

Ho

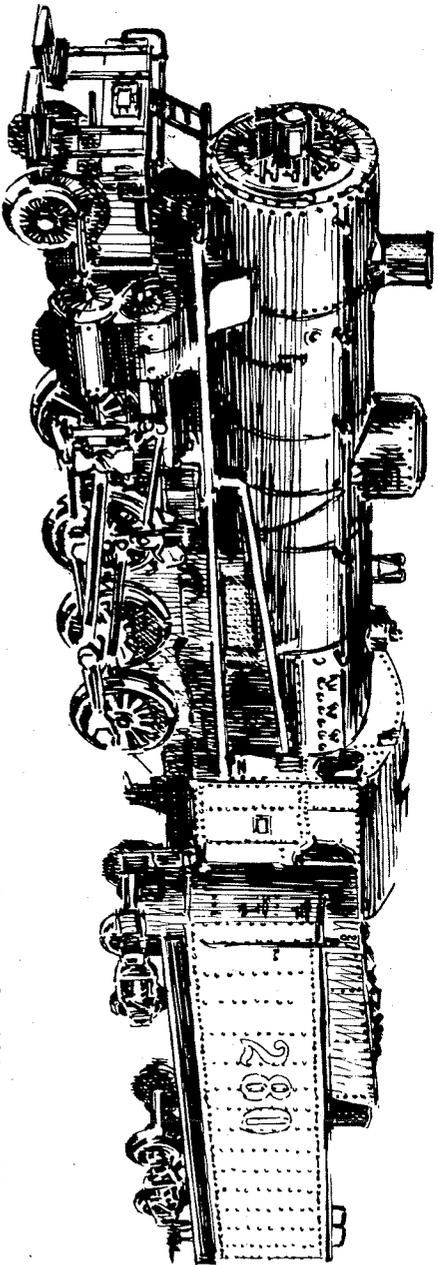
Rivarossi

ANNO V GIUGNO 1958

LIRE 150

26

Rivarossi HA REALIZZATO:



Prezzo al pubblico L. 12.500

Il motore è alloggiato nel tender e trasmette il movimento alle ruote motrici della locomotiva mediante giunti ed albero flessibile.

Funzionamento a corrente continua
4-12 V. su binario a due rotarie.

Locomotiva a vapore
americana con tender tipo
«Consolidation» per treni merci.
Dettagli accuratissimi.
Finitura impeccabile.

L280/R



Mastro Geppetto

di

SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLE**

MODERNISSIMO

MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

AVIOMINIMA

COS. MO

CONSTRUZIONI MODELLISTICHE

ROMA - VIA S. BASILIO 49 A

NOVITA' PER I MODELLISTI FERROVIARI

LISTELLI PROFILATI IN BOSSO

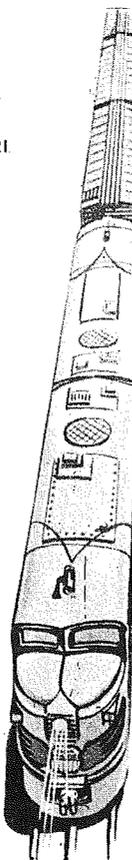
LUNGHEZZA CM. 50

NELLE SEZIONI E MISURE:

L	MM. 1,5x1,5	2x2	3x3	3x4	CAD.	£. 80
	1,5x1,5	2x2	3x3		"	£. 100
T	1,5x2	2x3	3x4		"	£. 80
	1,5x1,5	2x2	3x3	3x4	"	£. 100
E	1,5x1,5	2x2	3x3		"	£. 80
	1,5x2	2x3	3x4		"	£. 100

AVIOMINIMA

LA PIU' ATTREZZATA ORGANIZ-
ZAZIONE PER IL MODELLISMO
PUO' SPEDIRVI QUALUNQUE CO-
SA DESIDERIATE.



**GIOCATTOLE
BARROZZINE**

ROMA

VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038



**RIVAROSSA
MÄRKLIN**

"Casamia" di U. Battista



LA MODELLISTICA

MILANO - P.ZZA XXV APRILE 1 ☎ 666195 • di Flagon Fovaghian

GIOCATTOLE E MATERIALI INERENTI
ALLA COSTRUZIONE IN MINIATURA
DI GIOCATTOLE MECCANICHE

treni elettrici
"Rivarossi"



Ciccoletta & Figlio
Regali

Via S. Caterina a Chiaia, 16
(P. dei Martiri) Telef. 60.963

NAPOLI

PARTI DI RICAMBIO
SERVIZIO ASSISTENZA
ACCESSORI
FALLER
PREISER
VOLLMER

giochi giocattoli
modellismo

al
nuovo
emporio

(EX MINIATI)
Via Cavour 31 r.

(di fronte al cinema Modernissimo)

FIRENZE
Tel. 26.611
vendiamo felicità
per tutte le età



Brondi PISA

BORGOSTRETTO 42 R - Tel. 3623

ASSORTIMENTO COMPLETO
TRENIELETTRICI IN MINIATURA

Rivarossi

PEZZI DI RICAMBIO, RIPARAZIONI, LAMPADARI - TV - RADIO

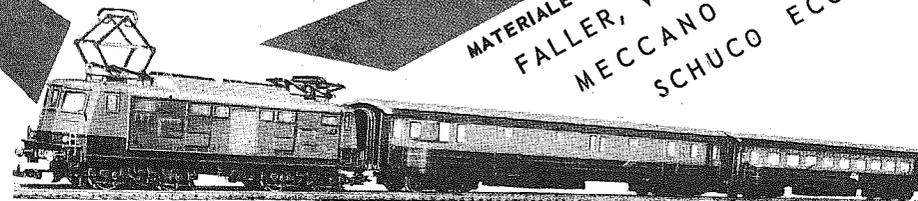
accessori per plastici
TRENI - MÄRKLIN
e di altre case estere
e nazionali

"casa dei balocchi"

FIRENZE - VIA PANZANI 61/r - TEL. 22264
DITTA SPECIALIZZATA PER
AEREO - AUTO - FERMODELLISMO

TRENI ELETTRICI
RIVAROSSA
MÄRKLIN
ECC.

MATERIALE MODELLISTICO DI TUTTE LE CASE
FALLER, VOLLMER, PREISER
MECCANO MERCURY
SCHUCO ECC.



ILLIV

via S. Maria in Via 37/c ROMA

MODELISMO E GIOCATTOLE

TRENI ELETTRICI

Rivarossi



completo
assortimento
di treni elettrici

Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO E PEZZI STACCATI PER MODELISTI - SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA

accessori per plastici
FALLER - VOLLMER
PREISER WIKING
AEREI FROG

complete assortment of electric trains

Vigano

CASA FONDATA NEL 1880
PIAZZA CORDUSIO
MILANO

complete assortment of electric trains

Rivarossi

PARTS FOR REPLACEMENT AND DETACHABLE PARTS FOR MODELERS - TECHNICAL SERVICE

accessories for plastics
FALLER - VOLLMER
PREISER WIKING
AIRCRAFT FROG

SALES ALSO BY MAIL

"casa dei balocchi"

Tutto per l'aeromodellismo
Automodellismo
Navimodellismo

A. MILANESIO Via di Nanni 118 / 120 TORINO
Tel. 380.663



Articoli sportivi
Giocattoli nazionali ed esteri
Assistenza e riparazioni in genere

Grandi

ALERMO Via Macqueda 233

GIOCATTOLE PIU' ORIGINALI

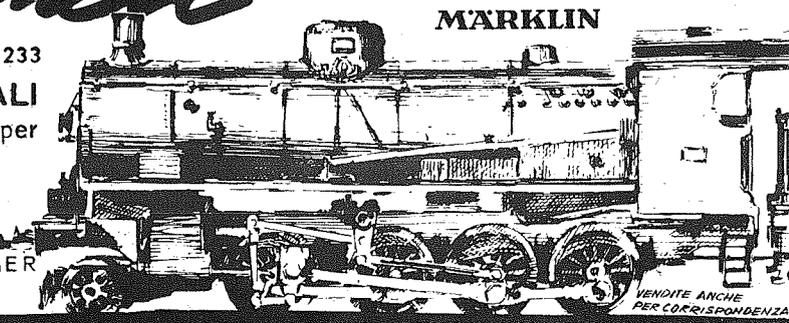
arti di ricambio e pezzi staccati per modellisti

ASSISTENZA TECNICA

accessori per plastici
RIVAROSSI - FALLER - WOLLMER
PREISER - WIKING

complete assortment of electric trains

Rivarossi
MARKLIN



SALES ALSO BY MAIL

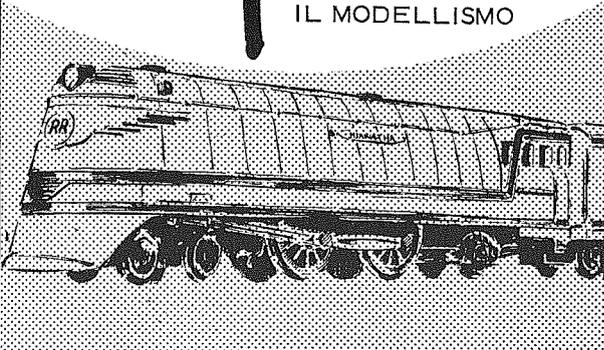
LA CASA DEL GIOCATTOLO

bolla

di G. BOLLA

VIA MANNO 53
CAGLIARI

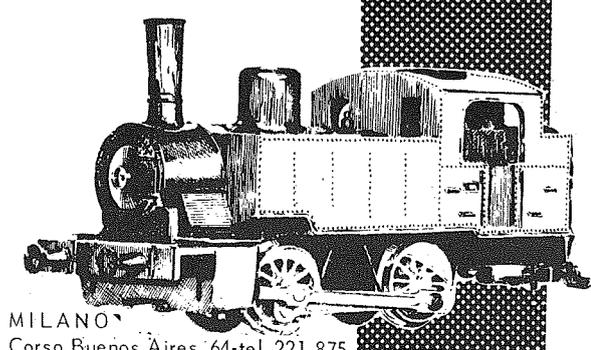
TUTTO PER IL MODELISMO



fochimodels DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

Tutto per l'Aeromodellismo - Automodellismo - Navimodellismo - Fermodellismo - Scatole di montaggio - Accessori e materiale per la loro costruzione - Motori nazionali ed esteri: Diesel - Glow Plug - Jetex - Reattori - Radiocomandati - Parti staccate ed accessori vari. Assistenza e riparazioni in genere.



MILANO
Corso Buenos Aires, 64 - tel. 221.875

GASPERINI

giocattoli
assortimento
materiale HO

TRENI *Rivarossi*

COSTRUZIONE PLASTICI
GIOCATTOLE DI TUTTI I TIPI

BOLOGNA
VIA FARINI 2
TEL. 35.217

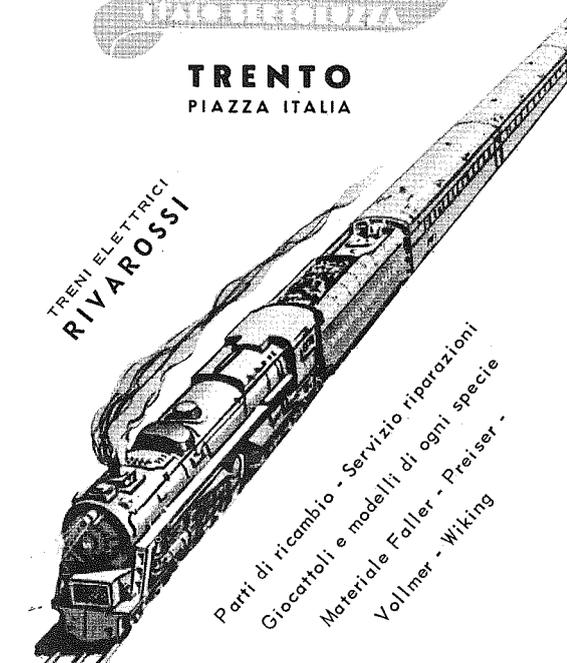


Italo

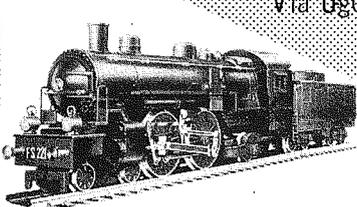
TRENTO
PIAZZA ITALIA

TRENI ELETTRICI
RIVAROSSI

Parti di ricambio - Servizio riparazioni
Giocattoli e modelli di ogni specie
Materiale Falter - Preiser - Vollmer - Wiking



s.t.a.n.d.



GIUSEPPE CHIRICI - BOLOGNA

Via Ugo Bassi 8

tel. 21.643

Tutti gli articoli
delle migliori Case
nazionali ed estere

Catalogo: Rivarossi L. 150 - Märklin L. 100

ANORMA - GEM - VOLLMER - MASTER MODELS - MARKLIN - HAMBLING - X 3

IL PIU' VASTO

ASSORTIMENTO IN

FERROVIE ELETTRICHE

RIVAROSSO

VIA XX SETTEMBRE

N. 45

TEL. 481.721



ROMA

TUTTO IL COMPLETO DI
ACCESSORI PER TRENI
ELETTRICI.

GIOCATTOLI SCIENTIFICI

MÄRKLIN

SUCC. GALLERIA ESEDRA

VIA DELLE TERME N. 75

Tel. 460.909

"Alla gioia dei Bimbi,"

MILANO GALLERIA VITT. EMANUELE, 86 - TELEF. 80.25.96

i giocattoli piu' originali
piu' moderni
d'ogni paese
ai prezzi piu' convenienti



CIPICIANI

PERUGIA

VIA ALESSI, 12

VASTO ASSORTIMENTO DI MODELLI ELETTRICI RIVAROSSO

staccati

modellisti

esclusiva delle migliori case per il modellismo in genere

SERVIZIO RIPARAZIONI ED ASSISTENZA TECNICA -

RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

a cura dei tecnici della Rivarossi
consulenza artistica A. Dalla Costa

n. 26 Giugno 1958 Anno V° L. 150



EDITORIALE

Lo scopo di questa rivista è quello di divulgare la passione per il fermodellismo e di trattare quindi con il maggior possibile dettaglio tutto quanto concerne la costruzione di modelli ferroviari ed il modo migliore di curarne la loro installazione ed impiego.

Parlare di modelli implica naturalmente di parlare dei prototipi dai quali essi derivano.

Mercè la collaborazione di Zeta-Zeta, esperto in materia ferroviaria, pubblichiamo in questo numero due articoli riguardanti la storia delle ferrovie in Italia. Essi sono corredati da alcune fotografie che costituiscono una pregevole documentazione del materiale ferroviario di un tempo e che certamente interesseranno i nostri lettori.

Altri articoli seguiranno poichè la materia in questo campo è assai vasta e la raccolta di documenti di Zeta-Zeta lo è altrettanto e confidiamo con ciò di rendere un gradito servizio a tutti gli appassionati delle ferrovie.

In altra parte della rivista, sotto la rubrica «Vetrina delle novità» pubblichiamo le fotografie e la descrizione di alcuni nuovi articoli presentati alla fiera di Milano in aggiunta a quelli illustrati e descritti nel numero precedente.

Vogliamo a questo proposito attirare l'attenzione degli amatori e dei collezionisti poichè trattandosi di una serie limitata, essi non sono stati inclusi nel catalogo 1958 dato che con tutta probabilità, dati gli attuali impegni di lavoro, la loro produzione non verrà continuata.

ABBONAMENTI

Abbonamento annuo per 6 numeri pubblicati bimestralmente L. 800. (Esterio L. 1000) da mandare direttamente al nostro indirizzo o da versare sul CC. postale 18/6801. Numeri singoli anche arretrati L. 150. Esterio L. 200. Potranno essere richiesti presso i migliori negozi di modellismo e di giocattoli oppure a noi inviandoci il relativo importo. Non si effettuano spedizioni contro assegno.

Richieste per variazioni di indirizzo L. 50.

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

Reg. Trib. Como n. 52 del 7/4/54 Dir. Respons. Sig. Alessandro Rossi - Copyright by Rivarossi - Como
Composto con Varityper e stampato con Multilith da Rivarossi - Como.

IN QUESTO NUMERO

Costruiamo un plastico	Pag. 8
I nostri lettori all'opera	« 11
Il Mastodonte dei Giovi	« 12
I plastici dei lettori	« 16
I modelli di un collezionista	« 18
Una tavola di costruzione	« 20
Occhio al treno	« 24
Un'interessante primizia per gli amici di «H0»	« 27
Concorso «Flash»	« 30
A proposito della 670	« 31
Vetrina delle novità	« 32

NEL PROSSIMO NUMERO

Costruiamo un plastico
I nostri lettori all'opera
Concorso «Flash» - Occhio al treno
I plastici dei lettori
ed altre notizie interessanti
con illustrazioni.

COSTRUIAMO UN PLASTICO

Con questo numero iniziamo la pubblicazione di una serie di articoli concernenti la descrizione delle caratteristiche e la costruzione dei tre plastici presentati dalla Rivarossi nel suo stand alla Fiera di Milano dello scorso aprile.

Questa prima puntata sarà dedicata alla descrizione del più piccolo di tali plastici.

Dimensioni - Il plastico è stato realizzato su uno dei tavoli componibili appositamente studiati dalla Rivarossi per rendere più agevole la costruzione di plastici di qual-

siasi dimensione. Al tavolo sono state aggiunte alcune prolunghe in modo da ottenere un piano di appoggio di 242x228 cm. La disposizione delle prolunghe è chiaramente visibile in Fig. 1, nella quale, oltre al tracciato, è segnato con linee più sottili in colore lo schema di montaggio del tavolo e relative prolunghe.

Caratteristiche generali del tracciato - Il tracciato è costituito da un unico anello ripiegato su se stesso a spirale in modo da ottenere un percorso relativamente lungo se si tiene conto delle dimensioni molto ri-

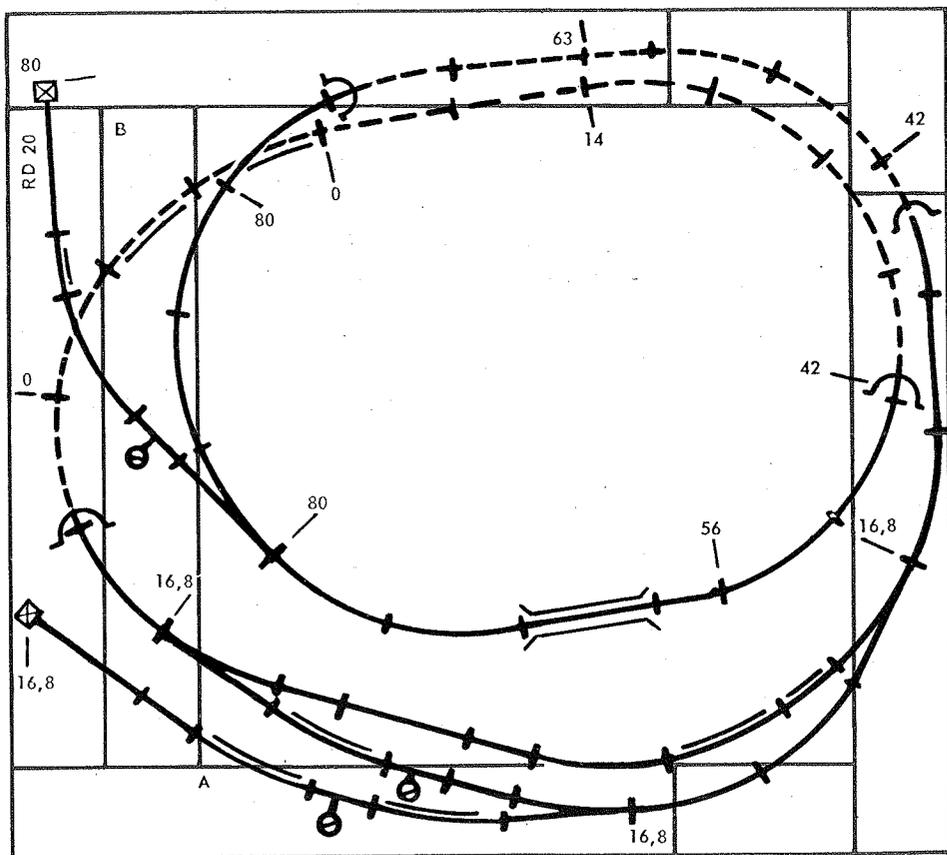


Fig. 1 Schema del tracciato con indicato in tratteggio i tratti in galleria. Lo schema di montaggio del tavolo con le prolunghe è in colore.

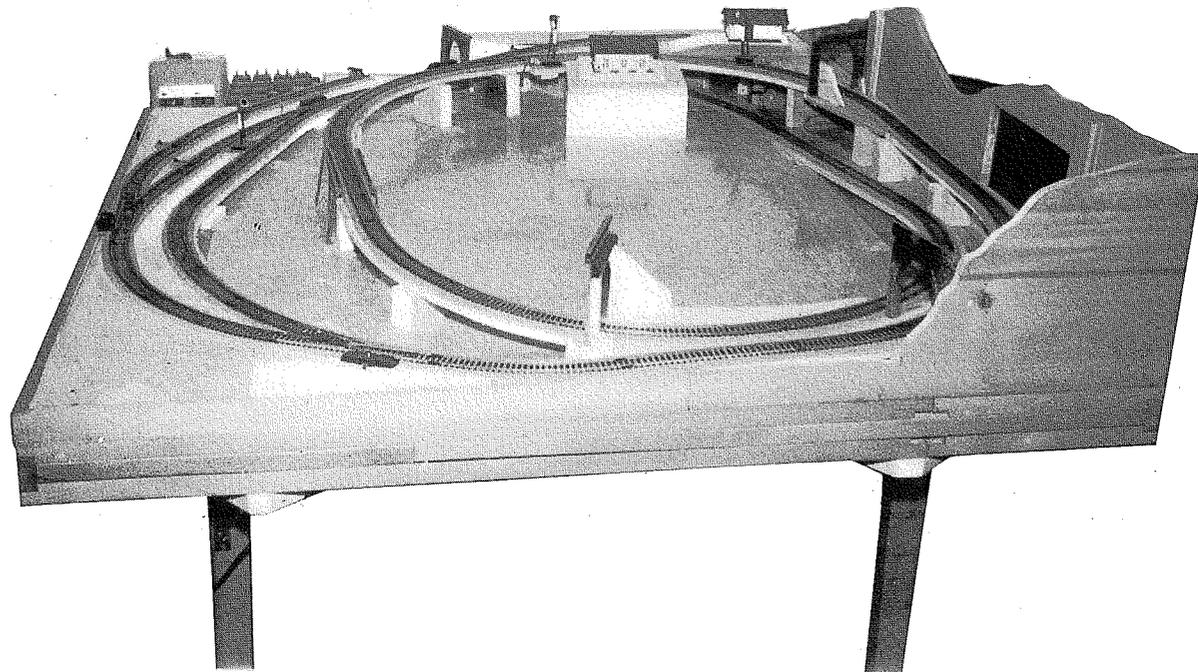


Fig. 2 Veduta del plastico in fase di costruzione. Il binario ed i collegamenti elettrici sono già stati installati.

dotte del plastico stesso. Lungo il tracciato sono previste due stazioni: la prima (A), a quota 16,8 mm. sopra il piano del tavolo è dotata di un binario principale di corsa, di un binario di raddoppio e di un binario di smistamento; la seconda (B), a quota 80 mm. è costituita dal binario di corsa e da un binario di smistamento.

Il tracciato è stato studiato per permettere la possibilità di compiere manovre in una delle stazioni mentre nell'altra è fermo un secondo treno: ciò si è ottenuto, semplicemente, con opportune sezionature sui binari di smistamento e sui binari principali di corsa.

Posa del binario - Come mostrano le fotografie, il piano d'appoggio per il binario è stato ricavato ritagliando da una tavola di abete di 10 mm. di spessore, una striscia di 5 cm. circa di larghezza secondo la forma esatta del percorso che avranno i binari. E' stata usata una striscia di abete da 10 mm. di spessore anziché del compensato da 5 mm. perchè, avendo naturalmente la possibilità di lavorarlo, l'abete presenta requisiti migliori specialmente per quanto riguarda le successive operazioni di incollatura e di fissaggio con chiodini. In ogni modo se non fosse possibile avere a disposizione abete o se risultasse troppo diffi-

cile ritaglierlo, si potrà sostituirlo con del compensato da 5 mm.

La striscia di abete è sostenuta da blocchetti di legno di varia altezza incollati sul piano del tavolo: il disegno del tracciato riprodotto in Fig. 1 porta segnate le quote, rispetto al piano del tavolo, a cui dovrà trovarsi la parte superiore della striscia in ogni punto del percorso onde ottenere pendenze quanto più regolari possibili. La striscia di abete dovrà essere a sua volta incollata e inchiodata agli appoggi in modo da formare un tutto rigido col tavolo. In corrispondenza delle stazioni, invece di tante strisce, una per ogni binario, si sono usate tavole di larghezza tale da sostenere contemporaneamente tutti i binari della stazione stessa ed i fabbricati. Sia le tavole di appoggio che il piano del tavolo potranno essere forati sotto le macchinette degli scambi.

Fissata la striscia di abete o di compensato, si può iniziare la posa della massiciata speciale in plastica e quindi dei binari; naturalmente la massiciata dovrà essere incollata sul piano di appoggio e su questa si incolleranno i binari usando collante «Faller» 505 o 502.

Dalle fotografie scattate durante le fasi della costruzione si possono notare nu-

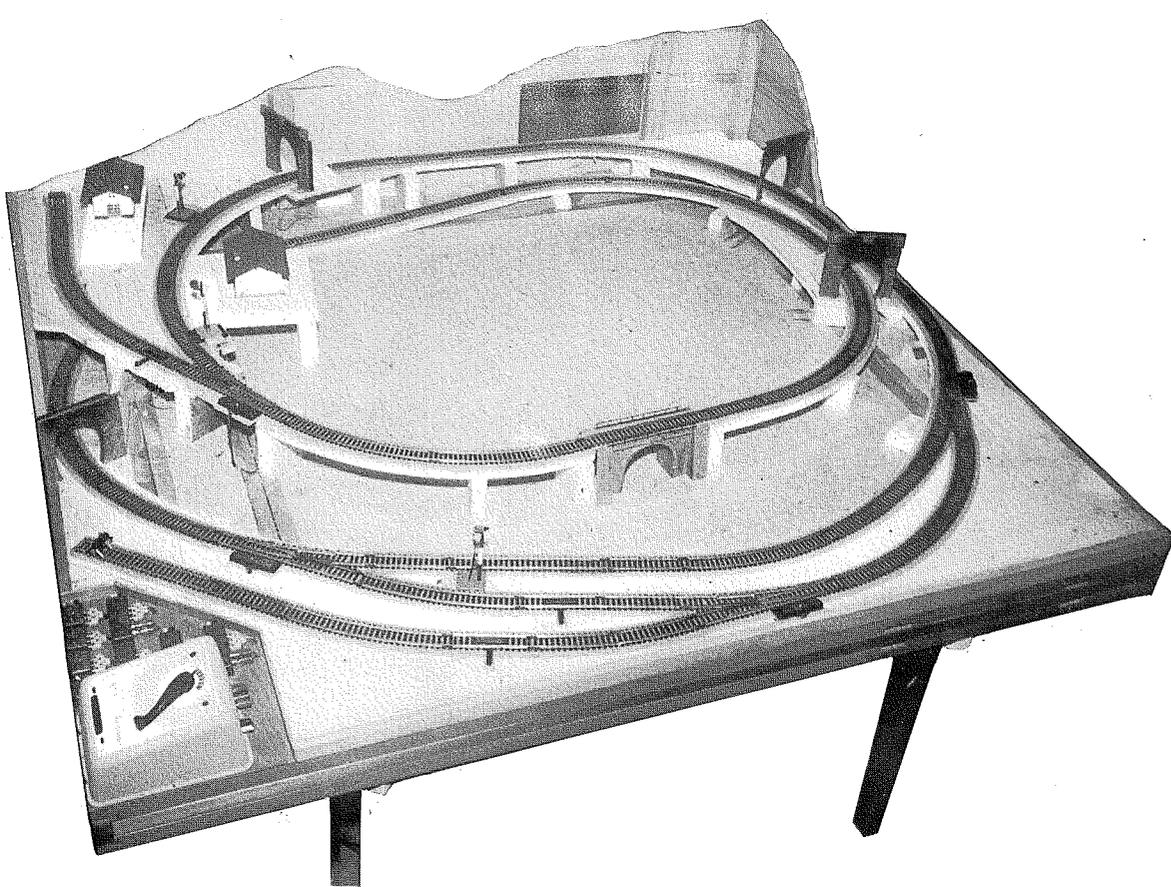


Fig. 3 Il plastico in fase di costruzione visto da un altro lato.

merosi altri particolari, tra i quali raccomandiamo soprattutto, l'inserimento di un ponte lungo il tratto in salita, ottenuto tagliando la striscia di abete e tagliando opportunamente le due basi del ponte o ponendo sotto di esse degli spessori. Si noti inoltre il modo di fissare i portali delle gallerie mediante semplici traversini di legno incollati e inchiodati alla striscia di abete. Questa è più larga del solito in corrispondenza dei primi tratti delle gallerie e ciò allo scopo di avere una possibilità maggiore di appoggio per i sostegni su cui verrà poi costruita la montagna sopra la galleria stessa. In un secondo tempo converrà costruire la volta delle gallerie nei tratti d'imbocco: ciò si può ottenere con del semplice cartone verniciato in nero e incollato per una profondità di 15-20 cm. all'interno di ciascun imbocco. In tal modo rimarranno nascoste le strutture interne della montagna.

Dalle fotografie pubblicate sono pure

visibili, già montate sul tavolo, le tavole di legno che serviranno poi da sostegno alla parte montuosa del plastico. Si tratta di tavole di circa 10 mm: di spessore ritagliate nella parte superiore seguendo una sagoma irregolare che formerà il profilo della montagna stessa. I pezzi inchiodati ed incollati fra loro ad angolo retto sono quindi incollati sul piano del tavolo a filo del bordo esterno.

In fotografia è visibile pure uno degli sportelli ricavati in tali tavole per poter introdurre una mano all'interno della montagna quando questa sarà ultimata. Un altro sportello, di dimensioni necessariamente più piccole, è ricavato nella tavola, parallela al binario di smistamento della stazione più alta. Questi sportelli sono indispensabili perchè permettono di giungere, almeno con una mano, a tutti i punti del circuito posti in galleria in modo da assicurare sempre, anche a plastico ultimato, la manutenzione e pulizia del binario.

Continua -

i nostri LETTORI all'opera

Dopo la Vostra gentilissima pubblicazione sul n. 21 u.s. della rivista «H0» del modellino GR 735 da me costruito, ho il piacere di presentare una nuova elaborazione della nota locomotiva «L 221/R» trasformata nella versione della GR 691 delle F.S.

Come per il modello precedente, il sottoscritto negli attimi liberi di tempo, ha provveduto nel ricavare dal vero, le misure necessarie per la riproduzione ed ha iniziato il lavoro nella seguente maniera:

Il telaio è l'originale «SFN 469» tagliato all'altezza del basamento del motore, ed allungato di ben 21 mm. grazie a una piastrina dello spessore di 25/10. L'ultima ruota motrice «SFN 834» è alloggiata in apposito supporto in ottone e scorre lateralmente di circa 2,5 mm. per parte onde ottenere la massima scorrevolezza anche nelle curve di stretto raggio.

Anche il carrello posteriore è stato fissato più indietro sempre con lo stesso sistema originale. Ad esclusione delle bielle colleganti le penultime alle ultime ruote e ricavate da piastrina acciaiosa di 7/10, tutto il rimanente; ruote, carrello anteriore, blocco in piombo dei cilindri, biellismi, piastrina anteriore, sono originali della «L 221/R».

La piastrina anteriore è stata però modificata: alzata di ben 3 millimetri, forata alla altezza dei fanali e corredata di due fanali «SFN 1044» e relative lampadine «SFN 823». Una linguetta del tutto simile alla linguetta montata sulla locomotiva «L 835/R» ed isolata dal telaio, porta la corrente alle lampadine.

La facciata anteriore della piastrina è stata rivestita di cartoncino rosso con la dicitura in china bianca: 691 032.

La molla originale premi carrello anteriore è stata irrobustita tanto da permettere il fissaggio di un gancio «SFN 1047» sul carrello stesso per il traino o la spinta di convogli con la parte anteriore della locomotiva.

Il carrello posteriore è stato leggermente accorciato nel gambo d'aggancio, limato la-

teralmente e con mastice per modellisti, sono state incollate le balestrine del tipo «SFN 401».

La caldaia con cabina è stata completamente rifatta con tubo di ottone del diametro 24 mm. e lamierino di ottone di 5/10. Così dicasi del fumaiolo e dell'unico duomo.

Corrimani, supporti per corrimani, pompa doppia tipo «Worthington» installata sulla parte destra della caldaia, sono i particolari «SFN 927», «SFN 746» e «SFN 745/76». Anche il coperchio camera fumo è l'originale «SFN 536» stuccato e limitato all'altezza del faro anteriore.

La cabina è stata completata di scalette laterali simili a quelle del tender e ricavate da bachelite di 3 mm. di spessore ed applicate con chiodini ribaditi. Due targhettine nere in inchiostro di china bianco completano la particolarità laterale della cabina stessa.

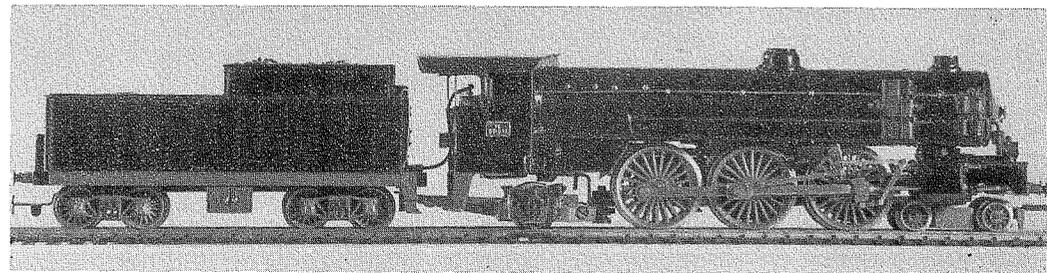
Il motore è del tipo «SFN 736» provvisto di giunto di trasmissione più lungo dell'originale di 21 mm. Il tender ha i carrelli di tipo «SFN 626» ed è completato di cassettoni posteriori e di cassette inferiori centrali.

Le caratteristiche della locomotiva completa di tender sono: lunghezza totale cm. 31, peso gr. 770.

Una particolarità originale ed interessante è data dal fatto che, il coperchio camera fumo, non è fissato ma asportabile. Nella parte inferiore, la vitina che in origine bloccava il complesso alla caldaia, è stata utilizzata per sorreggere una piastrina che porta all'estremità un tubetto di mm. 2 interno, che si presenta esattamente sotto il fumaiolo. Levando il coperchio camera fumo, si può fissare nel tubetto una sigaretta magica del tipo «Oscar» normalmente in commercio, che accesa e riposta in loco, brucia lentamente producendo per la durata di circa 2 minuti, lo sbuffetto azzurrognolo che dona un aspetto realistico al modellino.

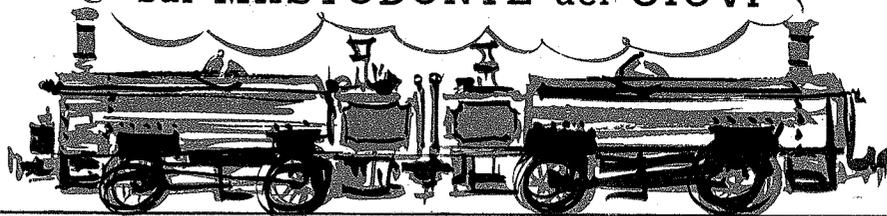
Il modellino, curato nei minimi particolari, è riuscito ottimamente e rappresenta uno dei pezzi migliori della mia collezione.

Umberto Tamilio - Stradella (Pavia)



Il modello della locomotiva GR 691 realizzata dal Sig. Tamilio. Pur essendo molto ben fatto esso è leggermente troppo lungo nella parte posteriore della caldaia. La sua lunghezza totale, in scala «H0», compreso il tender, dovrebbe essere infatti di cm. 28 anziché cm. 31. (Vedi disegno tecnico su «H0» Rivarossi n. 8).

un po' di storia
sul MASTODONTE dei GIOVI



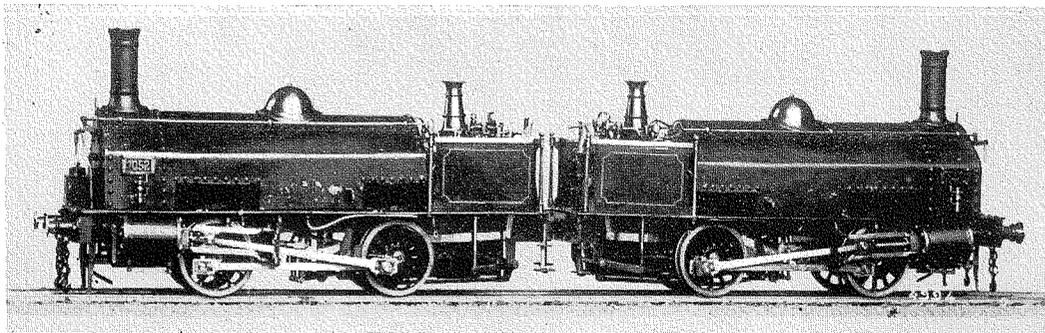
Si legge nei «Ricordi Autobiografici di un Veterano» del Generale Enrico della Rocca, per lunghi anni aiutante di campo del Re Vittorio Emanuele II, che la corte di Re Carlo Alberto per trasferirsi, l'anno 1842, da Genova a Torino, ha impiegato, utilizzando speciali carrozze di posta spinte sempre di gran galoppo, solo diciassette o diciotto ore, «ben lontane dalle sessanta della corriera pubblica». Attualmente lo stesso percorso, con ferrovia, viene compiuto da un minimo di un'ora e 57 minuti (treno di automotrici bicorrenti) ad un massimo di due ore e cinquanta per i treni classificati direttissimi rimorchiati da locomotori trifasi, di cui la massima velocità delle quattro fisse ad essi caratteristiche, è di 100 km/ora.

Nel giro di poco più di un secolo, il tempo del percorso Genova-Torino, effettuato con un mezzo di trasporto pubblico avente orari ed obblighi fissi, si è ridotto quindi da un massimo di trenta volte ad un minimo di venti volte, grazie alla Ferrovia così detta dei Giovi.

Se al Regno di Napoli va il merito insigne della Prima Ferrovia Italiana: quella Napoli-Portici, al Regno di Sardegna, - e

per esso al genio di Cavour, va il merito (non meno insigne del primo) di avere concepito quel piano organico di sviluppo delle Ferrovie che, travalicando gli angusti confini del Regno Sardo, guardava lontano e cioè alla unione di tutti gli italiani, agevolata dallo sviluppo delle comunicazioni, ed al progresso industriale ed economico dell'Italia.

Nel progetto di sviluppo delle Ferrovie del Regno di Sardegna, due erano le linee considerate principali: l'una da Culoz, confine Occidentale con l'Impero Francese, al ponte di Trecate sul Ticino, confine con il Lombardo - Veneto, e l'altra la Torino - Alessandria - Genova, con la diramazione Alessandria - Novara - Arona. Linee difficili da costruirsi perchè la prima richiedeva di sottopassare le Alpi, al Frejus e l'altra di sottopassare gli Appennini, al Colle dei Giovi, ma entrambi indispensabili perchè miravano anche a fare della Rete Ferroviaria Sarda una piattaforma di transito tra l'Occidente e l'Oriente (linea Culoz ponte di Trecate) e tra Nord e Sud (linea Arona - Alessandria - Genova). Quest'ultima linea puntava già da allora, ad Arona verso il Sempione, e teneva d'occhio i progetti per



Il modello del Mastodonte dei Giovi accoppiato, del quale qui si vede la riproduzione fotografica, fu costruito in occasione del primo Centenario della Ferrovia Napoli - Portici per l'allora Museo delle Ferrovie, ed esposto a Napoli, nel 1939, nella Mostra delle terre di Oltremare. Questo modello depositato poi nei magazzini ferroviari di Porta Portese in Roma, andò, durante la guerra, disperso insieme a tutta la preziosa collezione di modelli di cui esso faceva parte.
(Dalla collezione Zeta - Zeta)

gli allacciamenti svizzeri transalpini, dei quali Cavour aveva demandato l'esame a Germano Sommeiller; e questo, in vista dello scavo del canale di Suez, che avrebbe dato al Mediterraneo, e quindi a Genova, principale porto del Reame Sardo, la funzione del più economico passaggio tra la Europa da un lato e dall'altro le Indie, la Cina, il Giappone, l'Oceania e l'Africa Orientale, che si andavano schiudendo a quella che si usa chiamare ed è la Civiltà Europea.

Nessuno ha parlato del Primo Centenario della Ferrovia dei Giovi, inaugurata il giorno 18 febbraio 1853, solo quattro anni dopo Novara, alla presenza del valoroso Duca di Genova, fratello di Re Vittorio, ne del Centenario dell'inizio dei lavori per il traforo del Frejus.... Eppure solo che si pensi ai problemi affrontati per lo scavo della galleria (lunga 3265 metri) sotto il colle dei Giovi, effettuato tutto a mano, e per l'esercizio di quella galleria in pendenza costante del 28,80 per mille e della linea di accesso lato Genova, la quale, per dieci chilometri, ha una pendenza variabile del 30 e del 35 per mille, non ci si può che rammaricare di un oblio assolutamente non giustificato.

Le ragioni di pendenze ferroviariamente così forti sono semplici a spiegarsi. Si era voluto sottopassare il colle dei Giovi più in alto possibile in modo da ridurre al minimo la lunghezza della galleria di Valico che è già, come è stato detto sopra, di 3265 metri. Le forti pendenze allo scoperto furono concentrate in un breve tratto, perchè si calcolava di tirare su i treni, per l'erta salita dei Giovi, mediante l'ausilio di argani azionati, a Busalla, dall'acqua della Scrvia, mediante apposite ruote idrauliche. Avendo però gli studi del Cav. Maus, un tecnico belga di gran valore al servizio del Regno Sardo ed al quale si deve, fra l'altro, il progetto di massima della galleria del Frejus, dimostrato che lo Scrvia non aveva una portata d'acqua sufficiente per il rimorchio del numero di treni che si prevedeva di inoltrare sui Giovi, fu giocoforza prevedere altre soluzioni.

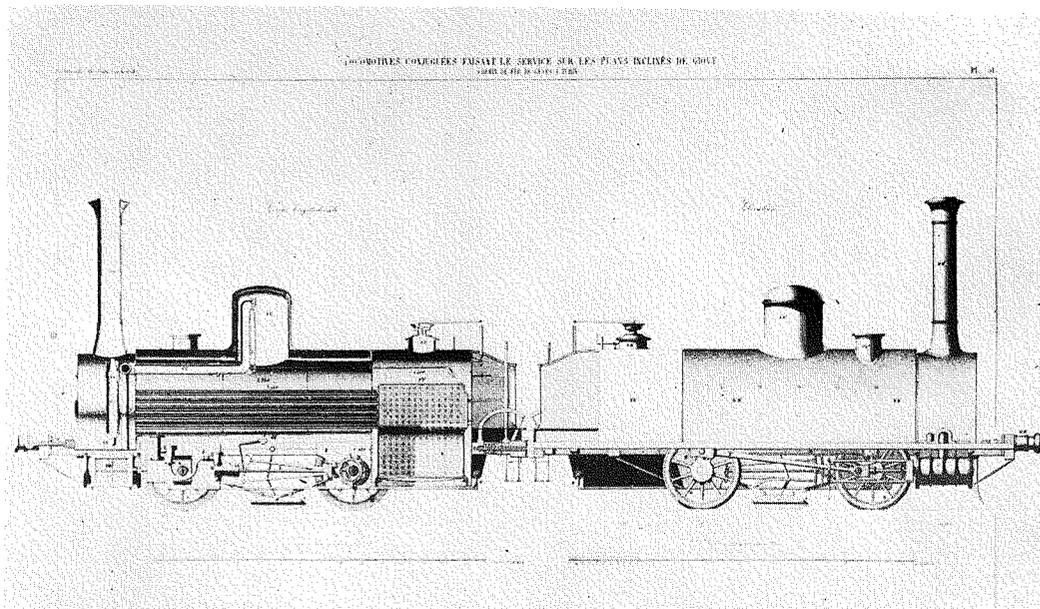
In quel tempo si presentava, per le Ferrovie Austriache, un analogo problema per la linea del Semmering, dovuta ad un Ingegnere Veneziano; l'ing. Carlo De

Ghega, ed era quello del come rimorchiare i treni su per le erte salite di quella linea. Fu predisposto allora un concorso per la costruzione di una apposita locomotiva, al quale parteciparono i migliori fabbricanti dell'epoca, tra i quali Cockerill, di Seraing nel Belgio. Vincitrice del concorso fu la locomotiva Sistema Enghert, nella quale anche le ruote del tender potevano essere rese motrici, ma anche la locomotiva Seraing presentata dal Cockerill aveva, come suol dirsi, dei numeri.....

Essa era costituita da un telaio molto lungo munito di due gruppi motori a due assi accoppiati ciascuno, e portante una caldaia composta di due semicaldaie perfettamente uguali tra di loro ed unite per il forno. Ogni semicaldaia, che era servita da un apposito fuochista, alimentava un gruppo motore. In altri termini si trattava quasi di due locomotive rigidamente unite. (Sono spiacevole di non potere produrre una documentazione illustrativa sia della Inghert che della Cockerill, perchè quanto posseggo non è sufficientemente chiaro per la riproduzione).

Questa macchina attrasse l'attenzione di Germano Sommeiller, il quale, probabilmente su incarico del Governo Sardo, seguiva quello che nella storia delle ferrovie va sotto il nome di «Concorso del Semmering», onde trarne utili ammaestramenti per le locomotive da ordinarsi per la Ferrovia dei Giovi.

La locomotiva «Seraing» di Cockerill aveva due svantaggi. Era troppo rigida, e la sua doppia caldaia costituiva una notevole complicazione. Ma lasciamo la parola a Germano Sommeiller, secondo quanto risulta in proposito dal suo carteggio, depositato presso il Museo delle Ferrovie di Roma: «Dopo esame attento.... mi venne la idea di articolare la caldaia a doppio focolaio, e di fissare le quattro ruote dei due treni che portavano i cilindri a snodo». In altri termini Sommeiller pensò di sdoppiare la macchina di Cockerill in due metà perfettamente uguali accoppiabili per le rispettive piattaforme, cosa che consentiva il servizio con un unico fuochista e permetteva la facile sostituzione di una delle due semiunità in caso di guasti. Questo fatto obbligò a rinunciare al tender di cui



Riproduzione di un disegno, probabilmente di progetto, del Mastodonte dei Giovi quale risulta da una tavola dell'album della Casa Cockerill di Seraing, la quale costruì una serie di dieci Mastodonti accoppiati, mentre altri dieci furono costruiti in Inghilterra da Stephenson. Osservate il freno a pattino di cui le macchine erano munite e che venne poi sostituito in un'epoca imprecisata da un freno a ceppi agente sul solo asse motore posteriore, come risulta osservando la fotografia del modello. (Dalla collezione Zeta-Zeta)

era munita invece la macchina di Cockerill, ed a caricare le scorte di acqua e di carbone sulle due semi unità, che pertanto divennero vere e proprie macchine tender. Ma questo non fu uno svantaggio perchè le scorte di acqua e di carbone aumentavano l'aderenza, cosa importantissima per macchine adibite ad un servizio di montagna, mentre la forzata limitazione delle scorte non era di danno dati i limitati percorsi da compiere.

Nacquero così i «Mastodonti dei Giovi», chiamati in tale modo, perchè si pensava che essi non sfiguravano, nelle dimensioni, rispetto ai resti di un grande animale fossile della preistoria trovato nello scavo di una trincea presso Busalla.

Cinque Mastodonti dei Giovi (10 semi unità) furono costruite da Cockerill e cinque da Stephenson. Ogni semi unità pesava a scorte piene ventottomila chilogrammi; la potenza complessiva delle due semi unità accoppiate era di 382 cavalli e la massima velocità raggiungibile di 35 km/ora.

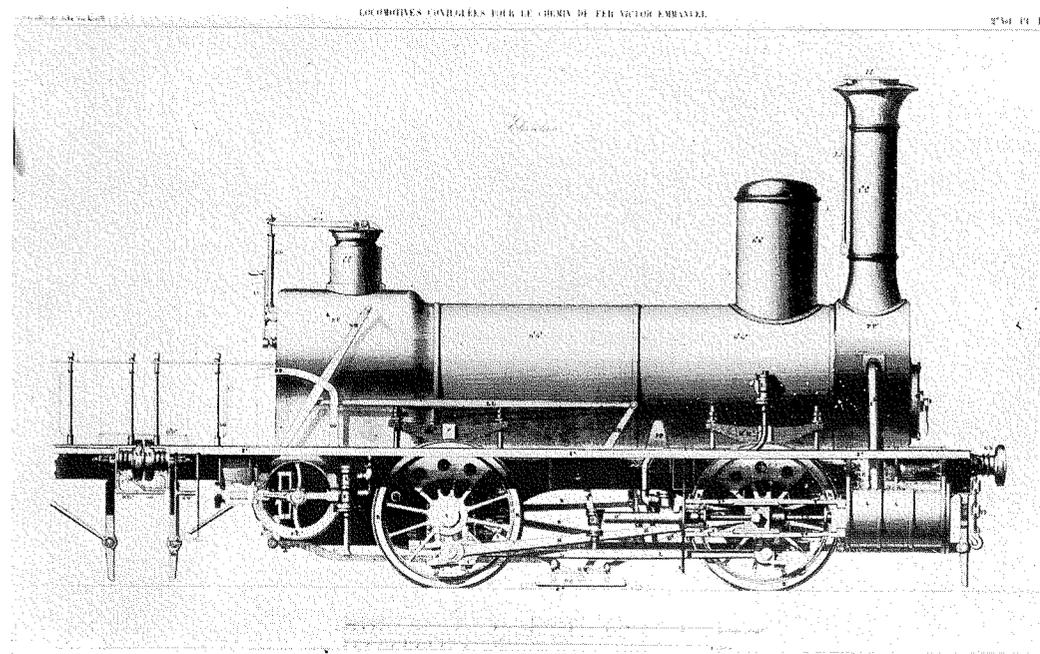
Particolarità caratteristica dei Mastodonti era quella che, ciascuna semi unità era munita di freni a pattino costituiti da

una ciabatta in ghisa lunga m. 0,81 armata al di sotto di vecchi pezzi di ruota raddrizzata. Secondo quanto ho trovato scritto in un vecchio, ma assai interessante, testo sulle Ferrovie di cento anni or sono, era possibile mercè l'ausilio di questi freni, di tenere fermo un treno persino su di una discesa del 28,60 per mille.

L'ottima riuscita dei «Mastodonti dei Giovi» fece sì che macchine analoghe venissero prescelte dalla Società Vittorio Emanuele, concessionaria della linea da Culoz al Ponte di Trecate, per le tratte più acclivi di accesso alla galleria del Frejus.

Fu anche Cockerill che le costruì, e Germano Sommeiller, probabilmente, ne sorvegliò la costruzione e senz'altro la esecuzione delle prove.

Leggermente migliorate rispetto ai Mastodonti dei Giovi, le locomotive conjugées (accoppiate) «Couronnées», (coronate) della Società Vittorio Emanuele, dettero i seguenti risultati nelle prove eseguite, fra il gennaio ed il febbraio 1856, su alcune linee nei dintorni di Liegi. Il 16 febbraio 1856 una coppia di Conjugées impiegò 1 ora e 33 primi per percorrere i 25



Riproduzione di un disegno, anche questo probabilmente di progetto, di una delle conjugées (accoppiate) della linea del Frejus, fatte costruire, presso Cockerill di Seraing, dalla Società Vittorio Emanuele sul modello delle accoppiate dei Giovi. Anche queste macchine erano munite del freno a pattino. (Dalla collezione Zeta-Zeta)

km. tra Liegi e Verviers, rimorchiando un treno di 82 pezzi, del peso complessivo tra tare e carico di 639,298 tonnellate e lungo 424 metri. Il tempo diminuì ad un'ora per un treno di 70 pezzi (tonnellate 522,317), mentre sullo stesso percorso una delle due costituenti una coppia, rimorchiò, con un tempo superiore di soli quattro primi, un treno di 46 pezzi del peso complessivo tra tare e carico di 341 tonnellate.

Nei tempi suindicati non sono compresi quelli per la manovra nelle stazioni e per fare il pieno di acqua nei serbatoi capaci appena di tre metri cubi; ma si tratta pur sempre di tempi, per quell'anno, assai onorevoli, e con carichi indubbiamente pesanti.

Il carteggio di Germano Sommeiller è muto sulla destinazione effettiva avuta dalle conjugées «Couronnées» della Società Vittorio Emanuele, dopo il passaggio della Savoia alla Francia.

E' probabile che siano rimaste nella tratta francese perchè di esse non esiste alcuna traccia o cenno nelle pubblicazioni italiane che parlano sempre dei Mastodonti dei Giovi.

I risultati comunque delle prove eseguite in Belgio dimostrano che i Mastodonti dei Giovi e le Couronnées del Frejus erano macchine potenti e ben studiate per lo scopo che volevasi raggiungere.

Sui Giovi i Mastodonti durarono fin verso il 1872/1875, anni in cui probabilmente vennero sostituiti con macchine a quattro assi accoppiati del tipo Beuignot, cui fecero poi seguito le conosciutissime 420. Per i Giovi la R.M. (Rete Mediterranea) studiò un tipo di macchina 2-4-0 (Gruppo 750 F.S.) che fu costruito in numero limitato di esemplari poco prima della introduzione dell'esercizio di Stato, ma il classico cavallo di battaglia per le linee transappenniniche ed anche per la linea del Frejus furono, dopo il 1908 e fino all'avvento della trazione elettrica, le 470 (0-5-0), chiamate dal personale: «Cremato», tanto pensate era, per il calore, il servizio svolto su di esse, specialmente nei percorsi in galleria.

Ma di queste parleremo un'altra volta, perchè temo di avere abusato della vostra pazienza.

Zeta-Zeta

I PLASTICI DEI LETTORI

IL PLASTICO SPAZIANI

Presentiamo alcune belle fotografie di questo plastico unitamente ad uno schema del tracciato, come ci è stato inviato dal costruttore Dr. Spaziani di Milano. Come si potrà notare dallo schema e dalle fotografie, tutto il tracciato è a doppio binario effettivo per cui esso può essere percorso contemporaneamente da due treni che girano uno in senso contrario all'altro.

Dalle fotografie si potrà anche notare il parallelismo in curva fra i due binari ottenuto mediante l'uso di binario autocostituito. Egli ci ha inviato però solo lo schema che riproduciamo, dove non sono indicati i raggi di curvatura. Le misure totali d'ingombro e le proporzioni possono dare un'idea al lettore delle dimensioni e dell'ampiezza delle curve. Riportiamo qui sotto la succinta descrizione del plastico come ce l'ha fornita il costruttore:

«Invio le fotografie del plastico da me costruito con vostro materiale e spero che vorrete pubblicarne alcune sulla vostra rivista di modellismo ferroviario. Allego anche uno schema del tracciato che è interamente a doppio binario ed ha uno sviluppo di circa 13 metri.

Come rileverete, la palificazione è stata effettuata a catenaria trasversale con pali a

traliccio autocostituito e così pure i tre tralicci principali in stazione, tutti ricavati da stordino Ø 2,5 mm.

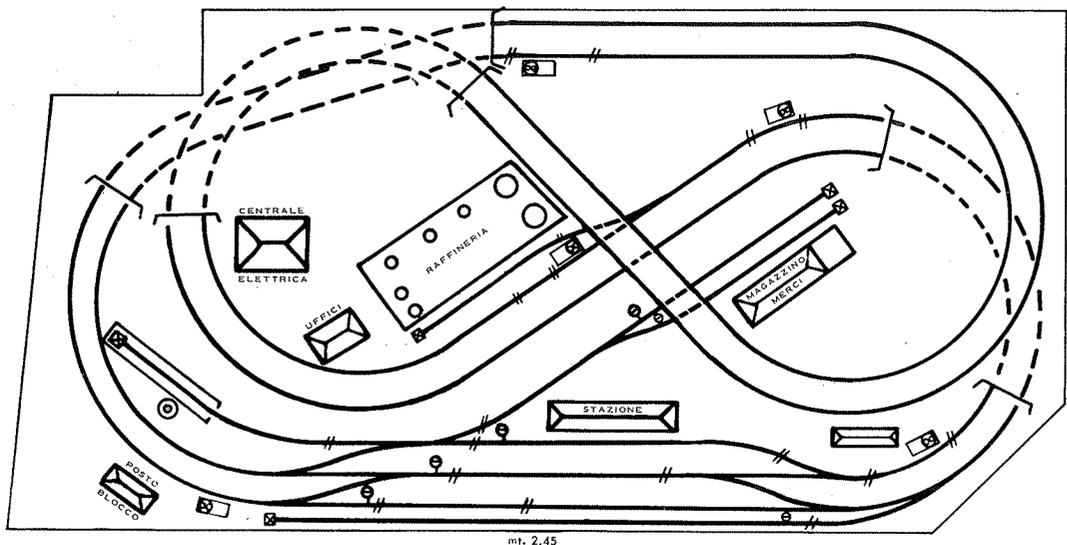
Gli scambi sono undici e cioè cinque sinistri e sei destri mentre i semafori, con blocco di linea, sono cinque (due di entrata, due di uscita e uno a protezione dello scambio per il raccordo della raffineria).

Trenta lampadine assicurano l'illuminazione delle varie costruzioni e dei piazzali.

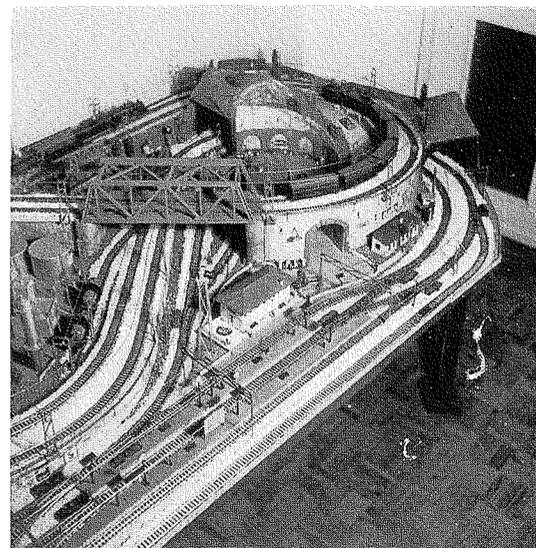
Sono stati autocostituiti i seguenti elementi:

- deposito locomotive
- serbatoio acqua e relativa pompa
- centrale elettrica
- raffineria e uffici
- diga e condotta forzata
- ponte a travate (ricavato da listelli per aeromodellismo)
- torri a traliccio con riflettori (funzionanti)
- portali per gallerie
- lampioni per illuminazione marciapiedi
- antenna radio con faro intermittente

Ad ogni semaforo corrisponde un tratto di linea sezionabile contemporaneamente alla luce «rossa»: al semaforo di partenza a sinistra sono collegabili alternativamente o contemporaneamente i sezionamenti del II° e del III° binario.



Schema del tracciato con l'indicazione delle sezionature del binario e dei punti di sganciamento. Il disegno è solo esplicativo non essendo proporzionato alla realtà.



Il lato destro del plastico. Sono visibili due treni in circolazione.

Con sette sganciatori è assicurata la possibilità di effettuare qualsiasi manovra.

Per necessità di spazio ho dovuto restringere fino a 76 cm. il diametro delle curve interne (autocostruite come le esterne) ma la viabilità è perfetta.

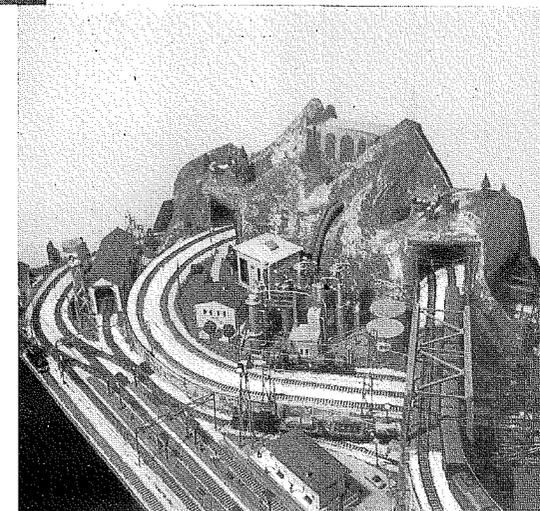
Ritengo che il tutto possa interessare i vostri lettori e gradirei comunque un Vostro commento, nonchè i suggerimenti per eventuali migliorie da apportare al plastico stesso, sul quale possono viaggiare fino a quattro convogli contemporaneamente.

Ci viene richiesto un commento su questo plastico. Non esitiamo a dire che in una costruzione ferroviaria in miniatura ognuno è padrone di costruirsi secondo i propri gusti e le proprie esigenze il trac-

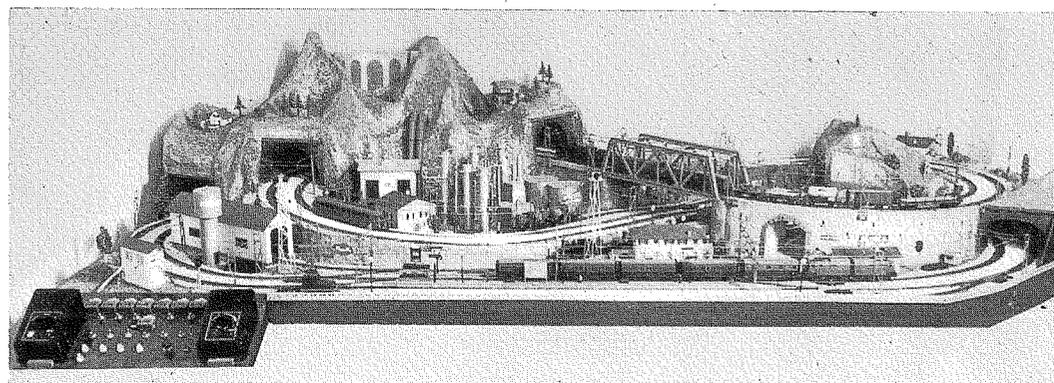
ciato che più gli aggrada e questo è uno dei pregi maggiori del nostro «hobby». Per nostro conto, avremmo però preferito che nel tracciato fosse stata compresa una stazione in montagna che avrebbe conferito un maggior realismo all'insieme, giustificando la tortuosità del percorso e le pendenze da superare talvolta fin troppo accentuate.

Inoltre, considerando che i treni tengono la mano sinistra ci sembra che i due semafori d'ingresso in stazione siano installati al contrario di quello che dovrebbe essere.

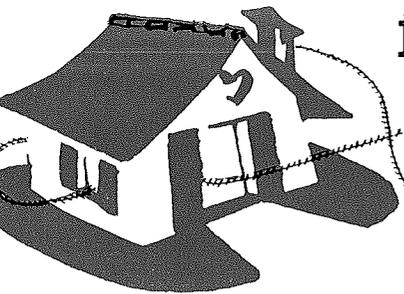
Comprendiamo però che ragioni di spazio si frappongono talvolta all'ottenimento di soluzioni ideali e pertanto possiamo affermare che dal punto di vista spettacolare, questo plastico abbia raggiunto il suo scopo.



Particolare del lato sinistro del plastico.



Veduta d'assieme del plastico con il pannello di comando.



I MODELLI

Edoardo A. BRUNELLI
Via X Giornate, 25 - BRESCIA
Tel. 43777

di un collezionista

Nel numero precedente, sotto il titolo «Come costruire un plastico intorno alla moglie», abbiamo pubblicato un articolo di Eric Lanal, noto fermodellista americano. Riportiamo ora un altro articolo dello stesso autore che certamente potrà interessare i nostri lettori.

Non vi sono due fermodellisti che siano appassionati al loro «hobby» per la stessa ragione. Nel mio caso non si tratta solo di un «hobby meccanico». Non sono particolarmente versato nella costruzione di modelli ne sono un ferroviere, per cui poco ne so sui sistemi di funzionamento dei treni veri. Tutto quello che posso dire è che amo i treni.

Non m'importa sapere se una locomotiva è dotata di surriscaldatore o se brucia torba piuttosto che carbone! Mi basta l'apparenza di questo o quel treno. Voglio che i miei modelli ritraggano il gusto, il colore, le proporzioni, l'atmosfera del prototipo, e mi piace anche che il loro funzionamento sia docile e non brusco da farmi impazzire al punto di scaraventarli un bel

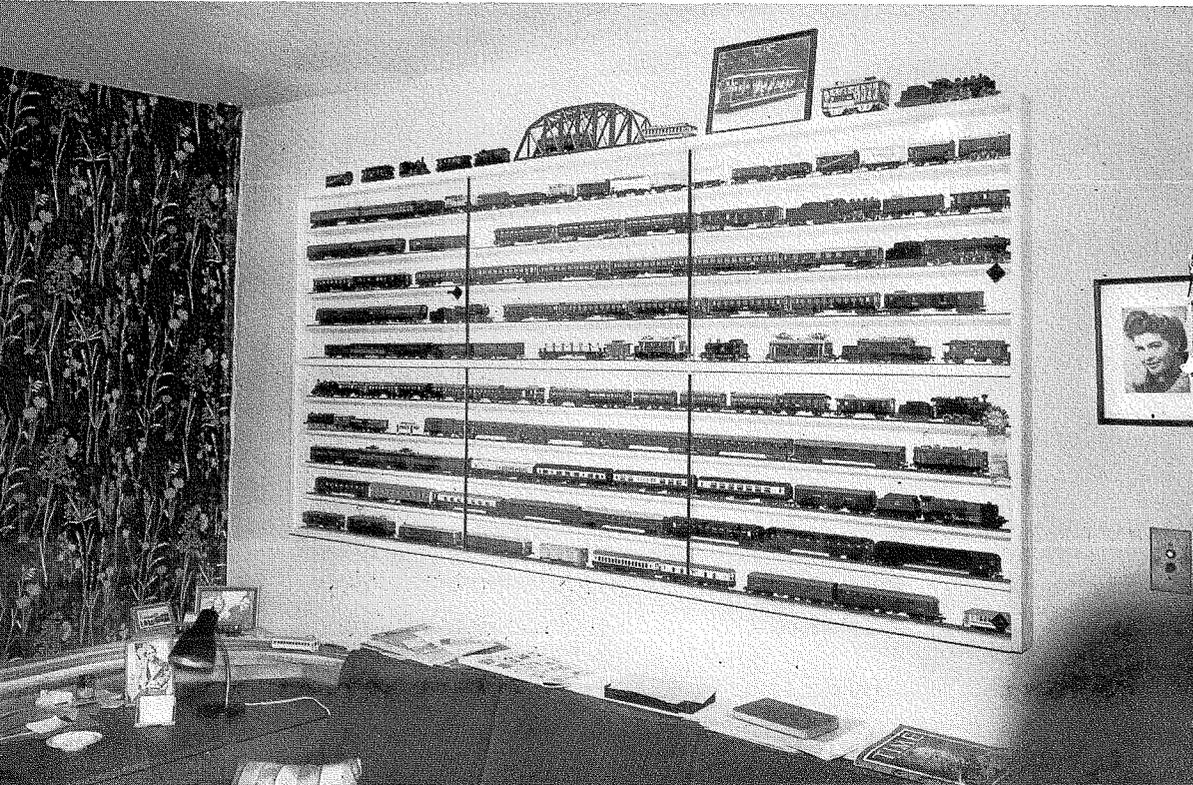
momento attraverso la stanza.

Preferisco i vagoni passeggeri a quelli merce, perchè mi piace viaggiare ed i miei modelli mi aiutano a sognare lunghi viaggi in paesi lontani. Mi piacciono i tipi vecchi perchè essi ricordano la mia gioventù quando un treno mi ispirava una dolce e fanciullesca meraviglia. I treni non erano tutti simili in quei giorni.

I treni americani attuali sembrano invece una carovana di autobus. Uff!

Mi piacciono anche i treni di altri paesi. Alcuni non amano i forestieri e di conseguenza non amano neanche i loro treni. Io invece asserisco che non c'è cosa più gradevole dei forestieri, gente che vive distante e parla un'altra lingua. Ho viaggiato molto e penso che questa sia la ragione

Come si presenta la vetrina di Eric Lanal descritta in questo articolo.



per cui mi piacciono i modelli di treni che ho visto all'estero. Essi mi sono familiari, pur conservando la loro gradevole nota esotica.

Un altro punto. Nei primordi dei treni HO nel mio paese, circa nel 1930, un fermodellista doveva arrangiarsi facendo tutto da se. Le ruote potevano essere acquistate, grazie a Dio, solo in Inghilterra. Se uno desiderava un modello di carro chiuso americano, per esempio, doveva fabbricarlo per suo conto. Ci voleva molta abilità inventiva ed un modello perfetto rappresentava una sudata fatica di cui si poteva andar fieri.

Allora si sognava il giorno in cui sarebbe stato possibile acquistare modelli finiti, non solo giocattoli che non avevano nulla in comune con la realtà.

Oggigiorno si può comperare il modello di un carro chiuso per un paio di dollari in qualunque negozio di modellismo. Ma ciò può essere fatto da 10 milioni di persone che abbiano due dollari in tasca. Non mi viene più l'acquolina in bocca alla vista di un modello perfetto di carro chiuso. E' troppo facile poterlo avere!

Ecco perchè mi sono dedicato alla collezione di vagoni passeggeri di vecchio tipo e di altre nazionalità. Non li posso trovare dovunque. Ho da andare alla caccia per acquistarli. (Ho fatto un sacco di amicizie in tal modo).

Devo adattare alcuni di essi al mio impianto affinché possano funzionare ed agganciarsi con gli altri vagoni. Perciò la mia collezione rappresenta qualche cosa di personale che mi è costato fatica costruire e per tal ragione l'apprezzo.

Il possedere questi bei modelli stranieri però non è tutto. Una volta li tenevo nelle loro scatole accuratamente riposti, lontani dalle mani dei bambini. Era però una noia il dover aprire tutte le scatole ogni qual volta volevo vederli o farli vedere ai miei amici. Perciò ora ho il mio plastico nello studio, quello di cui vi parlai nell'articolo precedente. Ho pure una vetrina a scaffale da me costruita come si vede nella figura.

Sotto di essa, dietro il sofà c'è un tunnel dove i treni scompaiono per due metri interi. In questa vetrina sono riposti treni passeggeri, la maggioranza dei quali sono

modelli acquistati dal commercio e accuratamente selezionati, rappresentanti fedeli riproduzioni di treni di varie nazioni.

Ho vagoni e locomotive dell'Australia, Austria, Danimarca, Inghilterra, Francia, Germania, Italia (Rivarossi naturalmente), Svezia e Svizzera. Spero un giorno di possedere anche modelli Giapponesi, Indiani, Russi, Sudamericani ed Africani. Ho anche una certa varietà di modelli Americani.

Da questa vetrina, tutti i miei preziosi modelli possono esser facilmente tolti per farli correre sul plastico e nello stesso tempo restano protetti dalla polvere e da certe piccole mani appiccicose che sono i loro due più grandi nemici.

La vetrina è formata da scaffali stretti 4,5 cm. lunghi 225 cm. attaccati al muro e racchiusi da un telaio alto 7 cm. Nel telaio vi sono due scanalature nelle quali possono scorrere sei cristalli 50 x 75 cm. Poichè ogni scaffale ed ogni pezzo del telaio sono fissati al muro separatamente, non c'è pericolo che il peso eccessivo possa far cadere il tutto sulla testa del nonno! Tuttalpiù potranno cascare diciamo, lo Scandinavia-Italia Express od un locale Como-Milano delle F.N.M.

Ho dipinto le pareti della stanza ed il telaio della vetrina in grigio chiaro. Internamente i ripiani e la parete sono in giallo chiaro. Questa combinazione di colori di gradevole effetto, si presta assai bene per dare risalto alla molteplicità dei colori dei vari modelli esposti. In aggiunta, l'intera vetrina contribuisce efficacemente all'arredamento della stanza. Anche coloro che pensavano che il collezionare treni potesse essere un po' un segno di alterazione mentale, sono concordi nell'affermare che l'effetto è indubbiamente straordinario dal punto di vista decorativo. Anche a mia moglie piace!

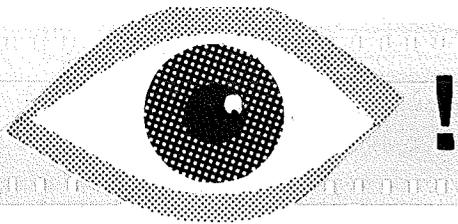
Venite a trovarmi e sarò felice di mostrarvi la mia collezione.

In realtà, penso che ci dovrebbe essere una maggior corrispondenza internazionale fra gli appassionati dei treni. Il mondo ha bisogno di stretti legami di amicizie attraverso quelle linee immaginarie che si chiamano «frontiere», e noi fermodellisti abbiamo così tanti argomenti da raccontarci e tanto svago da trarre da tale corrispondenza.

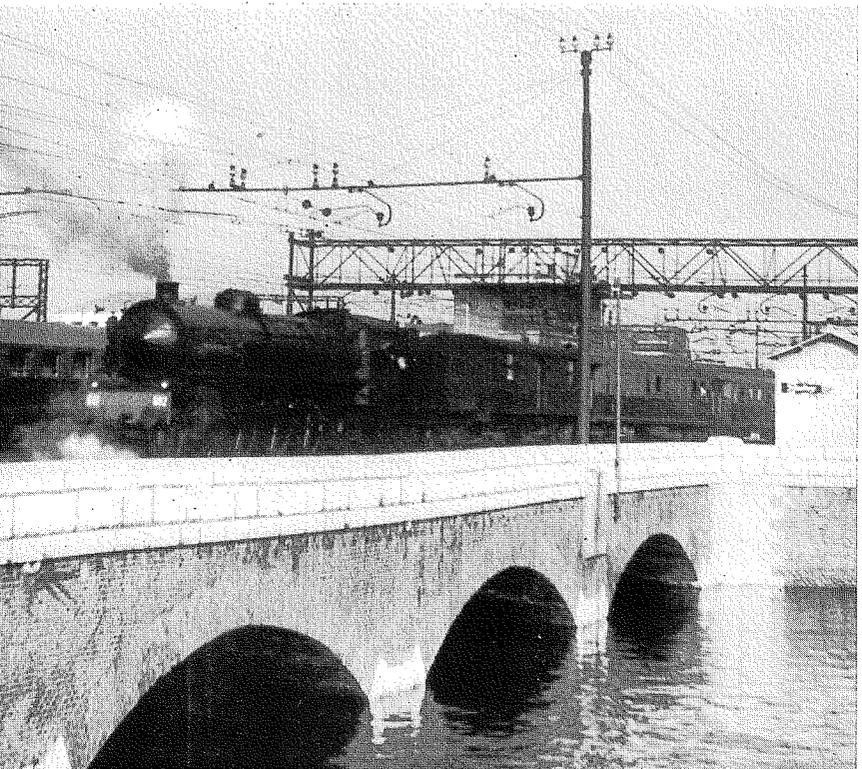
ERIC LANAL - Collegeville Pa. U.S.A.

OCCHIO al TRENO

CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI



Se avete delle belle fotografie dal vero di soggetti ferroviari, mandatecele e saremo ben lieti di riprodurle in questa rubrica. Le fotografie prescelte verranno premiate alla stessa stregua del Concorso «Flash». Sono necessarie fotografie nitide possibilmente nel formato 18x24 o 13x18 come minimo. Tutte le fotografie inviate rimangono di proprietà di questa Rivista e non verranno restituite.

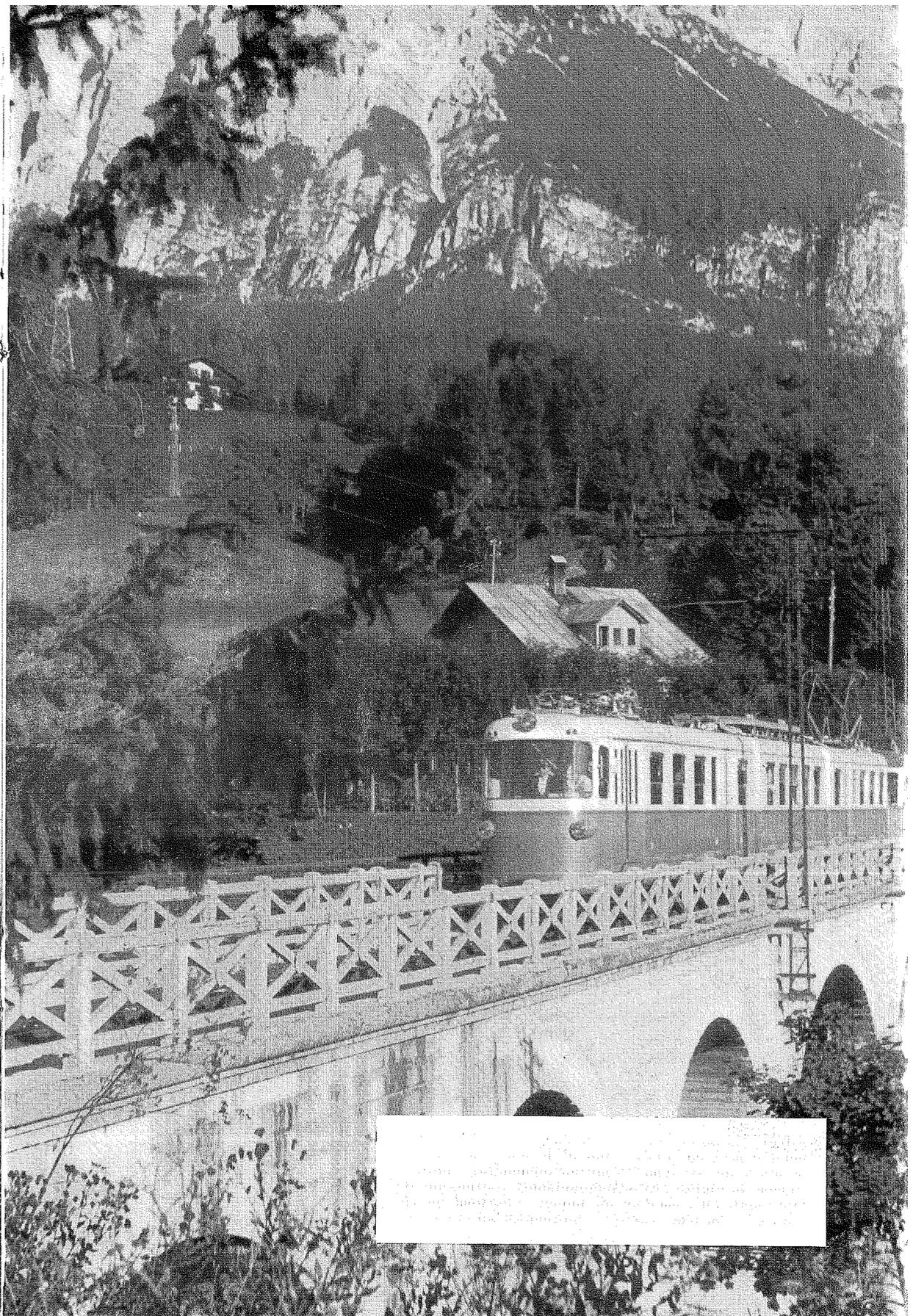


A Sinistra:

L'estetica, l'imponenza e l'aspetto poderoso di una 691 al traino di un convoglio non saranno mai eguagliati dai pur più moderni e potenti locomotori elettrici. La suggestiva visione di questo treno in partenza è stata fissata dall'obiettivo dei Sigg. Luigi e Aldo Riva di Torino.

Sotto:

Una fotografia interessante dal punto di vista fermmodellistico è questa, inviataci dal Signor Tabarroni di Bologna. Il parco smistamento, un treno in manovra, la palificazione, la moderna cabina di blocco, costituiscono un assieme dal quale si possono trarre utili elementi, per svariate riproduzioni nel campo del modellismo ferroviario.



Una fotografia interessante dal punto di vista fermmodellistico è questa, inviataci dal Signor Tabarroni di Bologna. Il parco smistamento, un treno in manovra, la palificazione, la moderna cabina di blocco, costituiscono un assieme dal quale si possono trarre utili elementi, per svariate riproduzioni nel campo del modellismo ferroviario.

UN'INTERESSANTE PRIMIZIA PER GLI AMICI DI "HO"

Stanno per alzare le ruote, cioè per partire, dalle Officine Nuove di Torino, tutte lucide e splendenti nelle loro vernici e nei loro ottoni, le prime due locomotive destinate al Museo Ferroviario di Roma: la 552.036 e la 680.037.

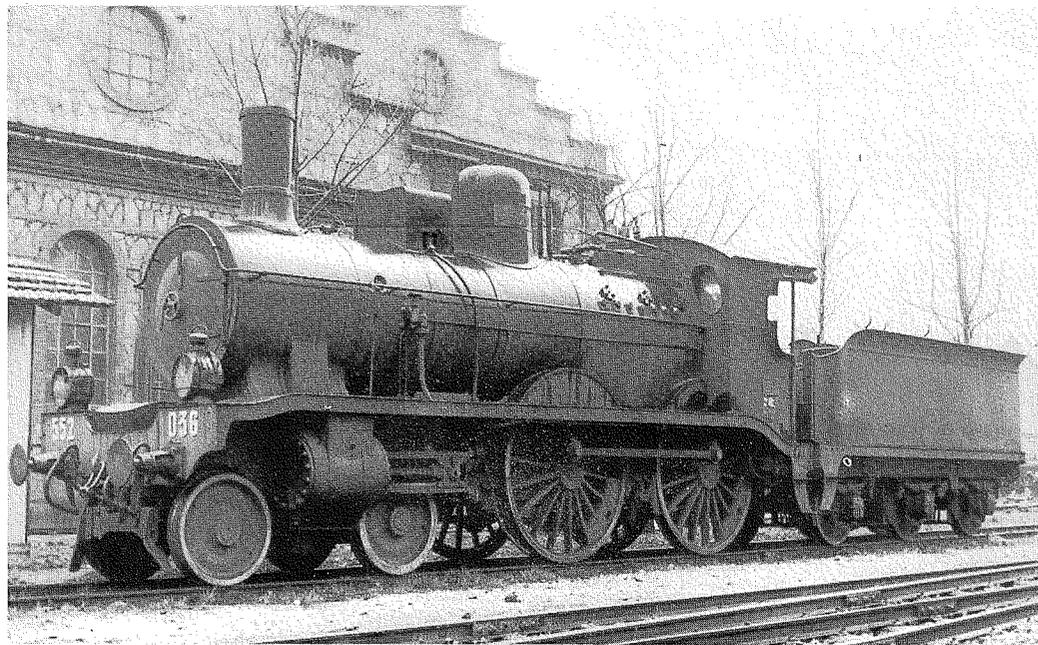
La 552.036 è l'unica superstite del più bel gruppo della Rete Adriatica a due assi accoppiati e carrello anteriore a due assi, ed ai suoi bei giorni era adibita, anche essa, al traino dei treni più importanti dell'Adriatica, tra i quali la famosa «Valigia delle Indie», Calais, Brindisi (Bombay), che teneva, tra Ancona e Foggia, una media oraria imbattuta sino all'avvento delle automotrici rapide e della trazione elettrica.

La «Valigia delle Indie» treno «Lampo», treno da nababbi che faceva sognare ai ragazzi di allora, l'India favolosa dei libri di Emilio Salgari, era in realtà un modesto treno: un bagagliaio due o tre assi della

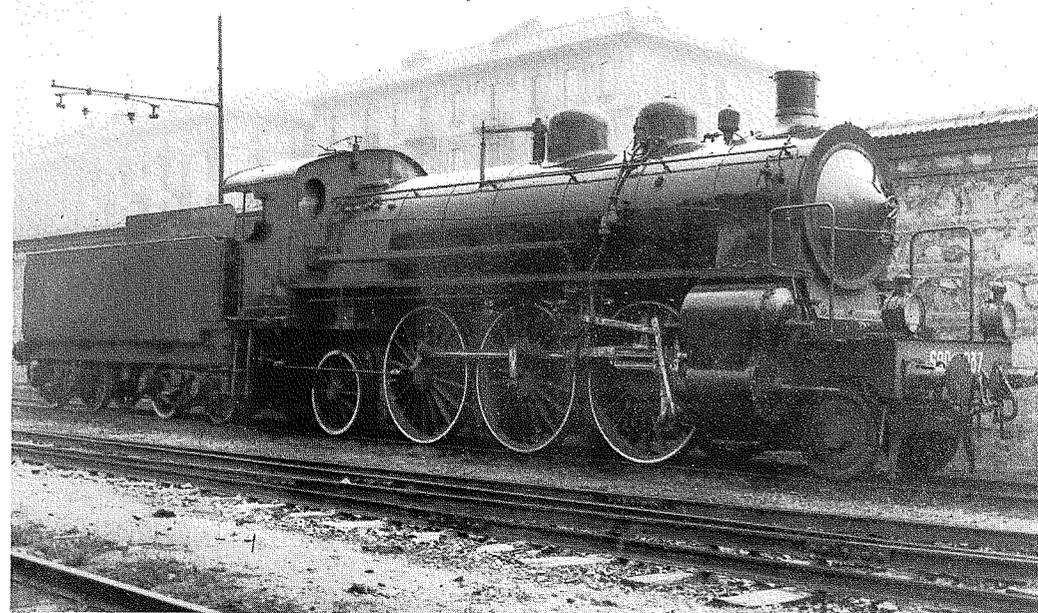
Compagnia Internazionale delle Carrozze Letto e dei grandi treni Espressi Europei, una vettura ristorante a carrello, cassa in legno, sia pure l'ottimo Teak, due vetture letto a carrelli, cassa in legno, ed ancora un bagagliaio a due o tre assi della Compagnia.

Così lo vedo in una vecchia cartolina illustrata del 1906 mentre passa dinnanzi al F.V. (Fabbricato Viaggiatori) della stazione di Francavilla al Mare, trainato da una 552 allora bambina, e non oggetto da Museo come oggi.

La 680.037 è già più imponente, più arcaica quasi, se la si paragona alla sagoma sbarazzina della 552. Con i suoi quattro cilindri, le grandi ruote tutte scoperte, la sua caldaia alta e, soprattutto, i suoi 1100 cavalli di potenza, par si senta immedesimata dell'autorità dello Stato di cui le Ferrovie erano entrate a far parte, due anni pri-

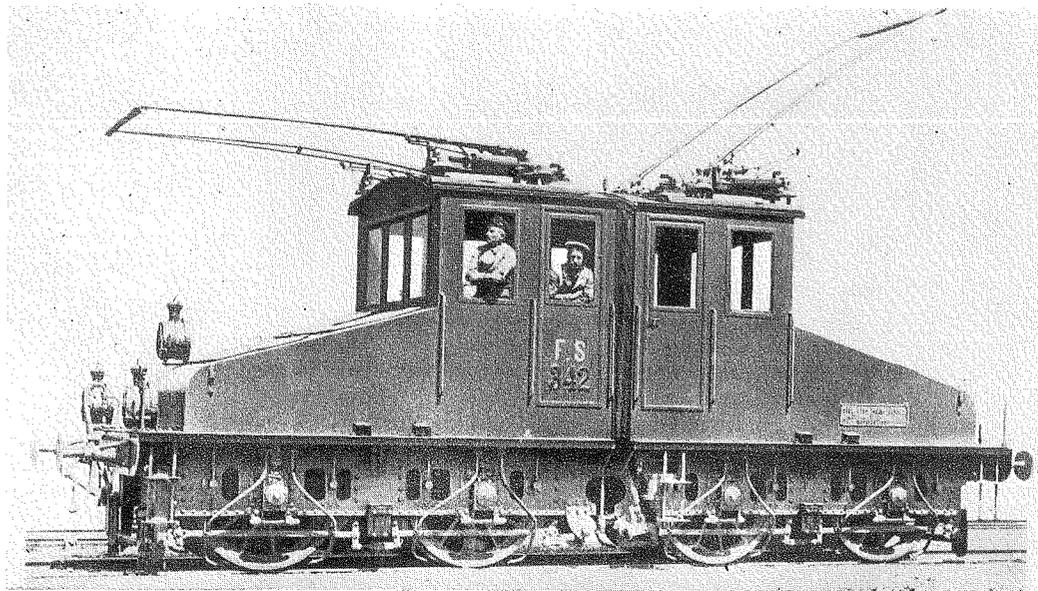


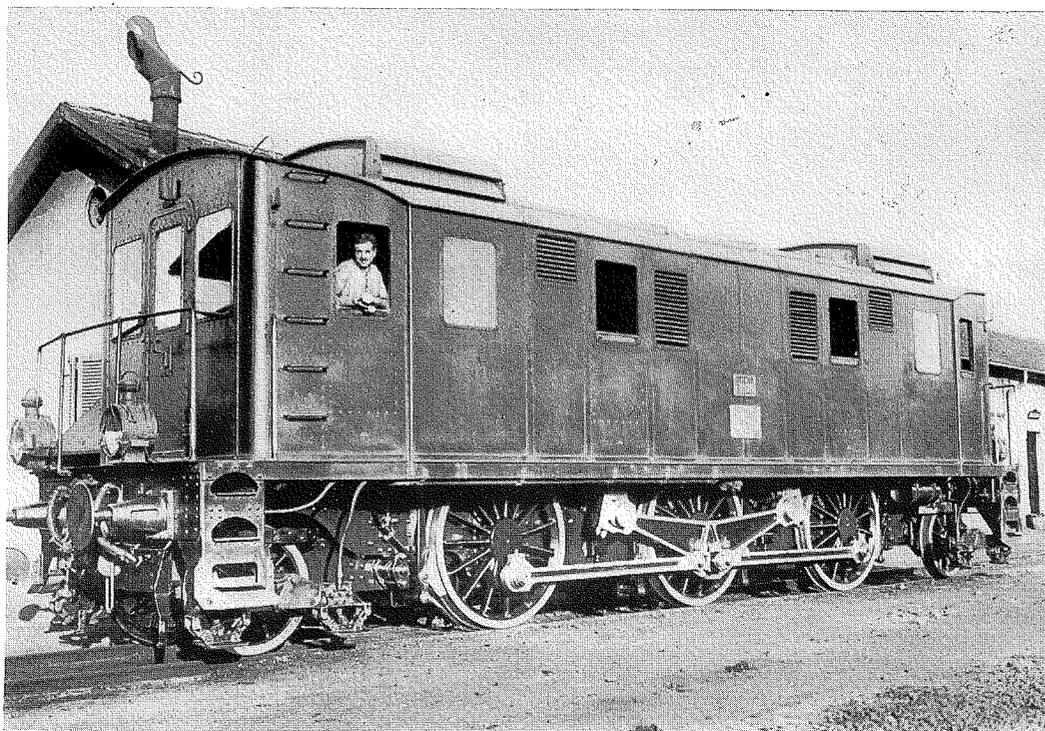
La 552-036 destinata al Museo di Roma fotografata alle Officine Nuove di Torino. (Foto F.lli Sartori)



Sopra La 680-037 pure destinata al Museo, pronta per il suo ultimo viaggio da Torino a Roma. (Foto F.lli Sartori)

Sotto Riproduzione tratta dall'Album «L'evoluzione delle Locomotive Elettriche» edito dal Servizio Trazione di Firenze, di una fotografia dell'E.342 uno dei due primi locomotori trifasi delle Valtellinesi. Questo locomotore che è suddiviso in due metà perfettamente uguali, secondo una disposizione successivamente adottata per i locomotori E.636 a corrente continua 3000 V. presentava già allora una grossa novità tecnica nell'accoppiamento tra i motori e le ruote, secondo concetti che ripresi venticinque anni dopo, trovarono pratica applicazione sia nelle macchine a corrente continua che in quelle di altri sistemi di trazione elettrica. Provvisi di quattro motori trifasi della potenza complessiva di 440 KW i due E.340 potevano marciare solo a 30 km/ora. (Dalla collezione Zeta)





L'E.321 003 fotografato i primi giorni del suo servizio presso la rimessa T.E. della vecchia stazione Centrale di Milano. Uguale nella potenza massima oraria dei suoi motori (2 da 60 KW ciascuno) al suo predecessore l'E.320, il quale all'epoca della sua costruzione, l'anno 1913 era la più potente macchina a corrente continua allora esistente nel mondo, l'E.321 ne costituì una versione meccanicamente migliorata. L'E.321 il cui peso in servizio era di 67 tonnellate e la velocità massima di 95 km. all'ora, era ben conosciuto da tutti i frequentatori delle linee elettrificate a terza rotaia 650 V. corrente continua, Milano - Varese - Porto Ceresio e Napoli Porta Garibaldi - Villa Literno, tratta quest'ultima della Direttissima Roma - Napoli comprendente la lunga galleria urbana tra Napoli Porta Garibaldi e Margellina. La conosceva anche bene il vostro Zeta-Zeta che ha voluto dedicare questa breve nota alla memoria del Capo Deposito degli Elettrici di quel tempo: il Cav. Zucconi, gelosissimo custode dell'harem delle sue macchine ed a cui molto deve il successivo sviluppo del materiale di trazione a corrente continua.

(Dalla collezione Zeta-Zeta)

ma della sua costruzione.

Poca la differenza della massima velocità tra le due macchine: 100 km/ora la 552, 110 la 680. Però la 6401 (poi 6801 ed in seguito 680.001) rimorchiando tra Parma e Piacenza il 27 Settembre 1907 un treno speciale di 210 tonnellate per il trasporto degli intervenuti al «Congresso della Società delle Scienze in Parma» sezione Ingegneria Meccanica, raggiunse, tra Castelfelfo e Pontenure, i 120 km. orari e la bella pubblicazione edita dalla Soc. Breda, nella occasione della uscita della 1000ema locomotiva (la 68100 tuttora in servizio come S.685.600) dalle sue officine allora in Via Bordini a Milano, riproduce, giustamen-

te orgogliosa, la zona tachimetrica della marcia di quel treno.

Seguiranno a ruota per Roma un locomotore trifase, il primissimo della Valtellina; l'E. 341, rimesso in ordine dalle Officine Nuove di Torino ed un locomotore a corrente continua terza rotaia del gruppo E.321, l'ultimo di quelli che correvano tra Milano e Varese, illuminando, la notte con le sfiammate dei loro pattini soprattutto quando la presa di corrente era resa difficile, nei mesi invernali, dalla neve e dal ghiaccio depositati sulla terza rotaia.

Ma c'è a Torino, un grande invalido, che può dirsi veramente glorioso, ma che ben difficilmente potrà essere adeguata-

mente ripristinato tanto l'han reso malconco i bombardamenti in Alto Adige.

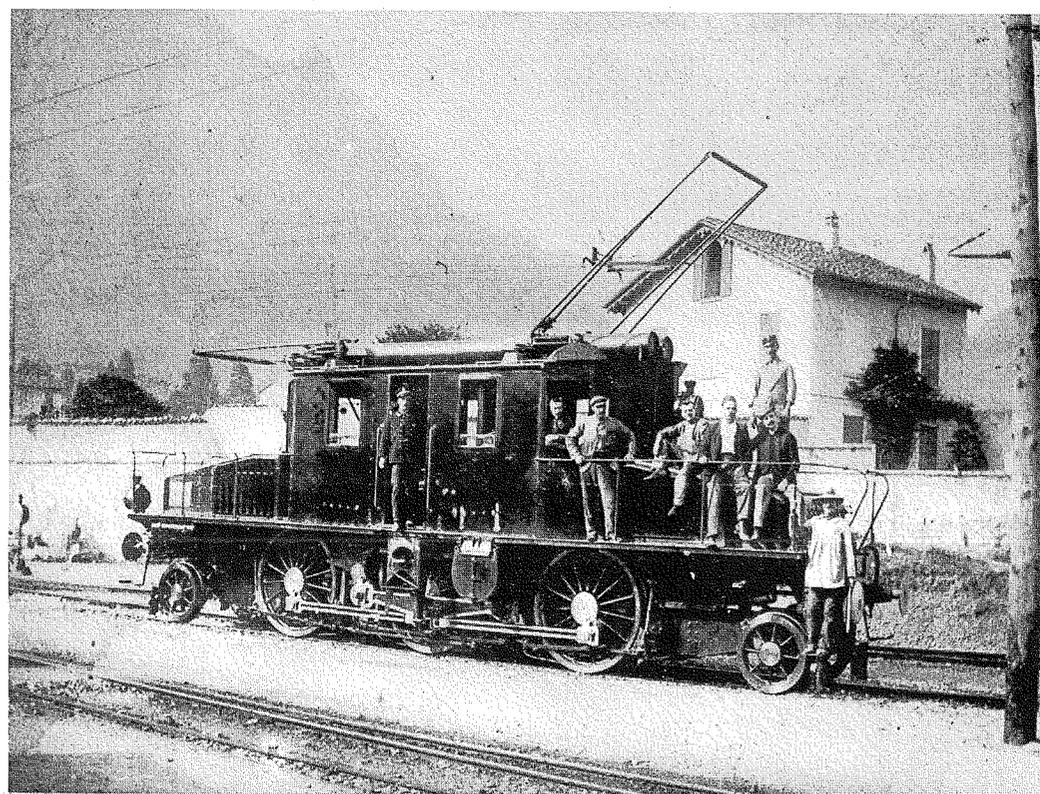
E' l'E.360 uno dei tre locomotori Ganz delle Valtellinesi che, prestati con il loro personale di condotta, dal governo Italiano alle Ferrovie Federali Svizzere, ebbero l'onore di aprire cinquantadue anni or sono all'esercizio a trazione elettrica la grande galleria del Sempione.

Il ripristino dell'E.360 ha detto l'Ingegnere Cuttica Vice Direttore Generale Consigliere di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, costerebbe parecchio e le condizioni del bilancio non consentirebbero la spesa. Però, chissà... Per ora il grande invalido resta nella Clinica Ortopedica delle Ferrovie, cioè le Officine nuove di Torino.

Speriamo nel... miracolo. Se lo augura con voi il vostro

Zeta-Zeta

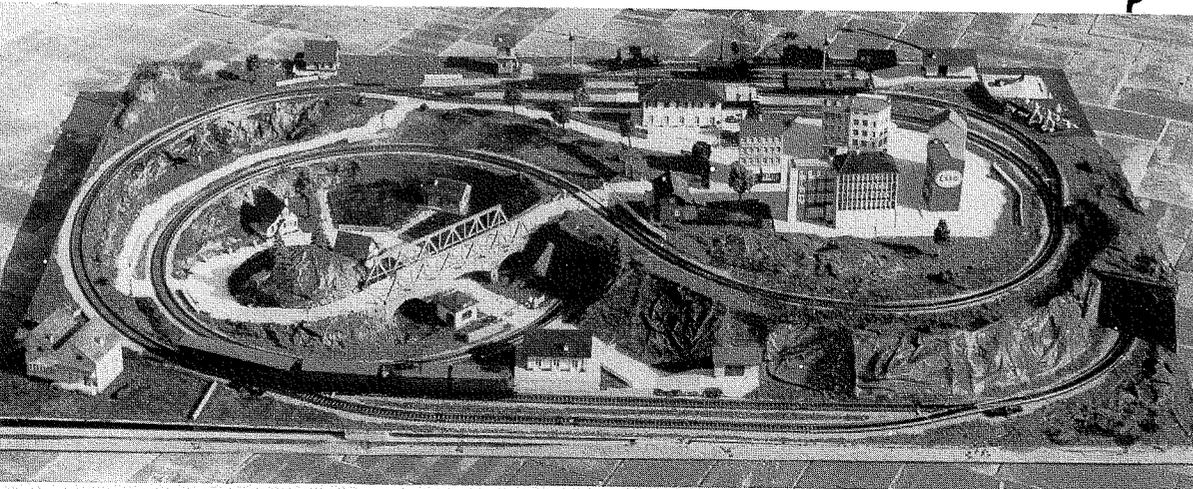
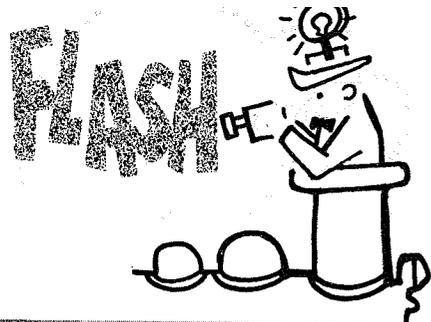
NOTA - La «Valigia delle Indie» fu messa in marcia, l'anno 1890, dalla Compagnia Internazionale delle Vetture Letto dei Grandi Treni Espressi Europei, con il nome di «Peninsular And Oriental Ex.» per il percorso di andata e di «Malle des Indes» per il percorso di ritorno. Quando il carico dei bagagli era forte, «la Valigia delle Indie» di andata era sussidiata da un treno «bis» chiamato, nel percorso Italiano, «Il Postale» nome che era anche dato al treno di ritorno. La «Valigia delle Indie» durò fino al 14; la guerra fece perdere al porto di Brindisi un traffico modesto ma importante.



Il primo E.360 fotografato appena giunto a Lecco nel Marzo 1902. Questo locomotore che con gli altri due della stessa sua serie: il 362 ed il 363 inaugurò il servizio a trazione elettrica della lunga galleria del Sempione, era provvisto di due motori della potenza massima complessiva di 600 KW. La trasmissione del loro movimento agli assi motori avveniva con l'intermezzo di una «biella triangolare» e di comuni bielle di accoppiamento, sistema poi adottato in tutte le macchine trifasi ed in molte di diverso sistema di trazione elettrica sino al 1923. Le velocità alle quali potevano marciare gli E.360 erano due; una doppia dell'altra e cioè 32 e 64 km/ora. Esse erano ottenute mediante diversa inserzione dei motori sulla linea di alimentazione.

(Dalla collezione Zeta-Zeta)

Inviatemi le fotografie dei vostri impianti realizzati con materiale Rivarossi. Per ogni foto pubblicata vi sarà inviato in omaggio materiale Rivarossi corrispondente al valore di L. 1.500 al pubblico. Occorrono ingrandimenti nitidi 13x18 cm. stampati su carta bianca e lucida. Tutte le fotografie rimangono di proprietà di questa rivista e non verranno restituite



Due belle vedute del plastico costruito dal Sig. Mancini di Chiavari. Il tracciato, non costretto da ristrettezza di spazio ha potuto essere sviluppato con sufficiente ampiezza dando un aspetto d'insieme armonico ed aderente alla realtà.



Un altro esempio di piccolo «plastico in scatola» realizzato dal Signor Henri Tomas di Casablanca (Marocco).

A PROPOSITO DELLA 670

Il Signor Follis ci scrive quanto segue:

«Vista la fotografia ed il disegno della loco GR 670 sul n. 25 della Vostra bella rivista, mi permetto ricordarVi che è stata pure costruita altra locomotiva simile ma con la cabina più lunga eliminando così i serbatoi laterali ed il terrazzino, con il risultato di rendere più armonioso l'insieme. Il carbone veniva caricato in un serbatoio posto sopra il focolare con apertura sopra la cabina. Quanto sopra risulta da una fotografia pubblicata su di una vecchia rivista inglese insieme con altre di locomotive di diverse nazioni. La loco riprodotta porta il numero 6943».

G. Follis - Cuneo

Il Signor Follis ha ragione perchè effettivamente una parte delle 670 e precisamente quelle che, costruite dalla Breda sotto l'esercizio di Stato, furono numerate dalla 18 alla 43, ebbero la cabina ampliata mediante la soppressione del piccolo terrazzino che, nelle macchine dalla 1 alla 17, era ad essa antistante.

La seconda serie, per chiamarla così, delle 670 si distingueva dalla prima per una diversa applicazione delle valvole di sicurezza e per una migliore disposizione della carbonaia, co-

sa questa giustamente fatta osservare dal Signor Follis.

Uguale comunque la potenza delle macchine di entrambe le serie, ad eccezione di due di esse munite in prova di tubi bollitori ad alette del tipo Serve i quali consentivano una più intensa vaporizzazione e quindi una maggior potenza continua sviluppabile.

La locomotiva di cui parla il Sig. Follis è l'ultima del gruppo allora numerato come 690, fu presentata dalla Breda alla Esposizione di Milano del 1906 ed essa è generalmente più conosciuta della prima, che come è stato detto, fu presentata alla Esposizione di Parigi del 1900.

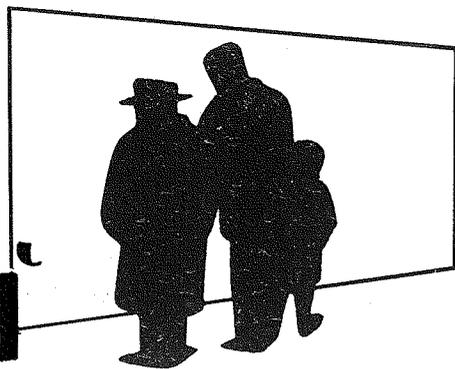
Le 670 negli anni tra il 1919 ed il 1924 furono trasformate in parte in 671 mediante il cambio della caldaia e l'applicazione del surriscaldatore. La loro potenza passò così da 870 a 1000 Hp.

Una 670 fu trasformata nel 1935 in Franco Crosti per prova del sistema. Essa era tuttora in servizio alla fine della guerra e, purtroppo, fu demolita due o tre anni or sono. E' venuta così a mancare una macchina, che certamente avrebbe fatto spicco tra quelle che si vanno conservando per il Museo Ferroviario di Roma.

Zeta-Zeta

Il modello della 670 detta «Mucca» riprodotto a pag. 18/23 del numero precedente è stato costruito dalle Officine di Verona delle Ferrovie dello Stato e la sua riproduzione fotografica è stata curata dalla Sezione Documentazione di quelle Ferrovie.

vetrina delle novità



Nel numero precedente, abbiamo illustrato le novità per l'anno 1958 che sono state presentate alla Fiera di Milano, ma la ristrettezza dello spazio disponibile non ci ha permesso di illustrare alcuni articoli che ora presentiamo.

Si tratta di due locomotive diesel con rimorchio e di quattro tipi di carri merci americani che non sono stati inclusi nel catalogo 1958 poiché la loro produzione è limitata e non verrà continuata.

Riteniamo però utile illustrare questi articoli ai nostri lettori che li potranno richiedere al loro fornitore dato che le consegne hanno già avuto inizio.

L'amatore od il collezionista di materiale rotabile di tipo americano potrà così arricchire la sua collezione, di pezzi di rara bellezza per la varietà dei loro colori, riproducenti fedelmente i prototipi di varie Compagnie ferroviarie esistenti negli Stati Uniti.

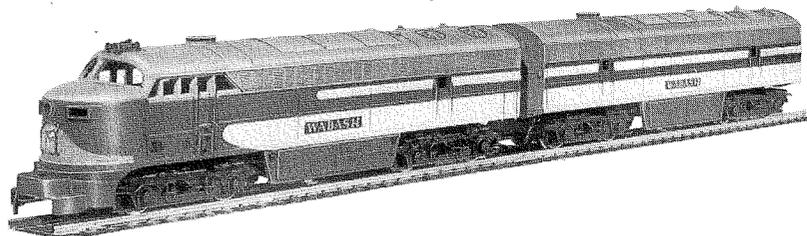
Per chi non avesse letto la rivista precedente ricordiamo le novità del materiale rotabile in essa illustrate. Un locomotore diesel

«A DA/R», due carri merce di tipo italiano «C MV» (trasporto vino) e «C Poz/PB» (pianale con furgone), sei carri americani fra cui: «C Gru» (carro gru), «C Gon/S» (spazzaneve), «C Box/4», «C Box/6» (carri chiusi), «C Reef/3» (refrigerante), «C Flat/2 PB» (pianale con furgone), due vagoni di vecchio tipo «V 351» e «V 651». In aggiunta, il carro pianale «C Flat/TP» che a differenza di quello dell'anno scorso viene ora fornito con carico di tubi.

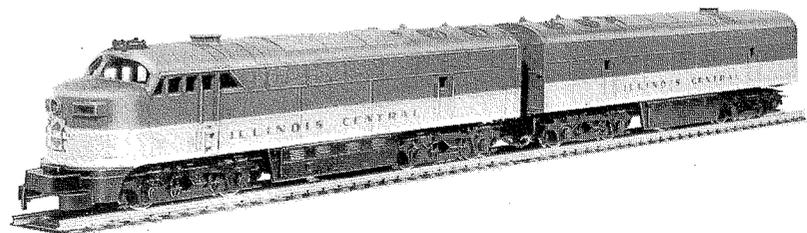
Questo materiale, ad eccezione dei carri «C MV» e «C Gon/S» che saranno consegnabili in ottobre, è già in vendita come lo sono pure i nuovi vagoni passeggeri «V AZ 37» e «V DUZ 34».

Fra gli accessori fissi sono pure iniziate le consegne del semaforo «SB 2» e relativa scatola di comando «Pb 2», del relè termico per trasformatori RT 2 «DR T» e della scatolaletta accessori per l'installazione di un semaforo «RPS».

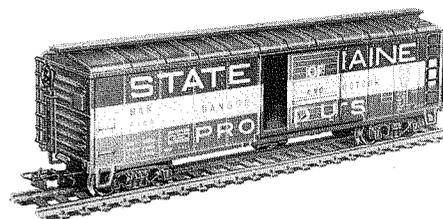
Sono pure sempre in consegna i modelli delle auto «Fiat 600» e «Fiat nuova 500» che tanto successo hanno riscosso fra i loro fortunati possessori.



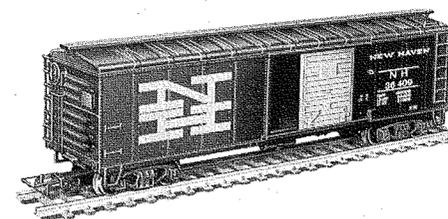
«A FM W/AB» - Motrice diesel accoppiata ad unità folle senza cabina, nei colori della Compagnia Wabash. Queste due unità vengono solo fornite accoppiate. Il tetto e la parte superiore sono in colore grigio chiaro, la fascia centrale è in blu cobalto con striscie bianche e i carrelli sono neri. Prezzo al pubblico del complesso L. 9.200



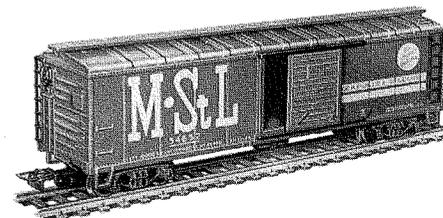
«A FM I/AB» - Motrice diesel accoppiata ad unità folle senza cabina della Compagnia Illinois Central, in colore ocra con fascia arancione e filetti gialli. Carrelli in colore nero. Queste due unità vengono fornite accoppiate. Prezzo al pubblico del complesso L. 9.200



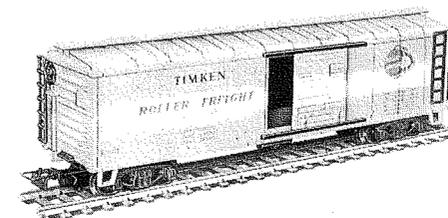
«C Box/3» - Carro chiuso di tipo americano con portiere scorrevoli montato su carrelli molleggiati tipo Bettendorf, con tetto e parte superiore in blu cobalto, fascia centrale bianca e fondo rosso con scritte in bianco. L. 1.600 al pubblico.



«C Box/5» - Carro chiuso di tipo americano con portiere scorrevoli montato su carrelli molleggiati tipo Bettendorf, in colore nero con sigle della Compagnia New Haven bianche e portiera in colore arancione. L. 1.600 al pubblico.



«C Box/7» - Carro chiuso di tipo americano con portiere scorrevoli montato su carrelli molleggiati tipo Bettendorf, in colore rosso fuoco con sigle della Compagnia Minneapolis & St. Louis in bianco. L. 1.600 al pubblico.



«C Box/8» - Carro chiuso di tipo americano con portiere scorrevoli montato su carrelli molleggiati tipo Bettendorf, in colore giallo con fascia centrale bianca, scritte in nero ed emblema «Roller Freight» in rosso. L. 1.600 al pubblico.

COMPLETO ASSORTIMENTO
DI TRENI ELETTRICI

GIOCATTOLI MECCANICI

Rivarossi



"SCHUCO"

"DUX" — "GAMA"

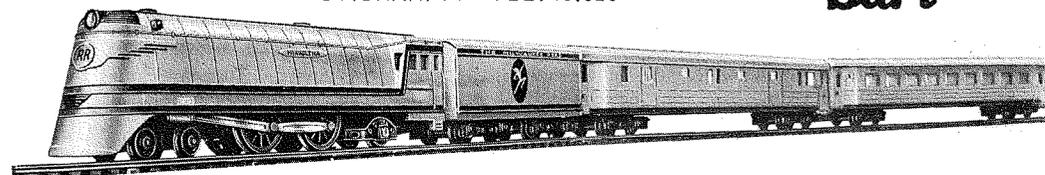
TUTTO PER IL
MODELLISMO AEREO
FERROVIARIO E NAVALE

MARKLIN

IL PIU' VASTO E COMPLETO ASSORTIMENTO DI
GIOCATTOLI DI LUSO E ARTICOLI DA REGALO

d'Ecclesia
Bari

VIA PUTIGNANI 71 - TEL. 13.626



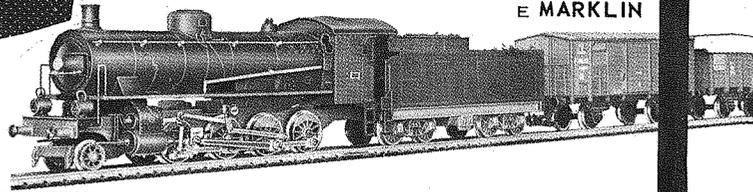
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*

È LA GAMMA COMPLETA DEL MODELLISMO FERROVIARIO

E. TORTORELLI

modellismo
aereo e navale

ASSORTIMENTO
COMPLETO
DELLE CASE:
RIVAROSSI
E MÄRKLIN

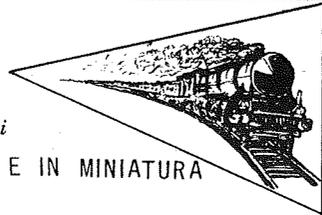


ANCONA

Corso Garibaldi, 97 tel. 24.930

MECCANO e pezzi sciolti

ITALMODEL



Rivista bimestrale di
FERROVIE REALI E IN MINIATURA

Un numero L. 300.-
Abbonamento annuo « 1.600.-
decorrente dal Gennaio d'ogni anno.

Richieste alla Direzione

VIA CAFFARO 19 - GENOVA

Rivarossi



MODELLISMO

MÄRKLIN

A BALDISSERA, 9
IGOLO STOPPANI

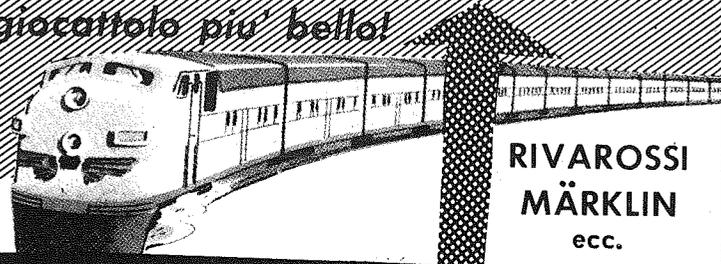
MILANO
Tel. 270.811

EGIDIO ANCONA

P.za TRENTO TRIESTE 82
Via Contrari 2

tel. 62.66
FERRARA

TRENI ELETTRICI
IN MINIATURA
il giocattolo piu' bello!



RIVAROSSI
MÄRKLIN
ecc.

ditta **MONTANARI** fondata nel 1840

Via Guerrazzi 28 - BOLOGNA

TUTTO PER IL MODELLISMO

- FERROVIARIO • Specializzazione tecnica sui treni elettrici
- AEREO • Riparazioni - Consulenza - Costruzione plastici
- NAVALE • Complessi per trasformare il Märklin in corrente continua a 2 rotaie

...una ditta antica al servizio
dei ragazzi moderni...

PAPALINI

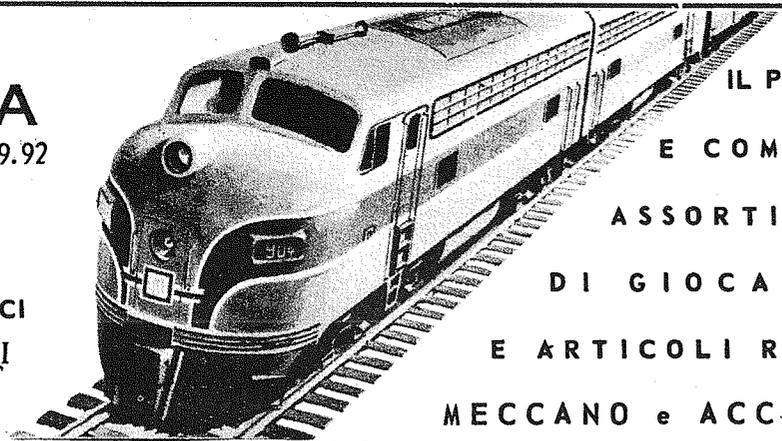
TRENI ELETTRICI RIVAROSSI
MECCANO - GIOCATTOLI NAZIONALI ED ESTERI



VIA MERULANA 1 - 2
P.za S.M. MAGGIORE 9 - 10
ROMA Tel. 462-914

DITTA
DIANA
P.za Duomo - tel. 59.92
COMO

TRENI ELETTRICI
RIVAROSSI



IL PIU' VASTO
E COMPLETO
ASSORTIMENTO
DI GIOCATTOLI
E ARTICOLI REGALO
MECCANO e ACCESSORI

rea radio

di **GRAZIOSI ALIMENA**

via D. Chiesa 1a - ANCONA
tel. 28879

vasto assortimento
treni Rivarossi
WIKING - FALLER - VOLLMER

parti di ricambio

ACCURATE RIPARAZIONI,
CONSULENZA TECNICA
COSTRUZIONE PLASTICI

gozmati

VIA CESARE CORRENTI, 21
MILANO

Treni Elettrici Rivarossi - Märklin
Pezzi di ricambio

Meccano originale inglese e scatole
di costruzioni Märklin
Pezzi staccati

Cassette - Piante ed
accessori per plastici

Scatole di montaggio, accessori
e materiale per l'aeromodellismo

Modellini «Dinky Toys» e «Wiking»

ogni numero 1 s. 6 d

European Railways

la migliore
rivista inglese sulle ferrovie Europee

NOTIZIE DI ATTUALITA'

ARGOMENTI INTERESSANTI

CHIARE ILLUSTRAZIONI IN OGNI FASCICOLO

PUBBLICAZIONE BIMESTRALE (6 numeri all'anno)

UNA COPIA DI SAGGIO UNA VOLTA TANTO: L. 200
ABBONAMENTO ANNUO: L. 1000

rivolgersi
a Dott. I. BRIANO & FIGLIO
Via Caffaro 19/2 - GENOVA

Agente generale per l'Italia: I. BRIANO
Via Caffaro 19/2 - Genova

ANCHE CON POCHÉ NOZIONI DI FRANCESE

LEGGERETE
CON PIACERE

la grande rivista francese
di modellismo ferroviario che viene pubblicata il 15

di ogni
mese

Un numero di saggio una volta tanto L. 300
Abbonamento annuo L. 3.200

loco REVUE

Sedici anni di esistenza - Tratta tutti gli argo-
menti ferroviari, plastici e descrizione di tracciati - Costruzioni di modelli ridotti - Segnali elettricità, ecc.
Numerose illustrazioni.

L'INTERESSANTE RIVISTA

Modelbane nyt

DI MODELLISMO FERROVIARIO
DANESE

Kongevej 128 Virum (Danimarca)

GIORNI

Via Marcantonio Colonna, 34 - Tel. 350.929

Succ. Corso Vittorio Emanuele, 291 - Tel. 559.497

ROMA

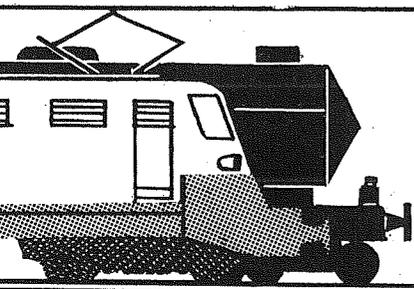
Vasto assortimento giocattoli

Nazionali ed Esteri

AEROMODELLISMO - MECCANO

TRENI ELETTRICI ED ACCESSORI PER TRENI

RIVAROSSI - MÄRKLIN



Rivista mensile Spagnola
di modellismo ferroviario

TREN MINIATURA

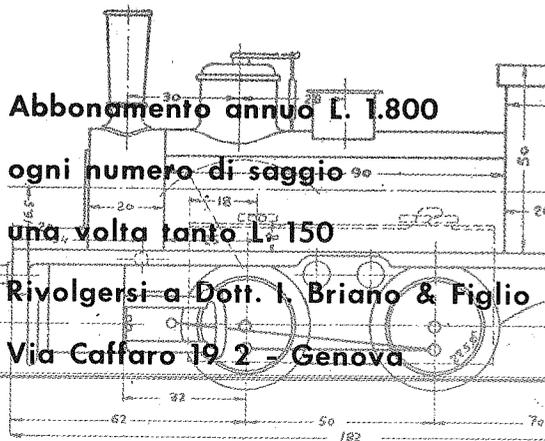
Abbonamento annuo L. 1.800

ogni numero di saggio

una volta tanto L. 150

Rivolgersi a Dott. I. Briano & Figlio

Via Caffaro 19/2 - Genova



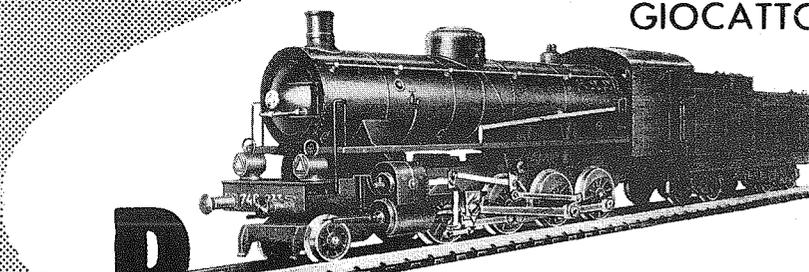
TRENI ELETTRICI "Rivarossi.. MÄRKLIN
GIOCATTOLE

NAZIONALI
ED ESTERI

F.LLI ROSSI

VIA D'AZEGLIO 13

BOLOGNA



aeromodellismo
FIORENTINO

"VICTOR"

titolare della ditta G. Prosperi - Chiodo & Figlio
«AEROMODELLISMO FIORENTINO» - Borgo Pinti 99 rosso
FIRENZE

vi invita a leggere «Il giornale dell'Aeromodellista» in vendita a L. 50 il 15
ed il 30 di ogni mese in tutte le edicole, inoltre vi offre nel suo negozio il
più vasto e completo assortimento di quanto possa occorrervi per costru-
zioni modellistiche di qualsiasi genere (aero - navi - auto - treni) di pro-
duzione nazionale, inglese e tedesca
treni elettrici RIVAROSSI (Faller, Vollmer, ecc.)

ASSISTENZA TECNICA - RIPARAZIONI GARANTITE PRIMA DEI VOSTRI ACQUISTI

GIOTA

di Nunzi Eugenio ROMA

Corso Trieste, 104
tel. 848-873

TRENI ELETTRICI 'RIVAROSSI' - PARTI DI RICAMBIO - ASSISTENZA SERVIZIO
CASE: FALLER - VOLLMER - PALIFICAZIONE ITALIANA A CATENARIA
PLASTICI FERROVIARI - TUTTO PER MODELLISTI - GIOCATTOLE NOVITA'

alla gioia dei bimbi

VIA PO 46 - TORINO
tel. 882850

COMPLETO

ASSORTIMENTO DI GIOCATTOLE E

MODELLISMO DELLE MIGLIORI CASE ITALIANE ED ESTERE

COSTRUZIONI DI PLASTICI CON TUTTO IL RELATIVO
ACCESSORIO

RIVAROSS
MÄRKLIN

VOLLMER-WIKING
FALLER-REVELL

NELLO MARANI

cartoleria
Corso Repubblica n° 15
VENTIMIGLIA - tel. 21216

*laboratorio attrezzatissimo
con personale
specializzato
per le riparazioni
del materiale Rivarossi*

magazzini ARBITER

Vi offrono:

UN COMPLETO ASSORTI-
MENTO di articoli
NAZIONALI ed ESTERI.

per:

arbiter

ABBIGLIAMENTO

FIRENZE - Via Brunelleschi
Tel. 21.318

MODELLISMO

FERROVIARIO.
NAVALE. AEREO.

e i migliori giochi istruttivi e scientifici

AMAR RADIO
Via Carlo Alberto 44 - TORINO
TUTTO PER IL
TRENO ELETTRICO

GRILLO SPORT
Via Cantore, 267 R - Tel. 42472
GENOVA - SAMPIERDARENA
LABORATORIO ATTREZZATO PER
RIPARAZIONI E COSTRUZIONE PLASTICI

EMPORIO ARTIGIANO
di Gino Madii
Piazza Libertà 2 R - FIRENZE
TROVERETE TUTTO PER IL
FERMODELLISMO

EGIDIO ANCONA
Piazza Trento Trieste 32
FERRARA
LA PIÙ VASTA SCELTA DI TRENI
ELETTRICI E LORO ACCESSORI

AEROMODELLI
Piazza Salerno 8 - ROMA
TUTTO PER IL MODELLISMO

LA CASA DEL GIOCATTOLO
di G. Bolla
Via Manno 53 - CAGLIARI
MODELLISMO E
TRENI ELETTRICI

PEDRAZZI MARIO
Largo Garibaldi 34 - MODENA
VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI
RIVAROSSI E LORO ACCESSORI

MONDANELLI ORESTE
Via Ricasoli 6 R - LIVORNO
TUTTO PER I TRENI
TRENI PER TUTTI

CORSINI ANTONIO
Via Rimassa 171 R - GENOVA
TUTTO E SOLO MATERIALE
RIVAROSS
COMPRESI PEZZI DI RICAMBIO

ORVISI - BUCHBINDER
Via Ponchielli 3 - TRIESTE
I GIOCATTOLE PIÙ BELLE E
I TRENI ELETTRICI MIGLIORI

FEDELE COSTA
Via XX Settembre 99 R - GENOVA
TUTTI GLI ACCESSORI RIVAROSS
VENDITE PER CORRISPONDENZA
IN TUTTA ITALIA

F.LLI DESSI
Corso Vittorio Emanuele 2
CAGLIARI
I PIÙ BEI GIOCATTOLE
TRENI ELETTRICI RIVAROSS

ONORATO ISACCO
Corso V. Emanuele 36 - TORINO
TRENI ELETTRICI RIVAROSS,
MÄRKLIN, LIONEL - SPEDIZIONI
CELERI IN TUTTA ITALIA.
CATALOGO GENERALE L. 300.

LA COMBA ETTORE
Via Ricasoli 21 (Attias)
LIVORNO
TRENI ELETTRICI PER GRANDI E
PICCINI - RICCO ASSORTIMENTO

M. REVIGLIO
Via M. Gioia 2 - TORINO
I GIOIELLE DEI
GIOCATTOLE SCIENTIFICI

Abbonatevi ad HO RIVAROSS

la rivista piu' completa di modellismo ferroviario

1880

1955

Ditta Cav.

"CASABELLA - TESTI" Via Altinate 16 - tel. 25.440

"TESTI GIOCATTOLE" C.so Garibaldi 2

GIOCHI e GIOCATTOLE di tutti i tipi

FERROVIE "Rivarossi", e MÄRKLIN - cataloghi a richiesta

TESTI REPARTO GIOCATTOLE INGROSSO - VIA S. LUCIA, 17 - tel. 39048

TELEF. 25.440

dal 1880
la Ditta
di fiducia

FERRUCCIO TESTI

PADOVA

Galleria del 48
Via Agostino Dapreti 105 TEL 462833
Roma

I GIOCATTOLE
PIÙ BELLE
DEL MONDO

tutto della RIVAROSS