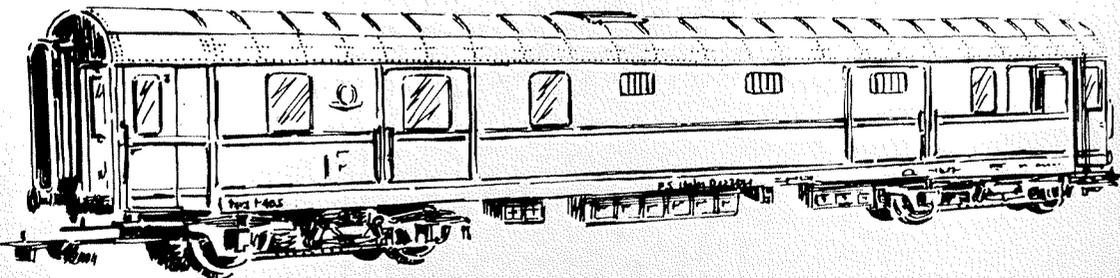
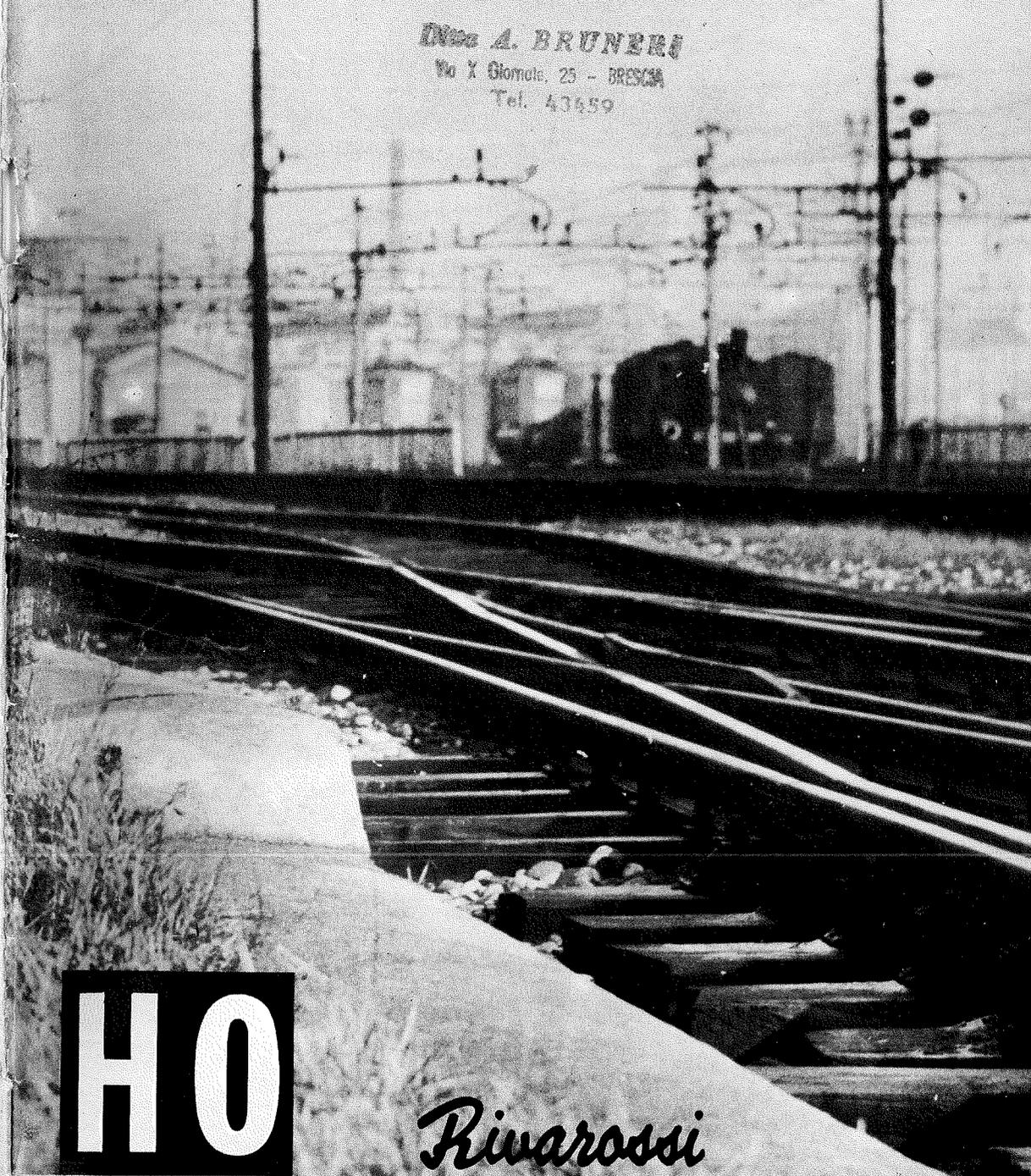


*Rivarossi*  
RIPRODOTTI

# RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

*Dir. A. BRUNERI*  
Via X Giornate, 25 - BRESCIA  
Tel. 43459

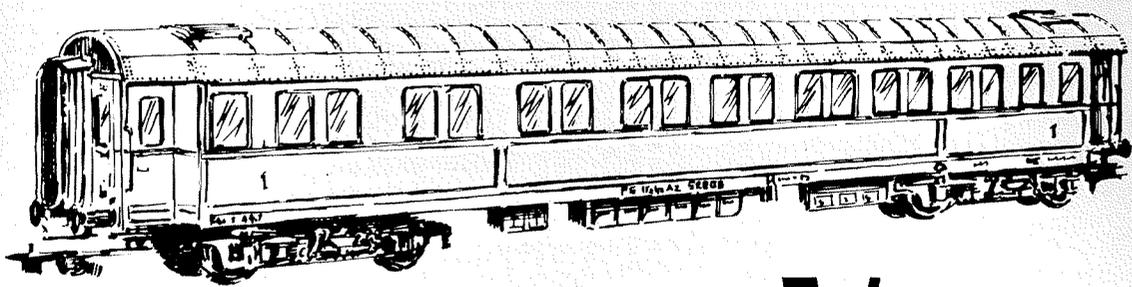


Prezzo al pubblico L. 2.400

## Vduz 34

Esaminate minuziosamente questi due modelli e potrete constatare quale grado di finezza sia stato raggiunto nella riproduzione di tutti i piu' piccoli particolari.

dalla  
copio



Prezzo al pubblico L. 2.400

## Vaz 37

# H0

*Rivarossi*

AGOSTO 1958 - ANNO V° LIRE 150



*Mastro Geppetto*

di

**SCAGLIA & FIGLIO**

**GIOCHI E  
GIOCATTOLE**

**MODELISMO**

MILANO  
CORSO MATTEOTTI, 14  
TELEF. 79.12.12

**AVIOMINIMA**

COS. MO

COSTRUZIONI MODELLISTICHE

ROMA - VIA S. BASILIO 49 A

NOVITA' PER I MODELLISTI FERROVIARI

LISTELLI PROFILATI IN BOSSO

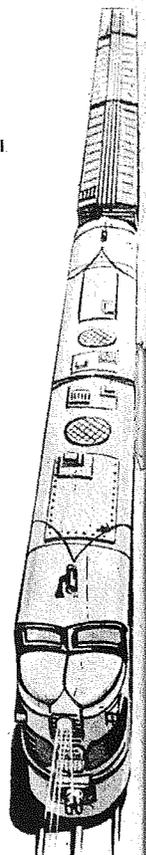
LUNGHEZZA CM. 50

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		"	£. 100
C	1x1,5	1,5x2	2x3	3x4	"	£. 80
	1,5x1,5	2x2	3x3		"	£. 100
I	1,5x1,5	2x2	3x3		"	£. 100
	1,5x2	2x3	3x4		"	£. 100

**AVIOMINIMA**

LA PIU' ATTREZZATA ORGANIZAZIONE PER IL MODELISMO PUO' SPEDIRVI QUALUNQUE COSA 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 Hagon Hovaghlian

GIOCATTOLE e MATERIALI INERENTI ALLA COSTRUZIONE IN MINIATURA DI GIOCATTOLE MECCANICI

**treni elettrici**  
"Rivarossi"



**T. 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

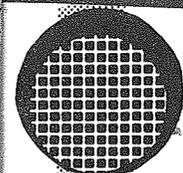


al  
nuovo  
emporio

(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

TRENI ELETTRICI IN MINIATURA

**Rivarossi**

PEZZI DI RICAMBIO, RIPARAZIONI, LAMPADARI - TV - RADIO

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

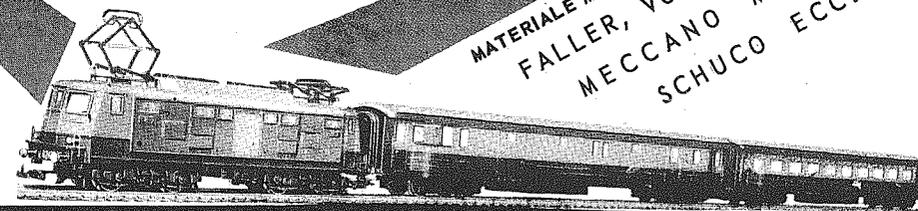
"casa dei balocchi"

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.



**MILVIA**  
via S. Maria Nuova 37/e 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

VENDE ANCHE PER CORRISPONDENZA

**Vigano**  
CASA FONDATA NEL 1988  
PIAZZA CORDUSIO  
MILANO

"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

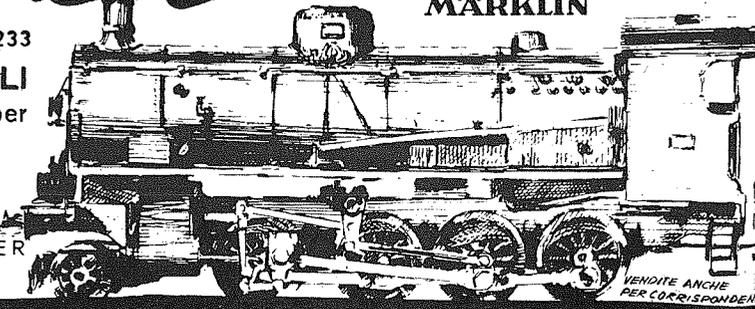


**Grandi**

PALERMO Via Macqueda 233  
GIOCATTOLE PIU' ORIGINALI  
partì di ricambio e pezzi staccati per modellisti

ASSISTENZA TECNICA  
accessori per plastici  
RIVAROSSI - FALLER - WOLLMER  
PREISER - WIKING

COMPLETO ASSORTIMENTO  
DI TRENI ELETTRICI  
*Rivarossi*  
MARKLIN



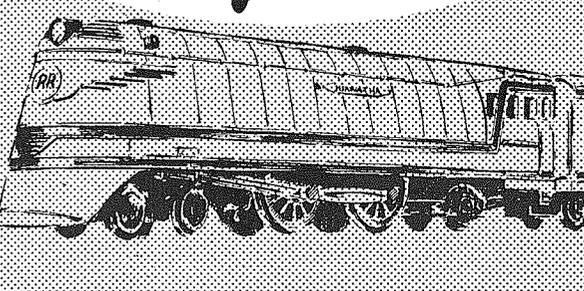
VENDE ANCHE PER CORRISPONDENZA

LA CASA DEL GIOCATTOLO

**Bolla**  
di G. BOLLA

VIA MANNO 53  
CAGLIARI

TUTTO PER IL MODELISMO



**GASPERINI**  
giocattoli  
assortimento  
materiale HO

TRENI *Rivarossi*

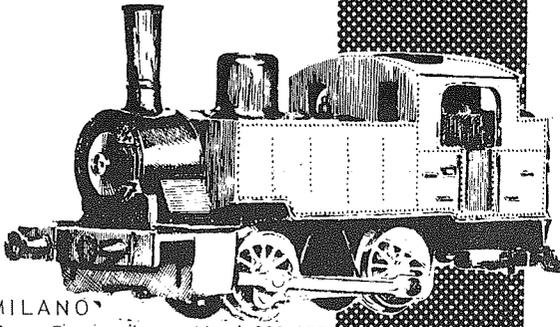
COSTRUZIONE PLASTICI  
GIOCATTOLE DI  
TUTTI I TIPI

BOLOGNA  
VIA FARINI 2  
TEL. 35.217

**fochimodels** DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200

Tutto per l'Aeromodellismo - Automodellismo - Navimodellismo - Fermomodellismo - 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.



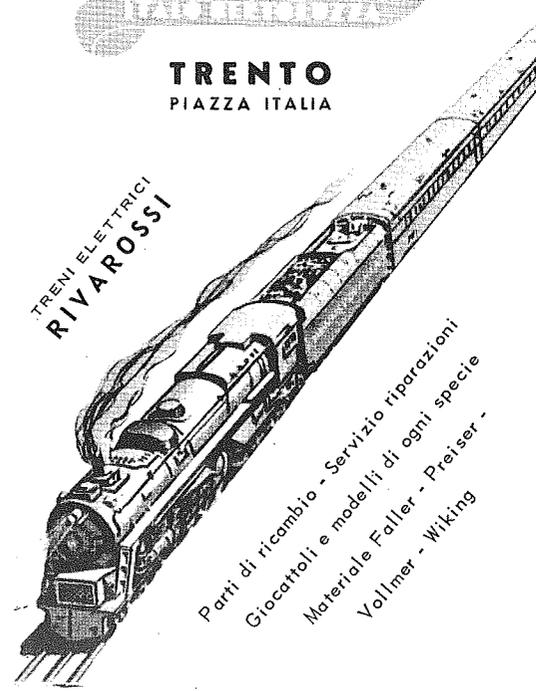
MILANO  
Corso Buenos Aires, 64 - tel. 221.875

**Italo**

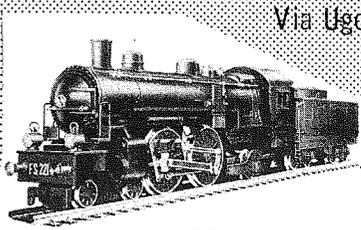
TRENTO  
PIAZZA ITALIA

TRENI ELETTRICI  
RIVAROSSI

Parti di ricambio - Servizio riparazioni  
Giocattoli e modelli di ogni specie  
Materiale Faller - 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 - MÄRKLIN - HAMBLING - X3

IL PIU' VASTO

ASSORTIMENTO IN

FERROVIE ELETTRICHE

RIVAROSSI

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

GIPICIAINI

VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI RIVAROSSI  
PERUGIA  
VIA ALESSI, 12

MODELLISTI  
esclusivi 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. 27 Agosto 1958 Anno V° L. 150

HO

Rivarossi

EDITORIALE

Nei numeri di questa annata abbiamo incluso nelle riviste un foglio per la costruzione di fabbricati di tipo industriale in scala «HO» da utilizzare per la decorazione di plastici.

In passato, le costruzioni contenute in ogni numero erano accompagnate da una fotografia della costruzione finita, con la descrizione del procedimento usato per il montaggio.

Questa volta per ristrettezza di spazio e ritenendo ormai ovvia una dettagliata descrizione per i nostri lettori, ci siamo limitati, quando necessario, a qualche appunto contenuto nei fogli di costruzione stessi.

Poichè però la vista delle costruzioni già montate potrà dare meglio l'idea della loro struttura, nel prossimo numero pubblicheremo le fotografie di tutti i fabbricati montati con le relative descrizioni ed accorgimenti, dove necessario, per montarli nel modo migliore. Sarà una rassegna dei modelli' dal n. 525 al n. 530, comprendente quindi anche quelli che appariranno nei prossimi numeri fino a quello di Febbraio 1959 compreso.

IN QUESTO NUMERO

Costruiamo un plastico	Pag. 8
La storia delle locomotive a vapore	« 12
Occhio al treno	« 16
Disegno della locomotiva 552 F.S.	« 18
Una tavola di costruzione	« 20
I nostri lettori all'opera	« 24
Concorso «Flash»	« 26
Al finestrino	« 28
Norme sulla manutenzione dei treni «Rivarossi»	« 32

NEL PROSSIMO NUMERO

Seguito di «Costruiamo un plastico» e di «La storia delle locomotive a vapore»  
Schemi di tracciati  
Costruzioni in cartoncino  
Concorsi fotografici a premio ed altre rubriche interessanti.

ABBONAMENTI

Abbonamento annuo per 6 numeri pubblicati bimestralmente L. 800. (Estero L. 1000) da mandare direttamente al nostro indirizzo o da versare sul CC. postale 18/6801. Numeri singoli anche arretrati L. 150. Estero 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 Vartyper e stampato con Multilith da Rivarossi - Como

# CONSTRUIAMO UN PLASTICO

## Seconda puntata

Riprendiamo, dal numero precedente, la descrizione del primo e più piccolo dei tre plastici presentati alla Fiera di Milano dello scorso aprile.

**Collegamenti elettrici** - Nelle fotografie pubblicate sul numero precedente e su questo numero appare come in un angolo del plastico sia stato realizzato il complesso dei comandi costituiti da un trasformatore-raddrizzatore «RT 3», da quattro «Pb 1» e da altrettanti «Pb 2», tutti fissati al piano del tavolo mediante viti da legno inserite negli appositi fori. Data la semplicità del tracciato si sono evitati gli automatismi, del resto però indicati per una linea secondaria di montagna quale è quella che abbiamo voluto rappresentare nel nostro plastico.

Come abbiamo detto a proposito delle caratteristiche generali del tracciato, questo è stato studiato per permettere la possibilità di compiere manovre in una delle due stazioni mentre nell'altra è fermo un secondo treno. A tale scopo il binario principale di corsa è stato sezionato, come appare dallo schema, in corrispondenza delle due stazioni: queste sezioni sono protette mediante segnali «SB 2» comandati da «Pb 2» che permettono di far passare dal verde al rosso la luce del segnale, togliendo contemporaneamente corrente al rispettivo tratto sezionato. La sezionatura effettuata in corrispondenza della Stazione B, è stata fatta installando due «SB 2», uno per ciascun senso di percorrenza del binario di corsa come avviene in realtà nelle stazioni di linea a semplice binario. Gli altri due «Pb 2» installati comandano l'interruzione di corrente ai due binari morti permettendo quindi lo stazionamento di una o anche due locomotive mentre un treno sta percorrendo

la linea principale. Queste due ultime sezionature, sempre per realizzare quanto più possibile l'aderenza alla realtà, non sono state segnalate con «SB 2»; naturalmente rimane sempre la possibilità, volendo, di installare anche all'uscita dei binari morti due segnali.

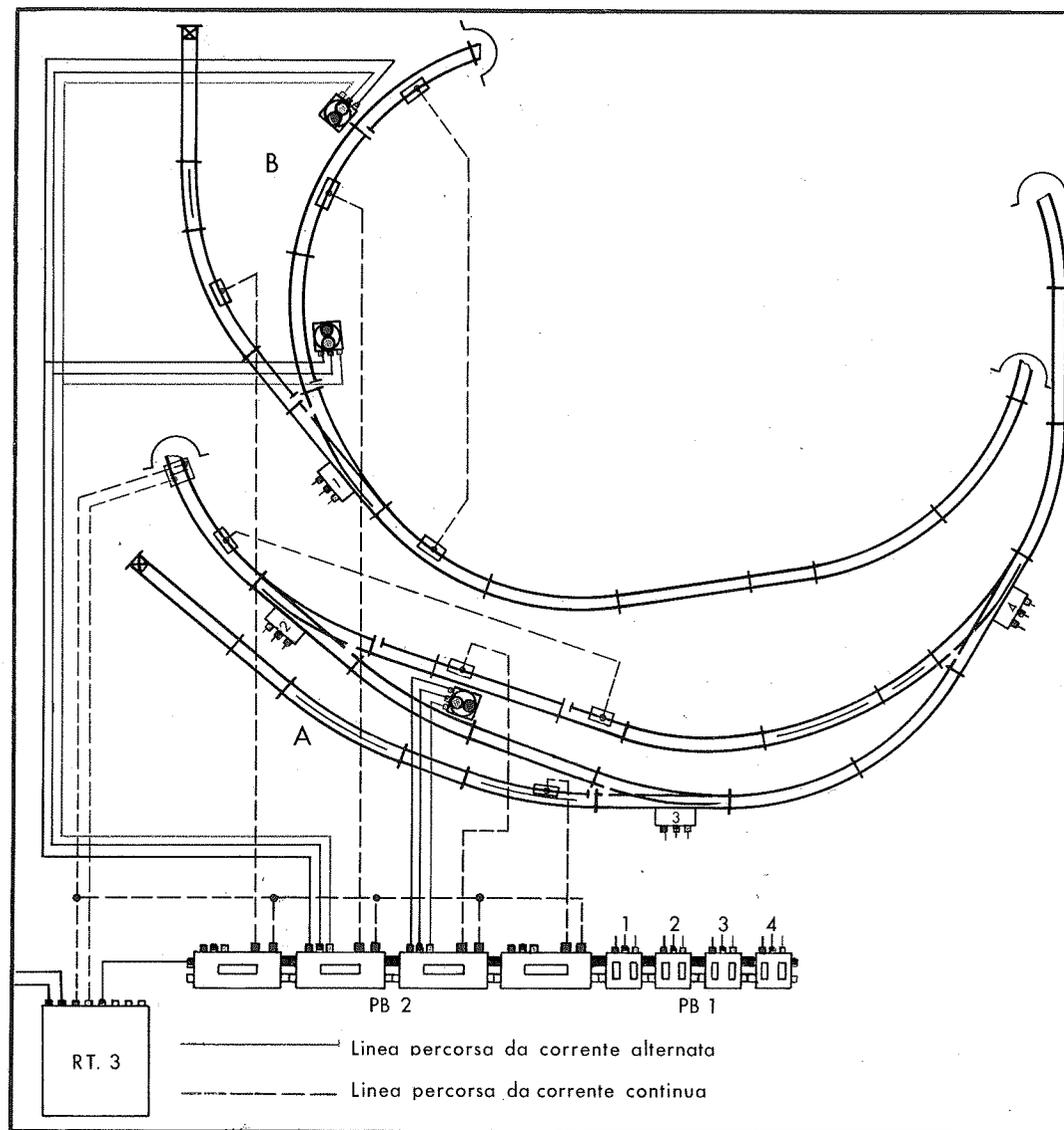
Tutti i collegamenti elettrici, del resto molto semplici per la mancanza di automatismi, sono rappresentati nello schema: per maggior sicurezza di disegno sia il trasformatore che i «Pb 1» e i «Pb 2» non sono stati segnati nella loro posizione effettiva sull'angolo del tavolo. Per ragioni analoghe si è tralasciato di segnare tutta la parte di binari che corre in galleria e sui quali non sono previsti collegamenti elettrici. Manca infine anche il disegno del collegamento di ogni terna di fili di comando scambi con il relativo «Pb 1»: per semplicità ciascuna di tali terne è stata interrotta, nello schema, all'uscita dello scambio corrispondente e contraddistinta con un numero identico a quello del «Pb 1» al quale va collegata.

I collegamenti sono realizzati mediante cavetto unipolare «FP 1/GR» per quanto riguarda le sezionature e cavetto tripolare «FP 3/A» per gli scambi ed i segnali. I fili, all'uscita dagli apparecchi di utilizzazione (scambi, segnali o semplici «PCS» per le sezioni) vanno infilati in appositi fori praticati nel piano del tavolo vicino a ciascun punto di utilizzazione: naturalmente per non dover praticare fori troppo grandi, si saranno tolte in precedenza le spine unipolari o tripolari. I fili vanno fatti correre lungo il telaio del tavolo, in luogo facilmente accessibile da sotto, in modo da permettere però sempre l'eventuale ripiega-

tura delle gambe del tavolo tanto comoda per ridurre l'ingombro del plastico nell'eventualità di doverlo trasportare o riporre. In corrispondenza dell'«RT 3», dei «Pb 1» e dei «Pb 2» altri fori praticati nel piano del tavolo permettono di riportare ciascun filo alla corrispondente scatoletta di comando. Raccomandiamo di fissare bene e soprattutto, seguendo un certo ordine, i fili nei loro percorsi sotto il piano del tavolo e ciò per evitare grovigli di fili che, oltre ad

essere molto poco... estetici, provocherebbero perdite di tempo esageratamente grandi nell'eventualità di dover ricercare ed eliminare la causa di qualche guasto.

Gli scambi, i segnali e i relativi posti di comando sono stati numerati progressivamente usando i foglietti forniti con «Pb 1» ed i «Pb 2», in modo di facilitare la manovra. Sono state pure incollate negli appositi incavi dei «Pb 1», le frecce indicanti la posizione diritta o deviata dello



Schema dei collegamenti elettrici. I binari in galleria non sono raffigurati non avendo alcun collegamento con il quadro di comando.

scambio, e analogamente, per i «Pb 2» i cerchietti verdi e rossi indicanti il colore del segnale, in funzione della posizione della levetta.

Giunti a questo punto della costruzione è indispensabile un accurato collaudo sia della parte strettamente elettrica di cui abbiamo appena parlato, sia più in generale, di tutto quanto abbiamo costruito finora. Converrà far circolare un convoglio, provando scambi, segnali e sezionature, in modo da evitare laboriose messe a punto quando la costruzione sarà ultimata e quindi meno facilmente accessibile in tutti i suoi punti.

**Costruzione del paesaggio** - Terminato il collaudo completo, è ormai giunto il momento di passare alla costruzione delle montagne: occorrono semplicemente listelli di 1-2 cmq. di sezione, carta da imballo pesante, carta velina e colla a freddo diluita con acqua (la colla «Faller» 501 si presta particolarmente a tale scopo). Coi listelli di legno occorre semplicemente creare una intelaiatura alla successiva copertura, soprattutto per evitare che questa, durante la costruzione, si abbassi troppo e impedisca la circolazione dei treni in galleria. Bastano pochi listelli fissati con qualche chiodino e incollati al piano del tavolo, alla striscia di abete su cui è appoggiato il binario e ai supporti dei portali delle gallerie per creare una sufficiente base di appoggio al successivo rivestimento con carta da imballo. Questa deve essere incollata allo scheletro senza preoccuparsi se la forma non risulterà subito perfetta: la sagomatura della montagna verrà fatta in seguito con la carta velina. Una volta asciutto il collante che tiene il sottofondo di carta pesante, si può iniziare la sagomatura del monte con strati successivi di carta velina e colla sempre notevolmente diluita con acqua; nei punti troppo bassi si potrà rapidamente aumentare lo spessore mediante carta velina accartocciata e impregnata di collante, ricoprendo ancora il tutto con strati successivi di carta velina. E' opportuno usare pezzi di carta velina non troppo grandi, al

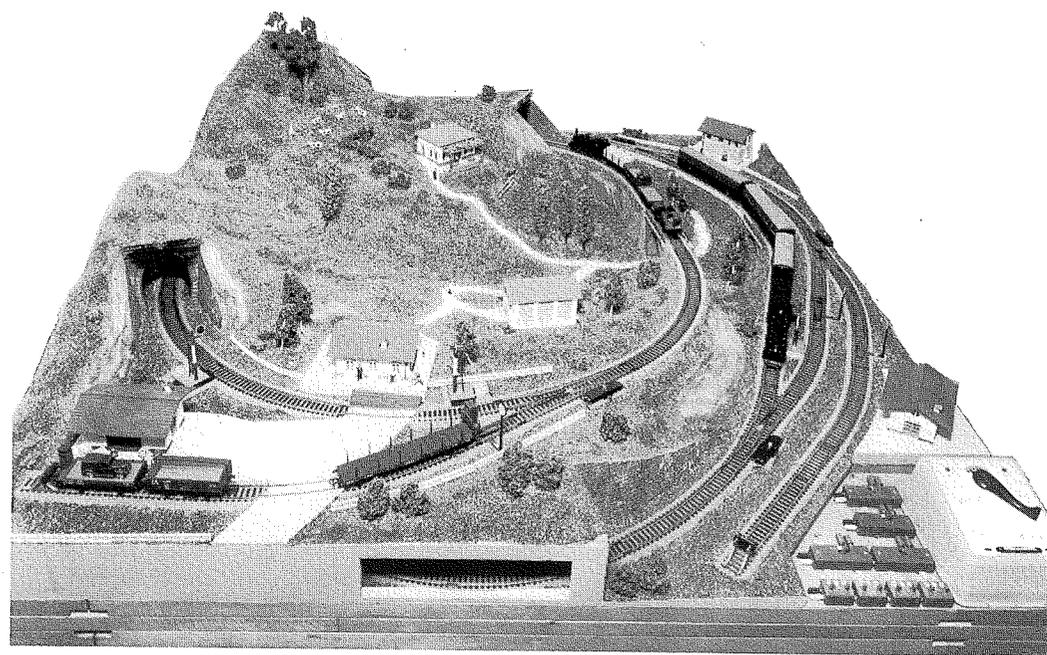
massimo di 10 x 10 cm. circa; la colla diluita va usata in abbondanza e facendo attenzione soprattutto di evitare bolle d'aria sotto i fogli di carta velina. Una volta asciugato il collante, e occorreranno parecchie ore, la montagna risulterà ormai robusta e pronta per le successive operazioni di rifinitura.

Durante questi lavori sarà bene ricoprire con fogli di carta i fabbricati in modo da non rovinarli con eventuali gocce di colla e in modo analogo converrà comportarsi col binario, specialmente in galleria dove sarebbe difficile pulirlo poi bene; una goccia di collante è quanto basta per ricoprire un tratto di rotaia con una sottile pellicola isolante che pregiudicherebbe poi il funzionamento regolare delle motrici lungo il tracciato.

Nella figura pubblicata in questo numero è possibile notare in corrispondenza della stazione B un duplice attraversamento dei binari da parte di una strada. Per ottenere una rappresentazione quanto più realistica possibile all'interno delle rotaie, nei punti voluti, sono stati fissati spezzoni di rotaia sciolta «SFN 970» un po' più lunghi della larghezza della strada a rappresentare le cosiddette «controrotaie».

Lo spazio fra una controrotaia e l'altra fino al filo superiore delle stesse è stato riempito con un pezzetto di legno di balsa e altri pezzi, di forma opportuna, sono stati usati per ottenere il piazzale tra i due binari e la parte di strada all'esterno. Dalla medesima fotografia si può notare come in corrispondenza dei portali delle gallerie e nei tratti di linea in vicinanza del ponte siano stati realizzati muraglioni di sostegno con rivestimenti in plastica «Vollmer» MF 2/g.

Poiché nel frattempo la montagna si sarà completamente rinsaldata essendo asciugata la colla, potremo iniziare la successiva lavorazione sciogliendo in acqua un po' di polvere alla cellulosa «Faller» 503 in modo da ottenere un impasto abbastanza denso da cospargere sui rilievi, così da ottenerne la forma voluta. Non occorre,



Il plastico finito con il suo quadro di comando.

in generale, uno strato spesso, se non nei punti in cui si vorranno ottenere rocce. Conviene ora fissare definitivamente quei caseggiati che non lo siano ancora e, per la scelta del tipo di fabbricato e per la relativa posizione nel plastico possiamo consigliare soltanto di cercare di «vedere» quanto più possibile quello che dovrà essere il paesaggio a plastico terminato. Noi crediamo di aver ottenuto un ottimo effetto usando le due stazioni «S 01» ed «S 02», due scali merci piccoli «S 06» (a quello della stazione bassa è stato tolto il basamento originale e sostituito con un altro opportunamente sagomato per permetterne la disposizione in curva), l'osteria «S 032» e la cascina «S 040».

Nella figura è visibile la disposizione degli alberi e dei cespugli della serie «Faller»: essi vanno incollati nei posti voluti e la base di appoggio sarà poi mascherata con l'applicazione dell'erba. Per ottenere un effetto realistico nell'applicazione della stessa, sarà bene mischiare in varie proporzioni erba verde chiaro «Faller» 702 e verde scuro «Faller» 703, con un pizzico

di giallo «Faller» 707 e di marrone «Faller» 704 e raccogliere i miscugli ottenuti con diverse proporzioni in varie scatolette, usandoli in modo di variare i toni dei colori a seconda delle zone. Per applicare le polveri si usa il collante speciale «Faller» 501 diluito con un po' d'acqua, stendendolo abbondantemente con un pennello e cospargendovi poi sopra le varie erbe. Volendo ottenere un risultato ancora migliore si potranno verniciare le zone dove andrà applicata l'erba, naturalmente prima dell'applicazione stessa, con colori intonati. Ciò allo scopo di evitare che nei punti in cui l'erba non fosse attaccata perfettamente, si intraveda il fondo di colore chiaro.

Giunti a questo punto manca soltanto l'aggiunta degli ultimi particolari per considerare terminato il plastico: staccionate di diversi colori in prossimità delle stazioni, qualche figurina di passeggeri e tanti altri particolari che la vostra fantasia, aiutata da un attento studio della fotografia pubblicata e dal nostro catalogo, vi potrà facilmente suggerire.

Continua

# LA STORIA DELLE LOCOMOTIVE A VAPORE E DELLA LORO EVOLUZIONE IN ITALIA SI INTRECCIA SPESSO CON QUELLA CIVILE E MILITARE DELLA NOSTRA PATRIA.

Iniziando la pubblicazione di un primo gruppo di fotografie di locomotive italiane che saranno però sufficienti per dare una idea di quale ne sia stato lo sviluppo a partire dalla Bayard sino alla 691, è indispensabile ricordare come le Ferrovie e, per esse, quell'elemento tipico costituito soprattutto dalle locomotive a vapore, siano state presenti in tutte le vicende della recente storia d'Italia, ancor prima della sua ricostruzione nella attuale forma unitaria e presenti poi nei momenti difficili, sia di pace, in occasione delle calamità che hanno funestato il nostro paese, e sia di guerra.

L'anno venturo verrà celebrato il centesimo anniversario della liberazione della Lombardia, ottenuto attraverso una breve ma sanguinosa guerra combattuta da un lato dall'esercito Franco Sardo e dall'altro dall'esercito imperiale Austriaco. Già in quella guerra le Ferrovie ebbero larga parte sia nel primo schieramento delle truppe Franco Sarde e sia negli spostamenti strategici, resi necessari per attuare, attraverso quello che oggi si chiamerebbe lo sfondamento di Magenta, la occupazione di Milano.

Le macchine di quel tempo dovevano essere, presso le Ferrovie dell'allora Regno di Sardegna, prevalentemente a due assi accoppiati; ce lo dicono il modello della «Sampierdarena» costruito sui disegni originali ancora posseduti dalla Ansaldo e la fotografia della «Chiabrera» locomotiva 2-2-0 che, costruita da Cockerill nel 1853 ed appartenente alla serie Strade Ferrate Alta Italia 389-400, fu presentata alla esposizione Internazionale di Torino nel 1911 a fianco della 69001 uscita fresca fresca dalle vecchie Officine Breda di Via Bordon.

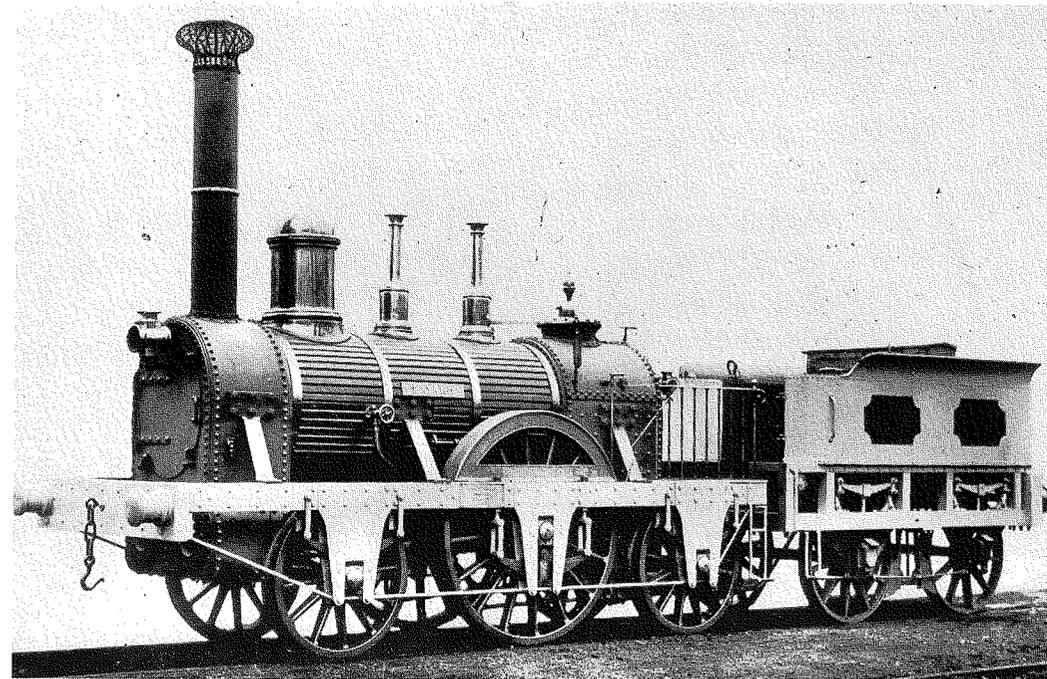
Ed anche se in coda al treno misto attaccato alla Chiabrera e composto di veicoli ad essa contemporanei, figura il «Nembo» locomotiva a ruote libere (cioè con un solo asse motore) costruita da Beyer e Peacock nel 1857 per le Ferrovie Livorne-

si, il Nembo e le altre sue nove sorelle, dalla elegante inconfondibile sagoma inglese, non sarebbero state a loro agio sulle linee sarde, cui si adattavano invece macchine a due assi accoppiati e dalle linee piuttosto tozze come la Chiabrera, il Mastodonte dei Giovi e la stessa Sampierdarena, macchine cioè più per tirare che per correre.

Conclusasi vittoriosamente, anche se non come desiderato dal genio di Cavour, la campagna del 1859, gli anni che vanno dalla costituzione del Regno di Italia alla guerra del 1866, vedono, nelle nostre ferrovie, l'introduzione delle locomotive a tre assi accoppiati del tipo francese denominato «Bourbonnais» molte delle quali durarono sino a tutta la prima guerra mondiale e le veramente grosse «Beuignot» a quattro assi accoppiati che, in numero di dieci, furono costruite dal Koeclin di Mulhouse tra il 1861 ed il 1866, particolarmente per la Ferrovia Bologna Firenze, la quale, per poter reggere al traffico sempre crescente tra il Nord ed il Sud della penisola, richiese macchine di sempre maggior potenza.

Per quel che posso desumere da alcune stampe dell'epoca che figurano nella mia raccolta, le Ferrovie furono largamente utilizzate per lo schieramento del giovane, ma non ancora ben amalgamato esercito italiano, sui classici luoghi delle battaglie per la indipendenza, per la breve e sfortunata, anche se molto valorosamente combattuta, campagna del 1866, campagna che dette luogo da parte prussiana, ad un impiego assai intensivo delle Ferrovie che fu determinante nella vittoriosa conclusione - per la Prussia - della guerra da essa ingaggiata, con il concorso del giovane Regno d'Italia, all'Impero Austro-Ungarico.

L'evoluzione della locomotiva a vapore dal 1870 fino alla fine del secolo, si svolse su linee non dissimili da quelle delle principali reti europee, e tecnicamente non certo ad esse seconde, e ciò soprattutto per



La «Bayard» della Napoli-Portici - Costruita insieme alla sua gemella la «Vesuvio» nei Cantieri di Longridge a Newcastle upon Tyne in Inghilterra nel 1839, la Bayard pesava in servizio 13 tonnellate ed il suo tender 7 tonnellate. Il suo rodiggio, classico per tutte le locomotive dell'epoca ed al quale l'Inghilterra si mantenne fedele, nelle macchine veloci, sino alla fine dello scorso secolo, era 1-1-1. L'asse centrale, quello motore, era privo di bordino ed era azionato mediante due cilindri posti internamente al telaio.

La potenza della Bayard non superava i 65 HP e la massima velocità raggiunta in piano rimorchiando sette veicoli dal peso complessivo di 46 tonnellate, non superava i 50 km/ora.

La ricostruzione al vero della Bayard/Vesuvio effettuata dalle Officine di Firenze delle F.S., può essere ammirata presso il Museo delle Ferrovie di Roma assieme a quella di 4 carrozze della Napoli Portici, parimenti ricostruite su disegni dell'epoca (1839). (Dalla collezione Zeta-Zeta)

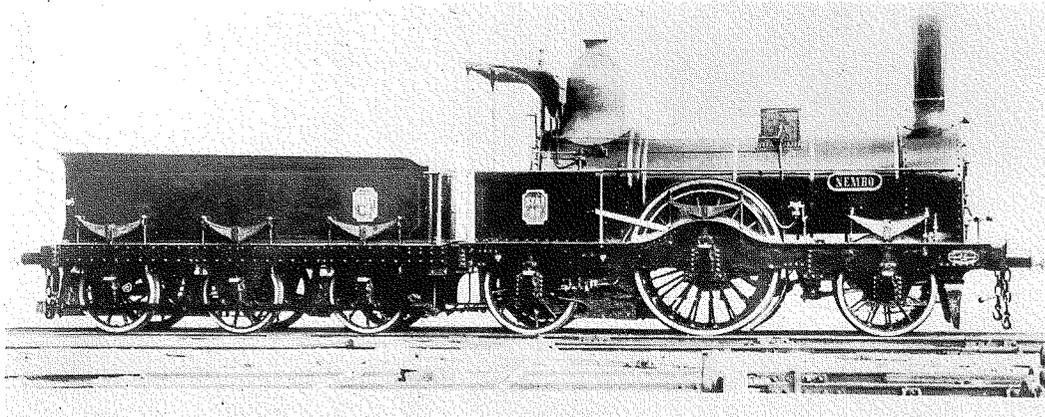
merito dell'Ufficio d'Arte di Torino delle Strade Ferrate Alta Italia - poi della Rete Mediterranea - e dell'Ufficio studi locomotive di Firenze delle Strade Ferrate Meridionali - poi Rete Adriatica. Variano i criteri seguiti dai due Uffici, chè in quello di Torino, cui furono a capo tecnici insigni nel campo dell'applicazione e della utilizzazione del vapore, si cercava di migliorare nella misura del possibile il rendimento, sempre molto basso della locomotiva a vapore e quindi il suo consumo di carbone, tutto di importazione straniera, mentre l'Ufficio di Firenze si preoccupava soprattutto di creare dei tipi di locomotive semplici, robuste e che dessero poca manutenzione e quindi, in un certo senso, parimenti economici di quelli creati dall'Ufficio di Torino.

Della differenza di criteri seguiti se ne trova traccia nelle linee estetiche delle lo-

comotive delle due Società, chè quelle create da Torino sono sovente tozze, pesanti quasi sempre sgraziate, mentre quelle create a Firenze si presentano ancor oggi di una linea armoniosa, snella, elegante, affine a quella, per me ineguagliata, delle locomotive inglesi.

Purtroppo mentre è stato possibile salvare proprio in extremis per il Museo ferroviario di Roma una 552 (2-2-0) ed una 290 (0-3-0) tipi creati dalla Rete Adriatica, dei tipi creati dalla Rete Mediterranea figurerà nel Museo solo una locomotiva tender gruppo 830 F.S., del gruppo, cioè, di origine delle conosciutissime e numerosissime locomotive di manovra 835 F.S.

Numerosi furono i tipi di locomotive creati nel trentennio dal 1870 al 1900 o come sviluppo di tipi preesistenti o addirittura completamente nuovi.

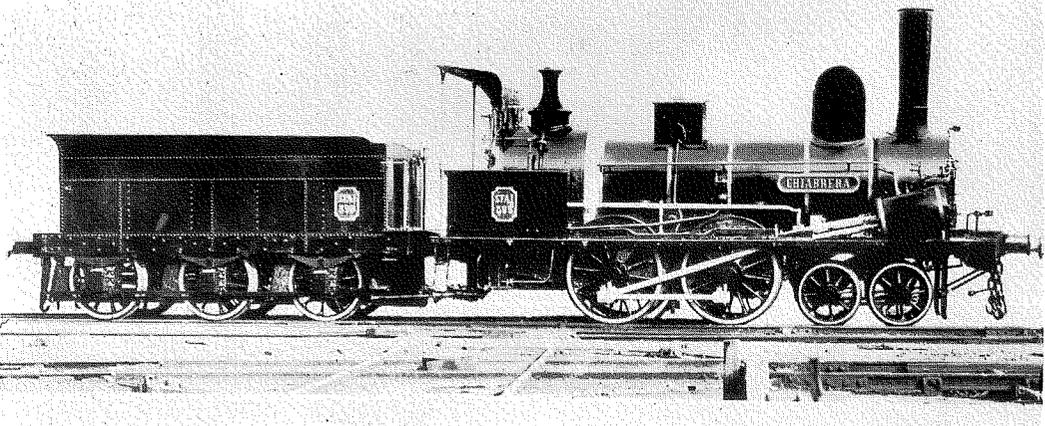


Il «Nembo» (serie 81-80 delle Strade Ferrate Alta Italia anno di costruzione 1857) - Gli archivi sono sovente fonte delle più impensate scoperte e se non ci fossero le fotografie fatte al «Nembo» nella occasione della Esposizione di Torino del 1911, a complemento, ora, della pagina ad esso relativa nell'album delle locomotive delle strade ferrate Alta Italia, ci sarebbero, per dirci come era fatto, le magnifiche tavole a colori nell'album in folio, che presentato dalla casa costruttrice - la Beyer and Peacock inglese - alla Società per le Ferrovie Livornesi, venne per caso trovato nelle soffitte della Direzione Generale, in Roma, delle Ferrovie dello Stato.

Alto, snello nella linea del suo telaio armoniosamente rialzato in corrispondenza dell'asse mediano dalle grandi ruote motrici, lucido negli ottoni del duomo e delle fasciature della caldaia, è facile immaginare il Nembo mentre spinto dai suoi 280 cavalli correva impennacchiato di fumo leggero del carbone inglese «Cardiff» lungo la valle dell'Arno tra Firenze e Pisa, Livorno, oppure, in fin di carriera, sulle linee del Novarese, salutato dal vociare festoso delle mondine immerse a metà gamba nell'acqua delle risaie. Macchine sul tipo del «Nembo» erano diffusissime in Inghilterra ed una dal nome poetico di «Morning Star» (Stella mattutina) ha fatto oggetto di una graziosa pittura riprodotta nel numero 574 del Railway Magazine Inglese. I colori della Morning Star erano gli usuali della «Livery» delle locomotive inglesi dell'ultimo quarantennio del secolo scorso: rosso il telaio, verdi a filettature gialle le ruote, verde a filettature gialle il corpo della caldaia; neri, camino e parte anteriore della caldaia in corrispondenza della camera a fumo. Coperto in ottone il duomo e quella specie di tronco di cono posto in corrispondenza delle valvole e, parimenti in ottone, i coperchi delle boccole. Il tender riproduceva i colori della locomotiva. Il Nembo pesava in servizio 28 tonnellate ed il suo tender a tre assi a scorte piene 21,15. (Dalla collezione Zeta-Zeta)

Qui sotto:

La «Chiabrera» - Costruita insieme ad altre sorelle da Cockerill di Seraing (Belgio) per le Ferrovie del Regno di Sardegna negli anni tra il 1853 ed il 1860, la «Chiabrera», pur essendo di potenza normale modesta (220 HP alla velocità di regime di 35 Km/ora) era già munita di un carrello anteriore di guida non dissimile da quello, di derivazione americana, della locomotiva «Enrichetta». La Chiabrera pesava in servizio 27 tonnellate ed il suo tender, a scorte piene, 18 tonnellate. (Dalla collezione Zeta-Zeta)



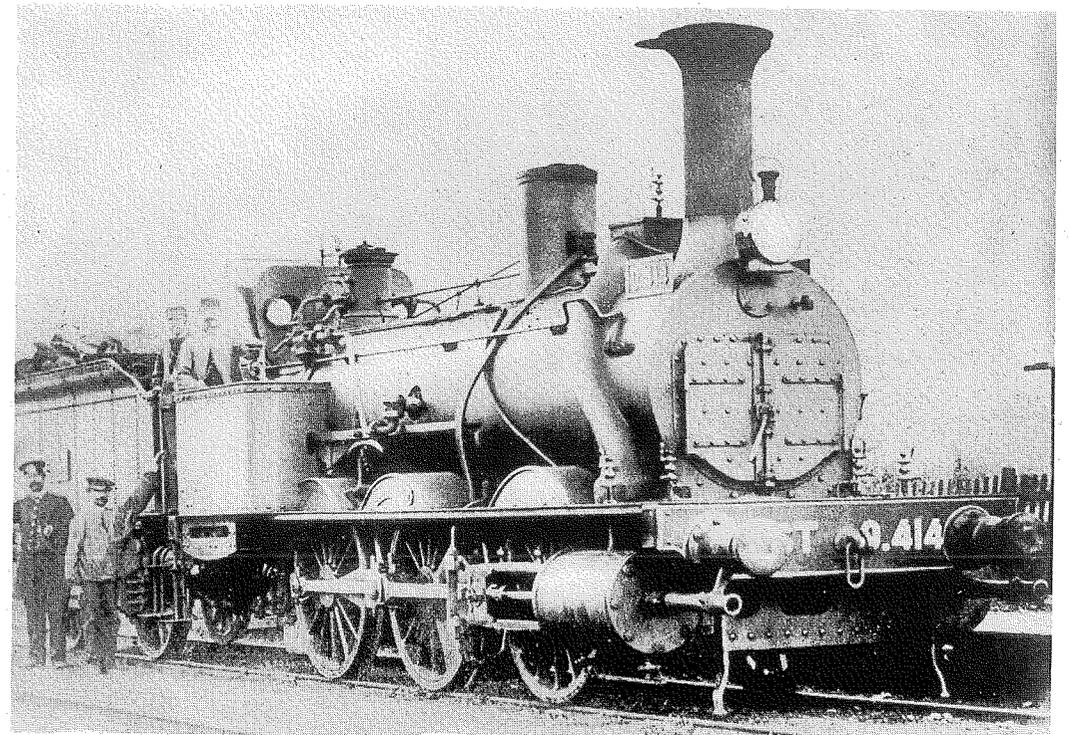
Dai vecchi tipi di concezione straniera 1-2-0 per viaggiatori si passò al tipo completamente italiano della Serie 150 RM poi 170 F.S. il cui prototipo, «L'Ariosto», fu costruito nelle Officine Nuove di Torino, cui fece seguito, come logico sviluppo, la prima 2-2-0 serie 100 della Rete Mediterranea. Dalla serie 100, l'Ufficio d'Arte di Torino passò alla serie 170 (2-3-0), il cui prototipo, la «Vittorio Emanuele», uscito dalle Officine Nuove di Torino l'anno 1884, fu la prima macchina europea veloce a 3 assi accoppiati.

Dalla Beuignot si passò al conosciutissimo e numerosissimo gruppo 0-4-0 420 RM 480 RA/420 F.S., e che comprendeva

ben 293 unità.

Queste locomotive denominate dai vecchi macchinisti «le Sigl» dal nome della fabbrica viennese che ne costruì il prototipo od anche «le quinte della Mediterranea» furono, assieme alle 69 locomotive 450/451 F.S. provenienti dalla Rete Adriatica e pari in potenza ad esse, i veri muli, per non meno di un trentennio, dei valichi transappenninici e della linea del Frejus e poi portarono praticamente sulle spalle, insieme alle 270 F.S., alle 215 F.S. e alle 120 F.S., buona parte, se non tutto il peso dei trasporti militari della guerra 15/18 nella pianura padana. Andavano sempre e passavano dappertutto.

*Continua*  
Zeta-Zeta



Locomotiva a tre assi accoppiati del tipo «Bourbonnais» - Abbiamo scelto questa vecchia fotografia di una macchina a tre assi accoppiati della Compagnia Francese dell'Est per riportarci alla forma, quasi certamente di origine, delle locomotive, che, conosciute nella storia delle ferrovie sotto il nome di tipo Bourbonnais, sostituirono i diventati ben presto insufficienti «Mastodonti dei Giovi» nel rimorchio dei treni sull'unica, sino al 1889, linea transappenninica di accesso diretto al porto di Genova dalla pianura padana.

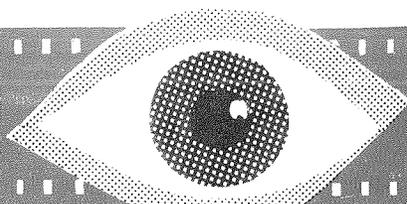
Le locomotive Bourbonnais furono per così dire, le capostipiti di molti gruppi a tre assi accoppiati due cilindri semplice espansione, la cui evoluzione iniziata intorno al 1862 si protrasse sino al 1912 quando entrarono in servizio le ultime 290 F.S., costruite dall'Ansaldo di Genova.

La velocità dei vari gruppi anzidetti di locomotive, variava da 50 a 60 Km/ora a seconda del diametro delle ruote motrici, e variavano anche i pesi - da un minimo di 34 tonnellate ad un massimo di 43,8 - e nonchè la potenza normale sviluppabile con continuità a 30 km/ora, da un minimo di 410 HP ad un massimo di 500.

(Dalla collezione Zeta-Zeta)

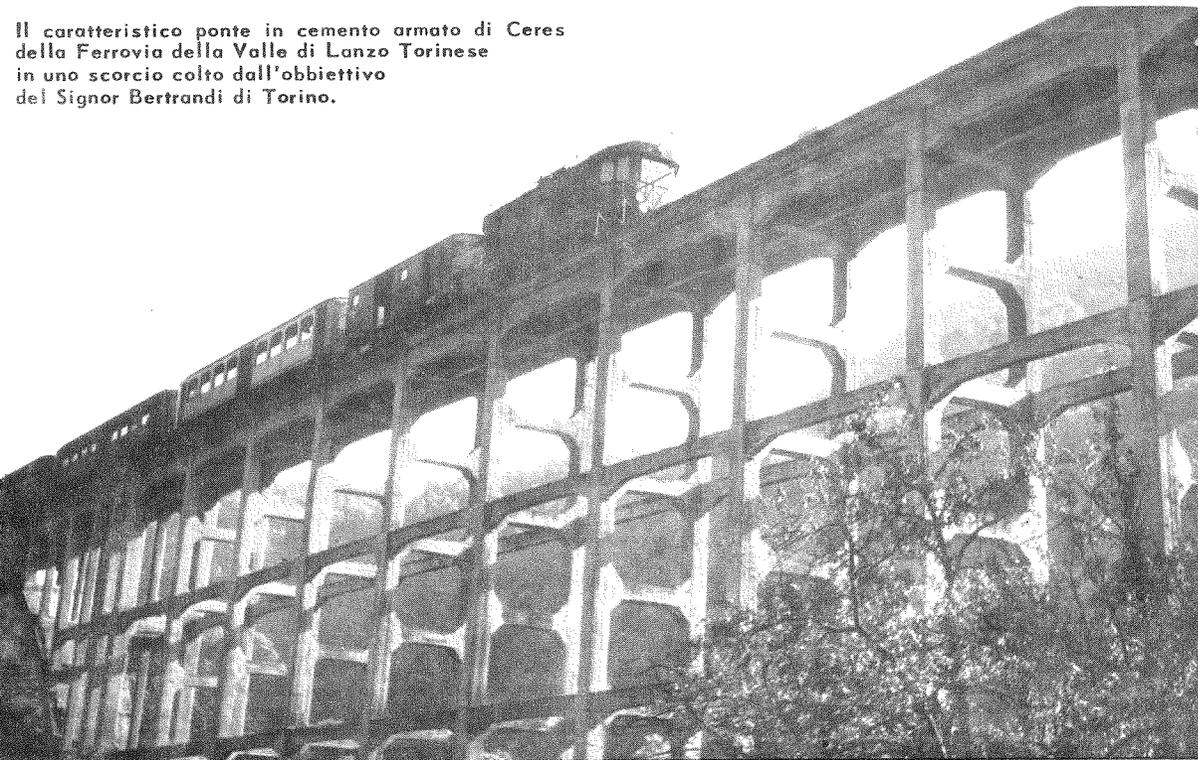
# OCCHIO al TRENO

CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI

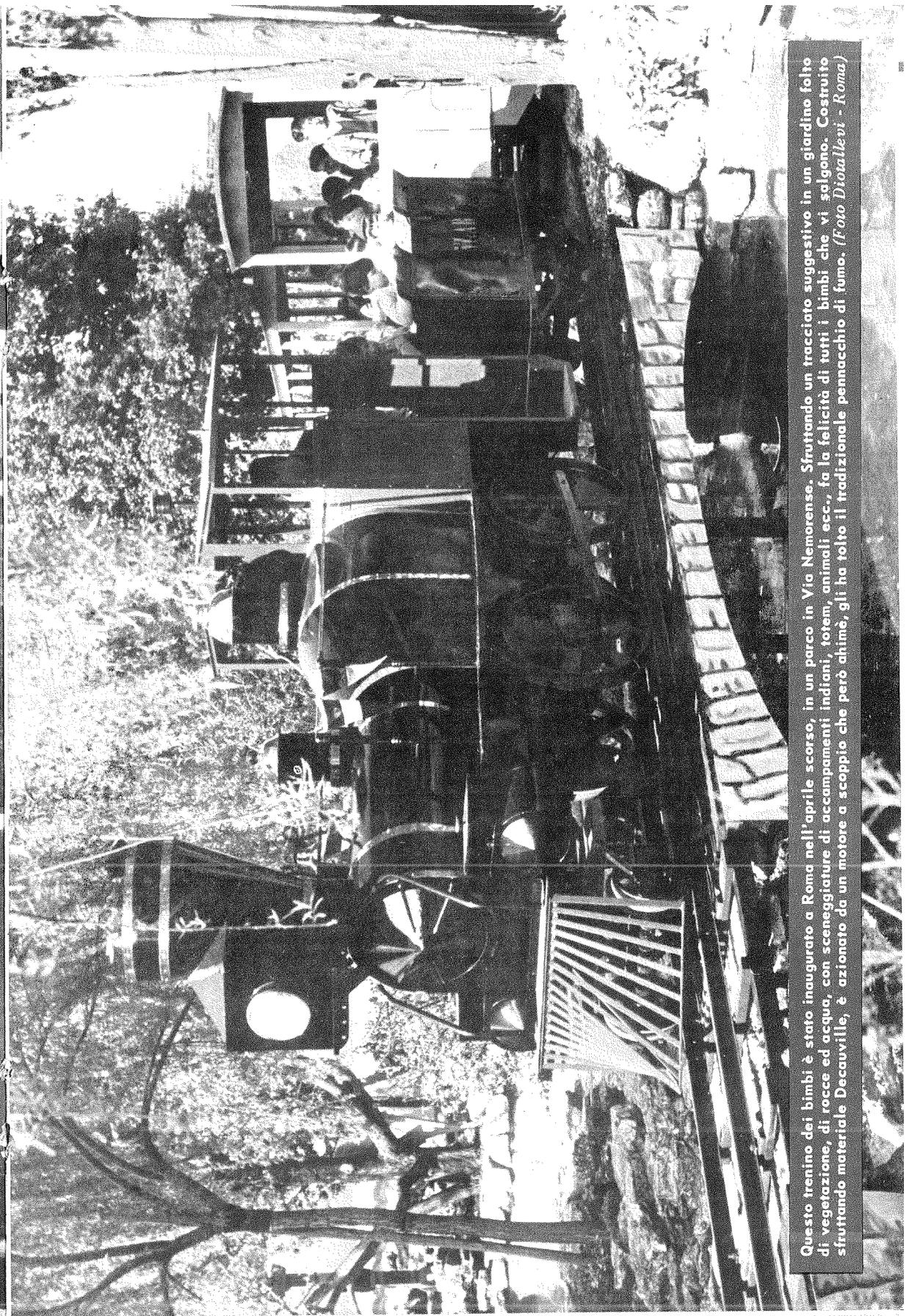
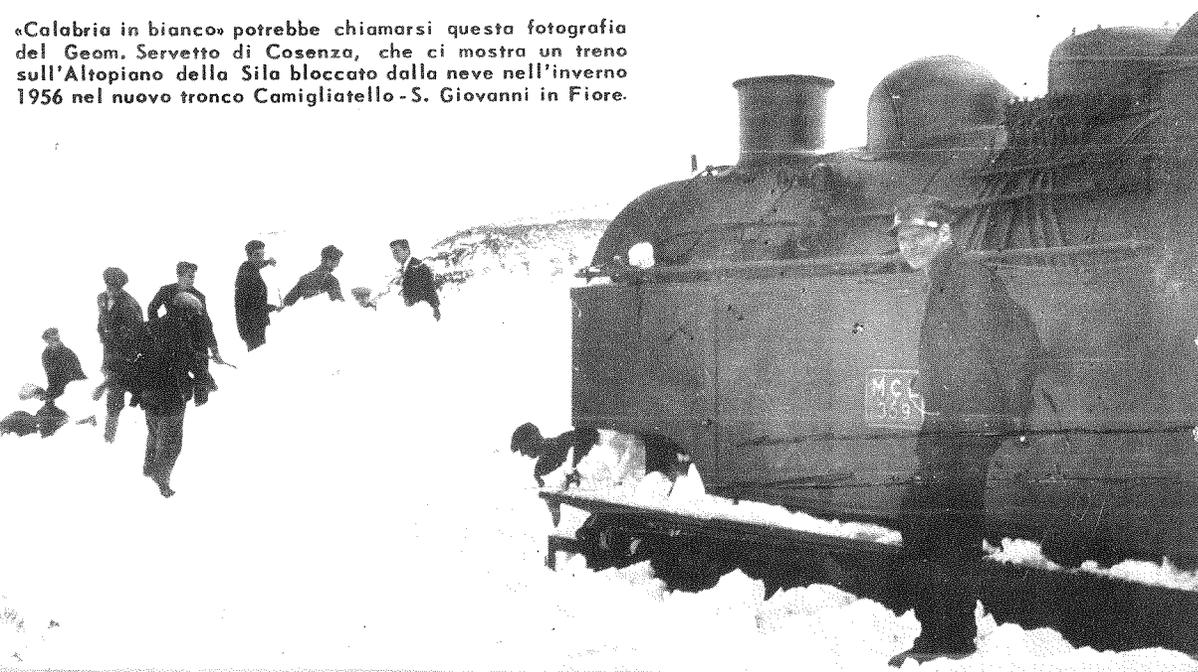


*Se avete delle belle fotografie dal vero di soggetti ferroviari, mandatecele e saremo ben lieti di riprodurle in questa rubrica. Le fotografie prescelte verranno premiate alla stessa stregua del Concorso «Flash». Sono necessarie fotografie nitide possibilmente nel formato 18x24 o 13x18 come minimo.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

Il caratteristico ponte in cemento armato di Ceres della Ferrovia della Valle di Lanzo Torinese in uno scorcio colto dall'obiettivo del Signor Bertrandi di Torino.



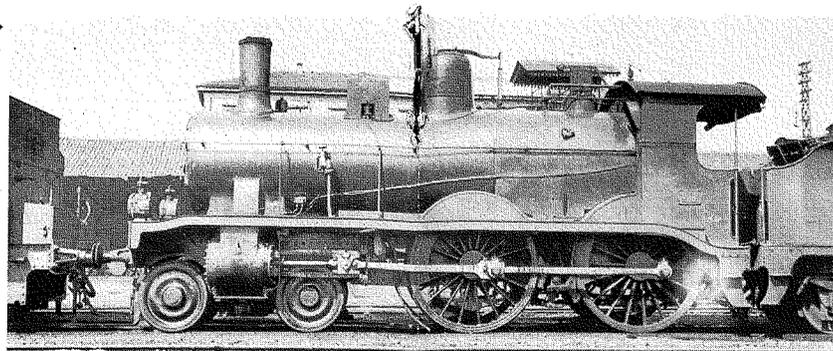
«Calabria in bianco» potrebbe chiamarsi questa fotografia del Geom. Servetto di Cosenza, che ci mostra un treno sull'Altopiano della Sila bloccato dalla neve nell'inverno 1956 nel nuovo tronco Camigliatello - S. Giovanni in Fiore.



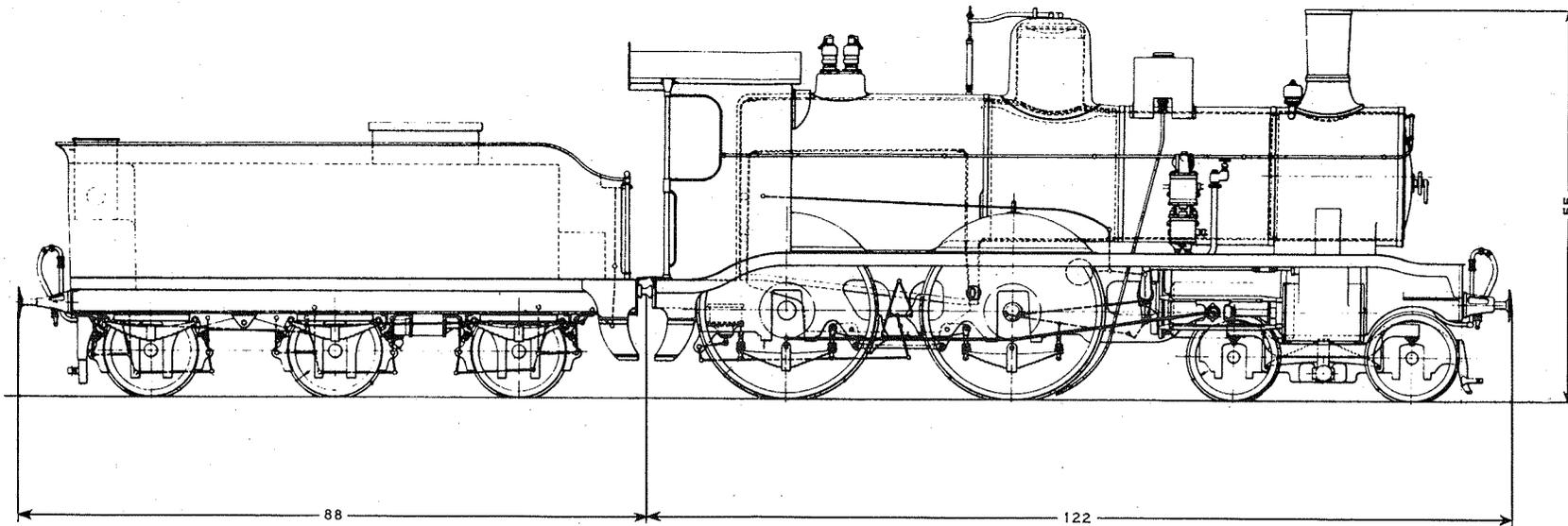
Questo trenino dei bimbi è stato inaugurato a Roma nell'aprile scorso, in un parco in Via Nomentana. Sfruttando un tracciato suggestivo in un giardino folto di vegetazione, di rocce ed acqua, con sceneggiature di accampamenti indiani, totem, animali ecc., fa la felicità di tutti i bimbi che vi salgono. Costruito sfruttando materiale Decauville, è azionato da un motore a scoppio che però ahimè, gli ha tolto il tradizionale pennacchio di fumo. (Foto Diotallevi - Roma)

# LOCOMOTIVA Gr° 552 F.S.

**Ditta A. BRUNERI**  
Via X Giornate, 25 - BRESCIA  
Tel. 43459



La 552 un tempo adibita al traino dei treni leggeri veloci.  
(Dalla collezione Zeta-Zeta)



Disegno ridotto in scala «H0» tratto dalla tavola 92 dell'album dei tipi delle locomotive ed automotrici edito dal Servizio Trazione di Firenze l'anno 1915.

Divise in due serie che differivano per la differente capacità delle casse d'acqua del tender, maggiore nella seconda che nella prima serie e per essere state le macchine di quest'ultima originariamente munite anche di un eiettore per il freno a vuoto (a depressione) non automatico, le 180 bis della Rete Adriatica (poi gruppo 552 F.S.) costituirono insieme alle 170 RM (poi 560 F.S.) gli ultimi tipi di locomotive a due assi accoppiati e carrello anteriore di guida a due assi messi in servizio sulle Ferrovie Italiane. Le 552 dalla linea semplice ed aggraziata potevano marciare con le loro grandi ruote, mt. 1,92 di diametro, sino a 100 Km/ora e sviluppavano a 60 Km/ora una potenza costante di 650 HP. La modesta capacità di traino delle 552, la quale non doveva superare le 120 tonellate in piano alla mas-

sima velocità di impostazione di orario dei treni direttissimi, 80 Km/ora, fece escludere ben presto, sotto l'esercizio di Stato, le 552 ed i gruppi ad esse precedenti, dal servizio sulla Roma Firenze, linea a profilo piuttosto tormentato. 545-550-552 furono concentrate in gran parte nei depositi della linea Adriatica ove si fecero onore per moltissimi anni, rimorchiando sempre anche la Valigia delle Indie e durante la guerra 15/18 i treni armati della Marina in difesa di quella costa. Ultimo deposito di servizio delle 552 fu quello di Treviso dal quale proviene la 552037 conservata per il Museo Ferroviario di Roma. Le 552 pesavano in servizio tonellate 48.300 ed il tender della seconda serie tonellate 29.800.

*Zeta-Zeta*

# i nostri LETTORI all'opera

## CONVOGLIO DI SOCCORSO

Dopo l'invio di alcuni modellini di locomotive da me in precedenza costruite e di cui una è stata pubblicata sul n. 21 dello scorso anno sulla Vostra bellissima rivista «H0» (apprezzata maggiormente se pubblicata mensilmente); eccomi nuovamente presente con questa nuova riproduzione raffigurante un treno soccorso completo di attrezzatura principale per la rimozione e messa in opera di convogli deragliati a seguito di disastri ferroviari.

Il treno è composto di un carro gru, un pianale porta braccio, un carro faro ed un carro attrezzi.

Altri vagoni possono essere aggiunti a seconda dell'esigenza di ogni singolo caso per il trasporto di materiale occorrente al fabbisogno, ma come precedentemente detto, i vagoni qui raffigurati, sono gli elementi principali.

Passo pertanto alla descrizione di come sono stati realizzati i singoli vagoni:

**Il carro gru** è stato autocostruito nella parte superiore in lamierino di ottone da 3/10 saldato internamente a stagno. Anche il braccio è in lamierino di 5/10 traforato ed è sorretto da due tiranti di filo d'acciaio da 5/10 che sono snodati all'estremità del braccio e scorrono nell'interno della cabina.

Una manovella su cui è avvolto un sottilissimo filo di nylon, permette il sollevamento del braccio mentre una mollettina sita nell'interno della cabina e collegata alla manovella stessa, funge da freno. La gru appoggia e ruota su di una piattaforma dentata (ricavata da un tappo di bachelite) ed il tutto è fissato su di un carro piatto «Rivarossi» tipo «C X» trasformato in tre assi.

La trasformazione del carro è stata così effettuata: alla estremità inferiore del perno centrale su cui ruota la gru, è stata fissata una squadretta in ottone ad U portante alle estremità inferiori, due fori da mm. 3 che permettono l'introduzione di un asse «SFN 546» da dove all'uopo, per il montaggio, è stata sfilata una ruo-

ta. L'asse centrale pertanto ottiene uno spostamento di 2 millimetri per parte permettendo l'ottima aderenza delle ruote centrali su qualsiasi tipo di curva.

Due balestrine ricavate da un carro in disuso, e fissate con quattro chiodini ribaditi, completano la trasformazione suddetta.

Tutta la parte metallica in ottone è stata smaltata in grigio cenere «VR 9» mentre il carro è rimasto rosso opaco.

**Il pianale porta braccio** è costituito da un normale carro «C P» su cui è stato fissato un supporto in bachelite per il sostegno del braccio della gru.

**Il carro faro** è stato completato con pezzi trovati in commercio; il faro è della «Pocher» in cui la lampadina originale, è stata sostituita con una lampadina «SFN 760».

Il gruppo elettrogeno è stato asportato da un modellino automobilistico della serie «Matchbox», fissato su supporto in legno e verniciato in giallo ed argento.

Il carro, è originale «Rivarossi» tipo «C X» e porta nel centro due fori in cui viene introdotta una piccola spina elettrica che appoggia con le punte su due linguette acciaiose ramate che portano corrente alla lampadina sita nel faro.

Avrei potuto, prelevare tramite le ruote, la corrente direttamente dalle rotaie stesse, ma generalmente dato che il foro viene impiegato durante la sosta del convoglio, è logico che l'unico mezzo per aver corrente illuminante in questo caso è quella di prelevarla direttamente dall'apparecchiatura elettrica a corrente alternata.

Anche per questo motivo, il mio plastico è stato provvisto di innumerevoli prese di corrente alternata dislocate lungo la linea ferrata.

Il colore del carro è originale, mentre il faro è argento con rifiniture nere.

**Il carro attrezzi** è stato ricavato dal noto modellino «Rivarossi» tipo «V Cab».

Il telaio è stato sezionato a metà. Le ruote sono state sostituite dagli assali «SFN 920» in-

vertiti fra loro.

Una levettina di ottone sporgente lateralmente dal carro stesso funge da interruttore di corrente, infine una lampadina «SFN 760», illumina internamente il carro stesso. L'interno del carro è stato ricoperto con cartoncino per eliminare la trasparenza, mentre i finestrini sono stati rivestiti di carta pergamena bianca.

I respingenti «SFN 936/37» completano la estetica del carro.

Le due tabelline laterali, dallo sfondo rosso, sono state disegnate in inchiostro di china

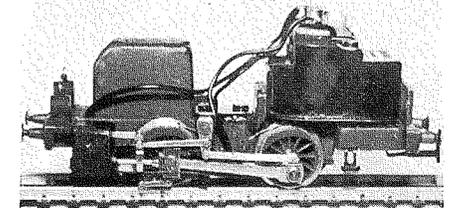
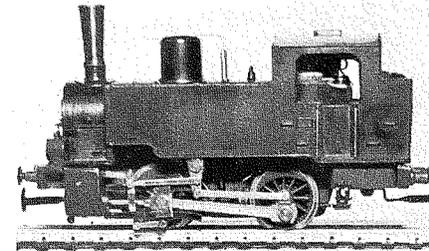
bianco e portano le diciture: Compartimento di S. Lucia - Sezione lavori - carro attrezzi - Cab. 003 - Squadra rialzi - FF.SS.

La levettina suddetta che lavora come interruttore, è stata appositamente costruita per interrompere l'illuminazione onde non sovraccaricare i trasformatori.

Per questo importante particolare, anche le altre vetture della mia collezione, sono state provviste di interruttore per interrompere l'illuminazione quando non è prevista la necessità.

Umberto Tamilio - Stradella (Pavia)

## LOCOMOTIVA A DUE ASSI



La riduzione della locomotiva L 835/R effettuata dal Signor Majello Mario di La Spezia. A destra la locomotiva senza la carcassa.

**Telaio** - Adottato quello della 835 tagliandolo al centro e accorciandolo nella misura occorrente per la RR. E' tenuto assieme dalla parte superiore, con una piastrina fermata da due viti «SFN 789» e «SFN 954» sfruttando i fori filettati già esistenti. Detta piastrina ha uno scalino per permettere l'alloggio del supporto biellismo, supporto prelevato da una scatola complemento B&O n. DL 1.

Dalla parte inferiore è stata bloccata sempre con due viti «SFN 954» la piastrina già esistente per fermare le ruote al telaio.

Detto sistema è stato adottato per far in modo che rimuovendo per una eventuale necessità le ruote, i due pezzi del telaio non rimangono in bando. Il blocco cilindri con slitta è lo «SFN 1039». Altra piastrina fermata dai respingenti è stata sistemata nella parte posteriore del telaio per poter fermare a sua volta la carrozzeria.

**Biellismo** - Le bielle grandi sono quelle già esistenti ma ritoccate nel corpo e nelle teste per avere una linea più snella. La biella che unisce l'eccentrico è stata sostituita con altra più lun-

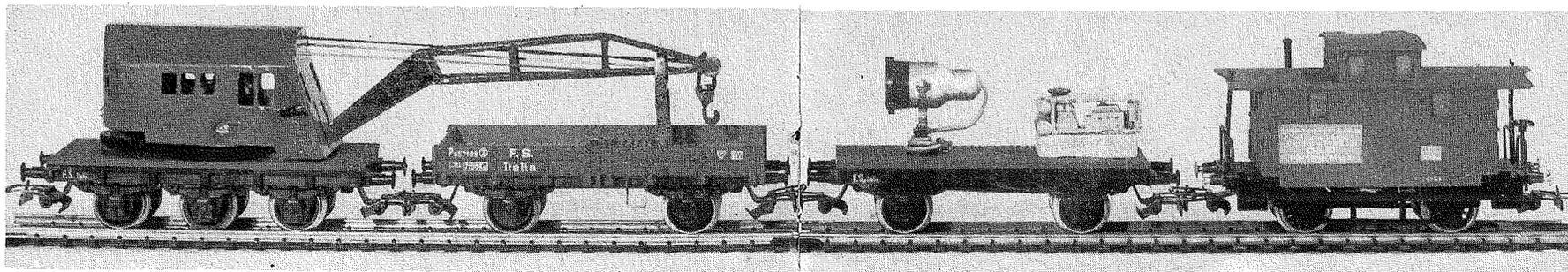
ga (asta di pantografo fuori uso, «Rivarossi») il resto sono parti del biellismo «SFN 1158».

**Aste Valvole** - Tondino di ottone del diametro di mm. 1,5 lungo mm. 12 - filettato da una parte (passo mm. 1) per la lunghezza di mm. 5 - rimangono per l'asta valvola mm. 7 - e dall'altra parte forato con una punta da 6 decimi di mm. per una profondità di mm. 5 per l'alloggio delle leve valvole. La parte filettata trova sistemazione sulla carrozzeria avvitandola su un pezzo di ottone sagomato a semicerchio che segue la linea della caldaia con buchi filettati da mm. 1 distanza tra i centri mm. 3.

La presa di corrente è stata effettuata sistemando due prendicorrente «SFN 1113» e fermandoli a mezzo di occhielli sopra una striscia di materiale isolante che viene sistemato sotto la piastrina ferma asse ruote, nell'alloggio praticato sul telaio.

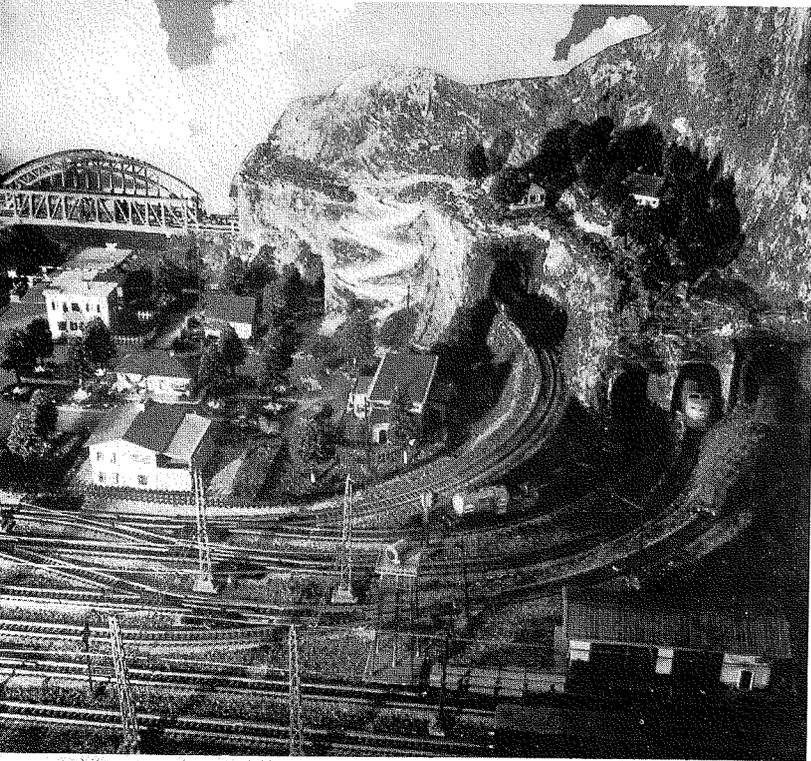
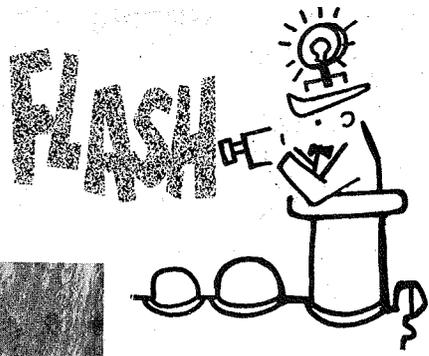
Come si può vedere dalla fotografia sul davanti vi sono i fanali «SFN 1044» e le lampadine «SFN 823» funzionanti col sistema adottato nei supermodelli 835/R e 221/R.

Mario Majello - La Spezia



Convoglio soccorso costruito dal Sig. Umberto Tamilio di Stradella (Pavia).

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



**A Sinistra:**

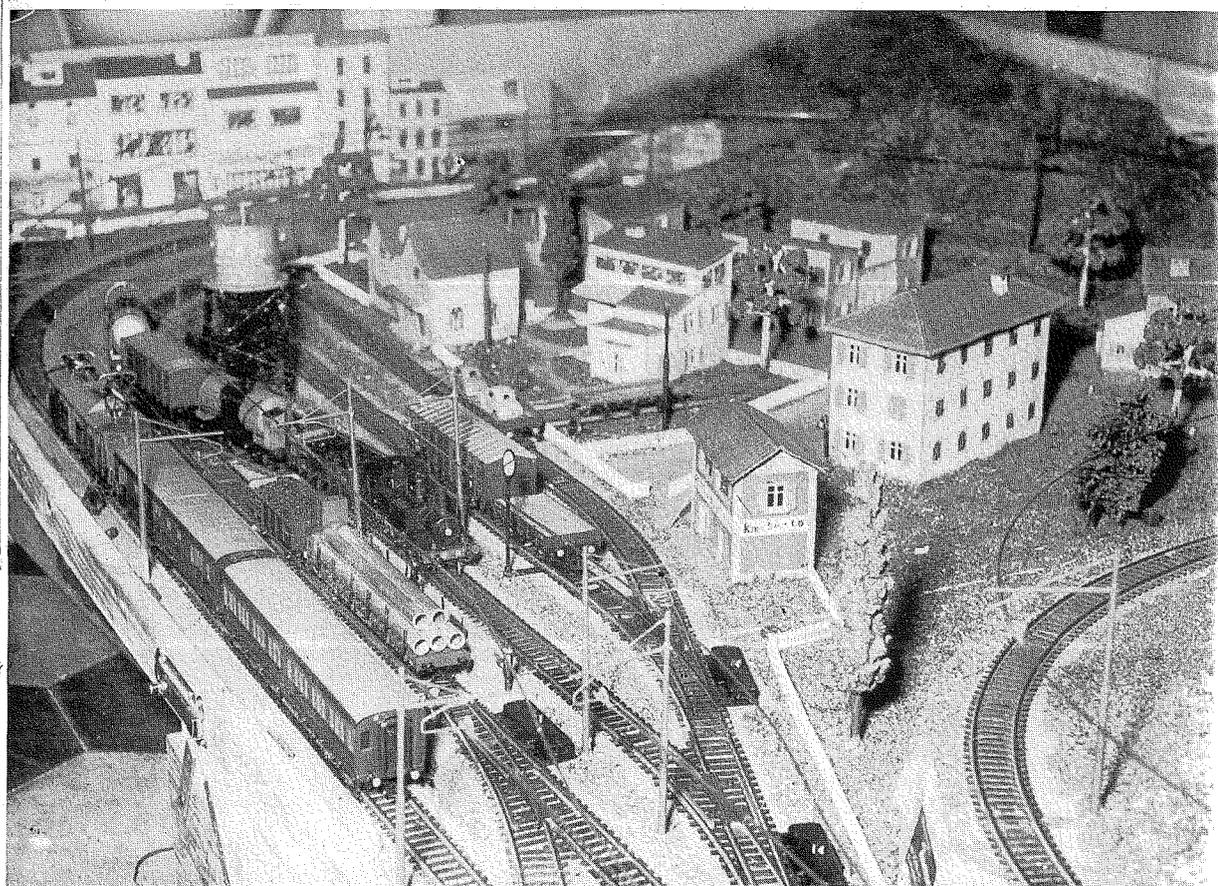
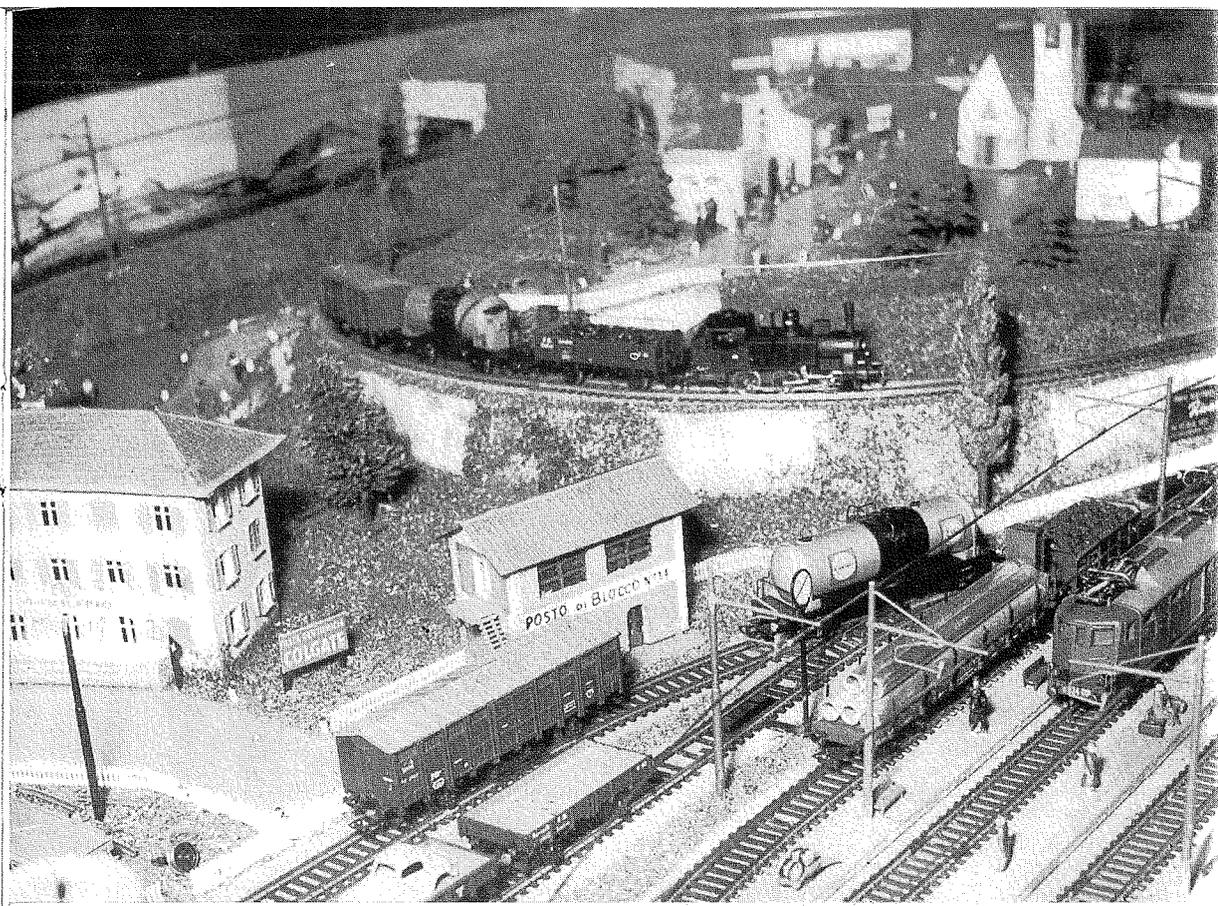
Una porzione del plastico del Sig. Soave di Vicenza che ha voluto sviluppare particolarmente il piano della stazione con un imponente fascio di binari.

**A Destra:**

Due belle vedute dell'impianto ferroviario del Signor Schiatti di Reggio Emilia.

**Sotto:**

Il plastico del Sig. Morselli di Palmanova rende evidente quanto uno sfondo ben fatto contribuisca a dare maggior realismo al paesaggio.



# al FINESTRINO

## COMUNICATO DEL GRUPPO FERMODELLISTICO DI GENOVA

Il Gruppo Fermodellistico Genovese comunica che per il «Concorso Cattaneo 1958» sono stati fissati i seguenti premi:

- Categoria esperti:
- 1° premio L. 20.000
  - 2° premio L. 10.000
  - 3° premio L. 5.000
- Categoria principianti:
- 1° premio L. 10.000
  - 2° premio L. 6.000
  - 3° premio L. 4.000

Il bando di Concorso con tutte le modalità di partecipazione ecc. è stato pubblicato a pagina 1908 del n. 66 della Rivista Italmode (che può essere richiesto direttamente all'editore, Via Caffaro 19 - Genova), mentre sulla stessa Rivista n. 79 (giugno 1958) sono stati pubblicati disegno e fotografie per la costruzione del modello messo a Concorso, che è una locomotiva F.S. gr. 851.

Riteniamo fare cosa gradita a coloro che si dilettono di autocostruzioni e che volessero partecipare al Premio Cattaneo 1958 (1959) indetto dal Gruppo Fermodellistico Genovese, informarli che per la costruzione della locomotiva «F.S. gr. 851» possono essere utilizzati i seguenti pezzi di ricambio che la «Rivarossi» mette a loro

disposizione e che si possono trovare o comunque richiedere presso tutti i buoni negozianti del genere:

- assi con ruote e ingranaggio SFN 549
- camera fumo e camino della L. 835/R
- gruppo biellismi SFN 1158
- fanali SFN 1044
- lampadine per detti SFN 823
- ganci SFN 1047 e o SFN 1104
- respingenti SFN 936/937

Per coloro che progettano questa locomotiva prevedendo l'applicazione del motore della cabina, consigliamo di utilizzare l'SFN 1079 e ricordiamo inoltre che scegliendo fra la vasta gamma di viti senza fine, ingranaggi e rinvii da noi usati per le trasmissioni nelle varie nostre locomotive, il modellista autocostruttore può indubbiamente trovare quanto fa al caso suo.

Auguriamo ai nostri amici buon lavoro, certi che, se pure non avranno la fortuna di farsi aggiudicare qualche premio, rimarrà loro comunque il piacere di mostrare agli amici un pezzo indubbiamente grazioso e per il quale potranno con orgoglio dire: «questo l'ho fatto io!».

## ERRATA CORRIGE

A proposito di «Un po' di Storia sul Mastodonte dei Giovi» e di «Un'Interessante Primizia per gli amici di H0» - Zeta Zeta è un po' sofisticato, diciamo così per confermare quella definizione di «pignolo per eccellenza» che egli ci ha dato di se stesso, ma d'altro canto come doveva fare quella povera signorina a decifrare gli sgorbi, le correzioni e le zampe di gallina sparsi con una certa abbondanza sugli originali che Zeta Zeta ci aveva mandato proprio all'ultimo momento, quando occorreva decidere sulla impaginazione del numero di Giugno di «H0»?

I nostri lettori vogliono rettificare, se lo credono, le poche cose che andremo segnalando: Il titolo esatto stabilito da Zeta Zeta, sarebbe: «Un po' di Storia del Mastodonte dei Giovi» e non «Un po' di Storia sul Mastodonte dei Giovi» (se non è pignolaggine questa?). Nel 1939 il Museo delle Ferrovie non esisteva e quindi nella didascalia del modello del Mastodonte dei Giovi non è stato esatto il dire per l'allora Museo delle Ferrovie, ma bensì doveva dirsi per l'allora futuro Museo delle Ferrovie. Il centenario dell'inizio dei lavori del Cenisio è stato adeguatamente festeggiato e quindi non è esatto che «Nessuno ha parlato... del Centenario dell'inizio dei lavori per il traforo del Frejus». Questa frase va depennata perchè faceva parte di un periodo soppresso nell'originale di Zeta Zeta. Engerth, si scrive Engerth e non Enghert. A pagina 15 terzo rigo si tratta di tara cioè del peso a vuoto del treno e non delle tare, perchè «tare» si riferisce ai difetti di origine delle persone ed in fine dell'articolo il servizio sui Crematoi era pesante e non «pensate». A proposito della didascalia dell'E.321 la potenza massima oraria dei suoi motori era di 600 KW e non di 60 KW come è stato stampato. Margellina è evidentemente Mergellina.

## IL MANIFESTO DELLA VALIGIA DELLE INDIE: CALAIS BRINDISI 43 ORE!



Non ci mancava proprio nulla nel manifesto che si direbbe oggi reclamistico della «Valigia delle Indie» e che vedete qui riprodotto, per gentile concessione della Sezione Documentazione delle F.S., da quello esistente presso il Museo Ferroviario di Roma.

Non ci mancava nulla in quel manifesto dai colori sgargianti, purtroppo non riprodotti nella sua fotografia: il palazzo di Westminster di Londra, il treno che esce fuori da una galleria rimorchiato da una locomotiva assolutamente indegna della Valigia delle Indie, il Colosseo, il Duomo di Milano, Santa Maria del Fiore, il ponte di Rialto, il folklore italiano ivi compreso il carretto siciliano con lo sfondo di un piro-

scafo con l'immane «fil di fumo» (veramente i fili sono due), il segno nero del percorso terrestre e quello punteggiato dei percorsi marittimi: di un'ora quello Dover Calais e di una decina di giorni quello Brindisi Bombay.

Ma quale premio poi alla fine! C'era proprio da impazzire solo al pensarci. L'India delle palme, degli elefanti, dei cortei famosi dei marahja che ci veniva incontro, preceduta da una musica di suonatori di corni di elefante, almeno così pare, e di tamburelli!

Londra Brindisi 43 ore! Adesso se la Valigia delle Indie esistesse ancora, impiegherebbe sullo stesso percorso una trentina di ore.

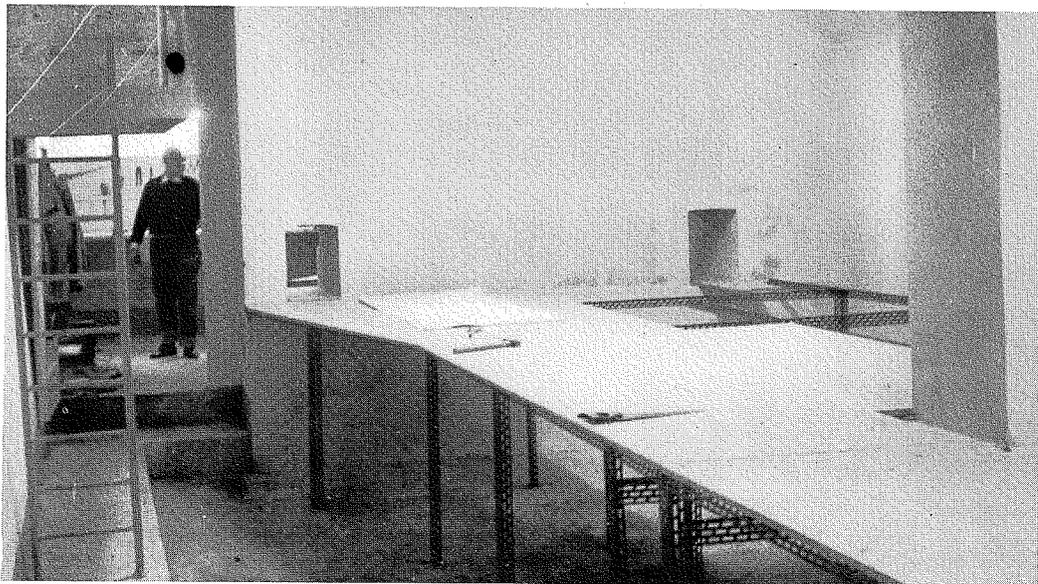
Zeta-Zeta

Iscrivetevi ai Gruppi Fermodellistici - L'indirizzo della Federazione Italiana di Modellismo Ferroviario è Via Susini 16 - Firenze

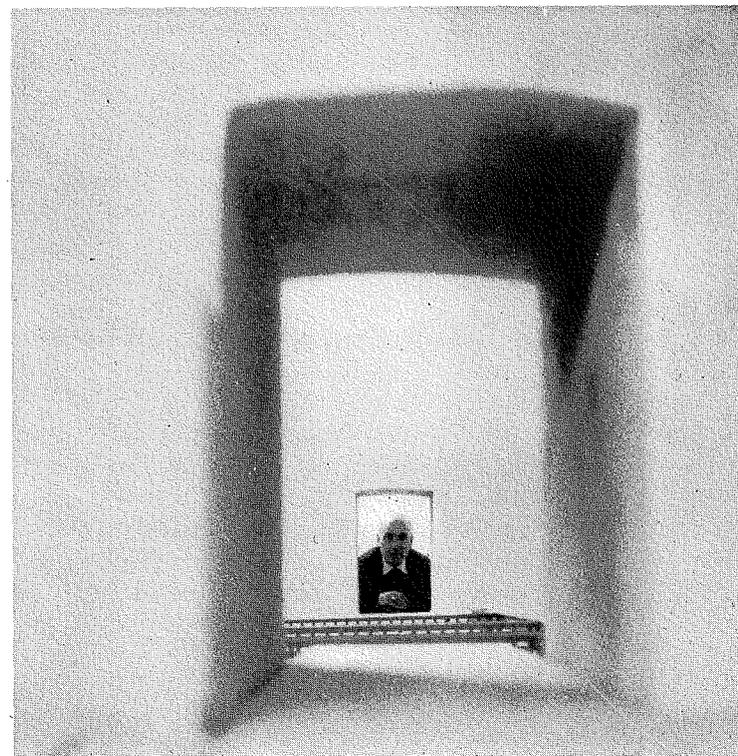
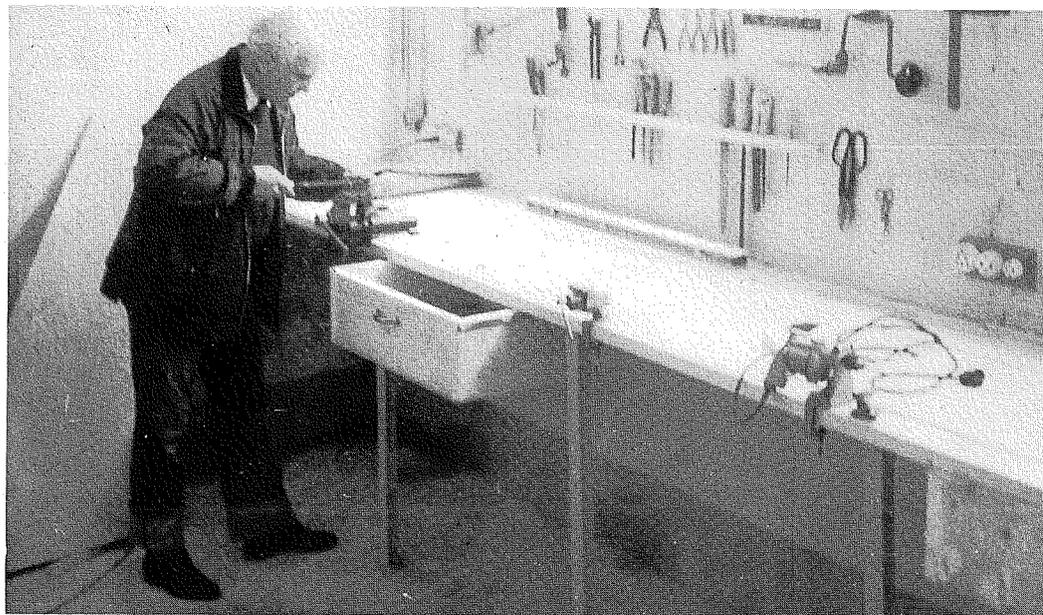
### L'ATTIVITA' DEL GRUPPO FERMODELLISTICO FIORENTINO

Sotto l'impulso del suo presidente, Comm. Gino Bechi e del suo segretario Dott. Merlini, all'Ostello della Gioventù in Firenze si stanno facendo grandi cose per la realizzazione di un plastico di dimensioni davvero considerevoli.

Ci sono state fornite per ora alcune fotografie che qui pubblichiamo e che possono dare un'idea della vastità dell'impianto che ci si accinge a costruire. Altre fotografie ci sono state promesse man mano che i lavori proseguiranno e confidiamo quindi di poter illustrare ai lettori le varie fasi di costruzione di questo imponente plastico.



Sopra Panorama del plastico, lato stazione principale, a sinistra è visibile la scala con il terrazzino sul quale verrà installato il pannello di comando. In fondo il laboratorio.  
Sotto Una parte del laboratorio officina.



A Sinistra:  
Panorama delle due brecce ricavate nel muro per il passaggio del treno. Tali brecce hanno lo spessore di cm. 118!

A Destra:  
Parte frontale del plastico la cui lunghezza misura mt. 10,50 circa per una profondità minima di mt. 3,60 e massima di mt. 4,80 circa.



# norme sulla manutenzione dei treni Rivarossi

Sesta puntata

## Smontaggio del locomotore «A BL/R»

Questa piccola motrice è forse una delle più facili da smontare data la sua semplicità meccanica.

Anch'essa, come la locomotiva «L 835/R» descritta nel numero precedente, ha il motore con l'albero disposto verticalmente in modo che la vite senza fine ingrani con la ruota dentata dell'assale posteriore.

Per togliere la carrozzeria, si devono svitare le tre viti autofilettanti che la trattengono al telaio, indicate con il n. 4 sullo schema illustrato. Per poter togliere la vite posteriore, sarà necessario svitare prima la vite 12 che trattiene il gancio, in modo di poterla raggiungere con il cacciavite. Si potrà in tal modo accedere al motore per la pulizia, lubrificazione ed il cambio delle spazzole.

Per la lubrificazione della vite senza fine è necessario inoltre togliere la piastrina inferiore 14 svitando le viti autofilettanti 12 che la trattengono.

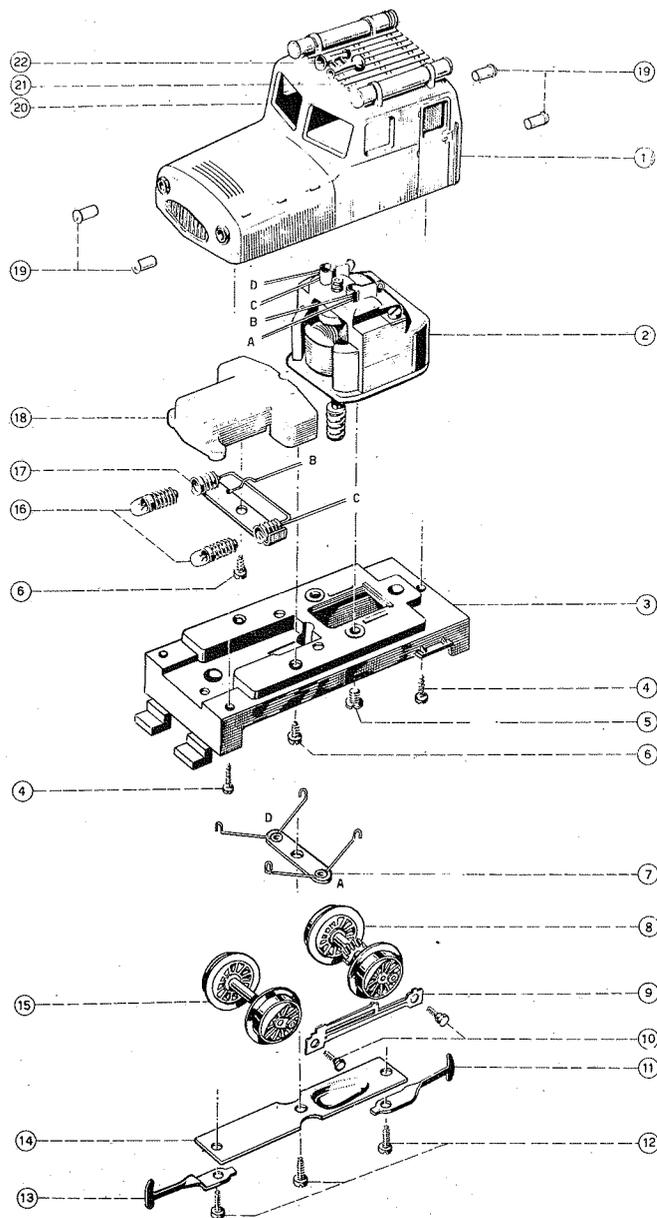
Si potranno così estrarre i due assi con ruote collegati fra loro mediante le bielle di accoppiamento. La sostituzione delle lampadine può essere resa agevole staccando la zavorra 18 dal telaio svitando le due viti 6. Dalla zavorra staccare poi la piastrina portalampane 17 svitando la vite che la tiene bloccata. In tal modo le lampadine potranno facilmente essere sostituite.

Nel rimontare la piastrina inferiore e la carrozzeria entrambi fissate da tre viti, fare attenzione di adoperare le tre viti più grosse per il fissaggio della piastrina a quelle più sottili per la carrozzeria.

Sullo schema, mediante le lettere A, B, C, D, sono indicati i collegamenti dal motore 2 alle mollette prendicorrente 7 ed al portalampane 17.

Come si vede, questa piccola locomotiva, per la razionalità della sua costruzione si riduce a pochi pezzi facilmente e rapidamente scomponibili con il solo ausilio di un piccolo cacciavite.

Continua

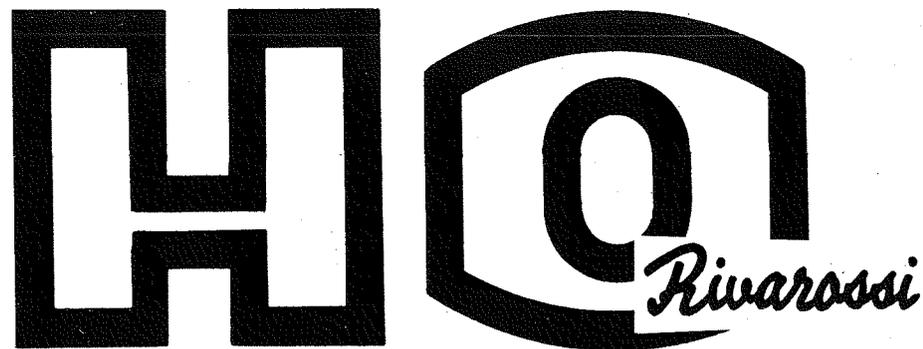


ABBONATEVI

ad HO rivarossi  
la rivista piu' completa  
di modellismo ferroviario

ABBONAMENTO  
ANNUO L. 800

NUMERI SINGOLI  
O ARRETRATI L. 150 cad.



i gioielli dei giocattoli scientifici

**M. REVIGLIO**

Via Melchiorre Gioia 2  
(corso Vittorio Emanuele 66)  
TORINO



FERROVIE ELETTRICHE DELLE MIGLIORI MARCHE  
accessori - ambientazioni per plastici

COMPLETO ASSORTIMENTO  
DI TRENI ELETTRICI

GIOCATTOLI MECCANICI

*Rivarossi*



"SCHUCO"

"DUX" — "GAMA"

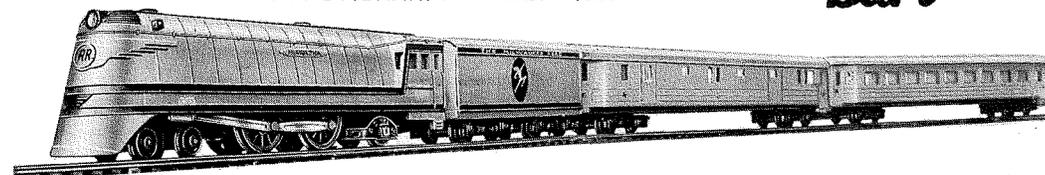
TUTTO PER IL  
MODELLISMO AEREO  
FERROVIARIO E NAVALE

**MÄRKLIN**

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

*d'Ecclesia*  
Bari

VIA PUTIGNANI 71 - TEL. 13.626



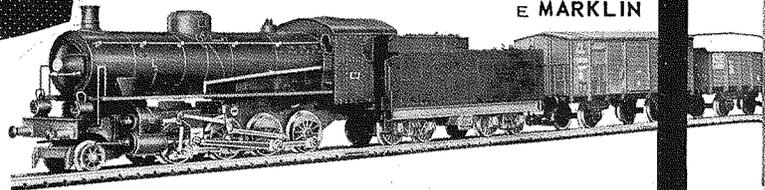
TRENI ELETTRICI Rivarossi

È LA GAMMA COMPLETA DEL MODELLISMO FERROVIARIO

# E. TORTORELLI

modellismo  
aereo e navale

ASSORTIMENTO  
COMPLETO  
DELLE CASE:  
RIVAROSSI  
E MÄRKLIN

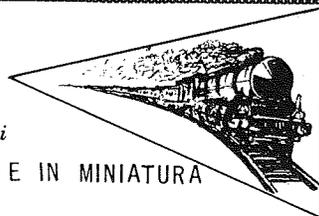


ANCONA

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

VIA BALDISSERA, 9  
ANGOLO STOPPANI

MILANO  
Tel. 270.811

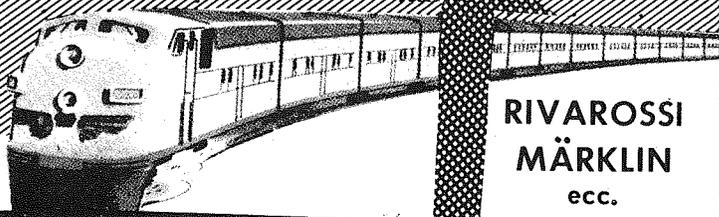
ditto

# 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.

ditto

# MONTANARI

fondata nel  
1840

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

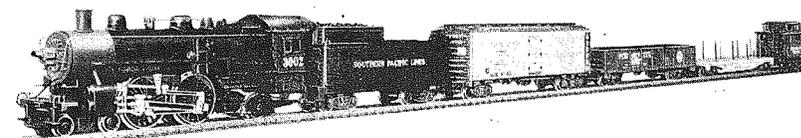
VENDITE  
ANCHE PER CORRISPONDENZA

Via Guerrazzi 28 - BOLOGNA

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

## TRENI ELETTRICI RIVAROSSI

MECCANO - GIOCATTOLI NAZIONALI ED ESTERI

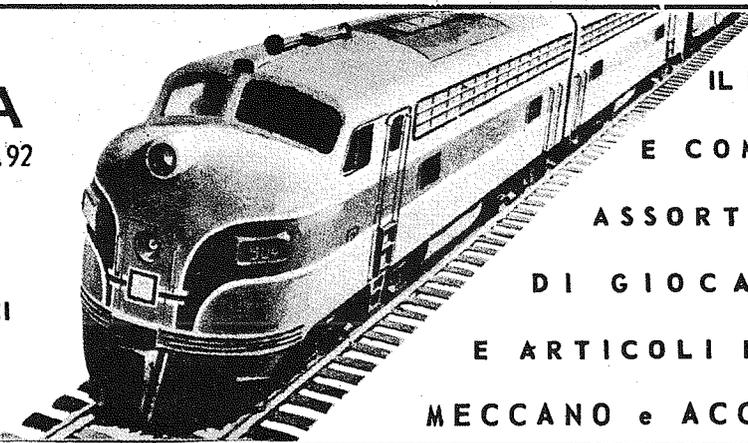


# PAPALINI

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 POCHES 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

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

## loco REVUE

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

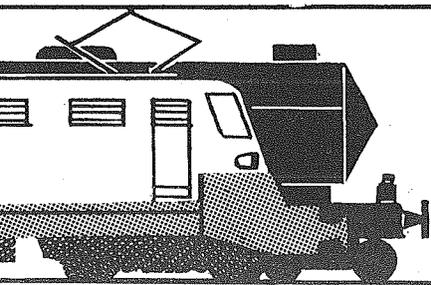
Vasto assortimento giocattoli

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



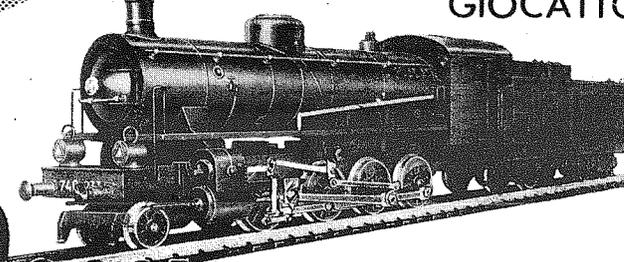
TRENI ELETTRICI Rivarossi, MÄRKLIN  
GIOCATTOLI

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

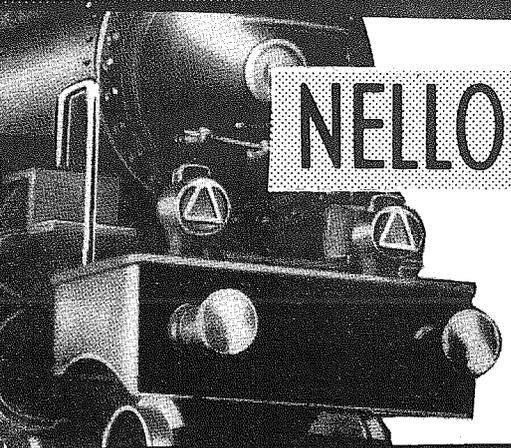
TRENI ELETTRICI 'RIVAROSSI' - PARTI DI RICAMBIO - ASSISTENZA SERVIZIO  
CASE: FALLER - VOLLMER - PALIFICAZIONE ITALIANA A CATENARIA  
PLASTICI FERROVIARI - TUTTO PER MODELLISTI - GIOCATTOLE NOVITA'

## 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

RIVAROSSI  
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*

i magazzini ARBITER  
Vi offrono:  
UN COMPLETO ASSORTI-  
MENTO di articoli  
NAZIONALI ed ESTERI.

## arbiter

ABBIGLIAMENTO  
FIRENZE - Via Brunelleschi  
Tel. 21.318

MODELLISMO  
FERROVIARIO.  
NAVALE. AEREO.



e i migliori giochi istruttivi scientifici

<p><b>AMAR RADIO</b> Via Carlo Alberto 44 - TORINO TUTTO PER IL TRENO ELETTRICO</p>	<p><b>LA CASA DEL GIOCATTOLO</b> di G. Bolla Via Manno 53 - CAGLIARI MODELLISMO E TRENI ELETTRICI</p>	<p><b>FEDELE COSTA</b> Via XX Settembre 99 R - GENOVA TUTTI GLI ACCESSORI RIVAROSSI VENDITE PER CORRISPONDENZA IN TUTTA ITALIA</p>
<p><b>GRILLO SPORT</b> Via Cantore, 267 R - Tel. 42472 GENOVA - SAMPIERDARENA LABORATORIO ATTREZZATO PER RIPARAZIONI E COSTRUZIONE PLASTICI</p>	<p><b>PEDRAZZI MARIO</b> Largo Garibaldi 34 - MODENA VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI RIVAROSSI E LORO ACCESSORI</p>	<p><b>F.LLI DESSI</b> Corso Vittorio Emanuele 2 CAGLIARI I PIÙ BEI GIOCATTOLE TRENI ELETTRICI RIVAROSSI</p>
<p><b>EMPORIO ARTIGIANO</b> di Gino Madii Piazza Libertà 2 R - FIRENZE TROVERETE TUTTO PER IL FERMODELLISMO</p>	<p><b>MONDANELLI ORESTE</b> Via Ricasoli 6 R - LIVORNO TUTTO PER I TRENI TRENI PER TUTTI</p>	<p><b>ONORATO ISACCO</b> Corso V. Emanuele 36 - TORINO TRENI ELETTRICI RIVAROSSI, MÄRKLIN, LIONEL - SPEDIZIONI CELERI IN TUTTA ITALIA. CATALOGO GENERALE L. 300.</p>
<p><b>EGIDIO ANCONA</b> Piazza Trento Trieste 32 FERRARA LA PIÙ VASTA SCELTA DI TRENI ELETTRICI E LORO ACCESSORI</p>	<p><b>CORSINI ANTONIO</b> Via Rimassa 171 R - GENOVA TUTTO E SOLO MATERIALE RIVAROSSI COMPRESI PEZZI DI RICAMBIO</p>	<p><b>LA COMBA ETTORE</b> Via Ricasoli 21 (Attias) LIVORNO TRENI ELETTRICI PER GRANDI E PICCINI - RICCO ASSORTIMENTO</p>
<p><b>AEROMODELLI</b> Piazza Salerno 8 - ROMA TUTTO PER IL MODELLISMO</p>	<p><b>ORVISI - BUCHBINDER</b> Via Ponchielli 3 - TRIESTE I GIOCATTOLE PIÙ BELLE E I TRENI ELETTRICI MIGLIORI</p>	<p><b>M. REVIGLIO</b> Via M. Gioia 2 - TORINO I GIOIELLE DEI GIOCATTOLE SCIENTIFICI</p>

### Abbonatevi ad HO RIVAROSSI

la rivista piu' completa di modellismo ferroviario

1880

1955

*Ditta Car.*

TELEF. 25.440

dal 1880  
la Ditta  
di fiducia

"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

# ferruccio TESTI

PADOVA

