

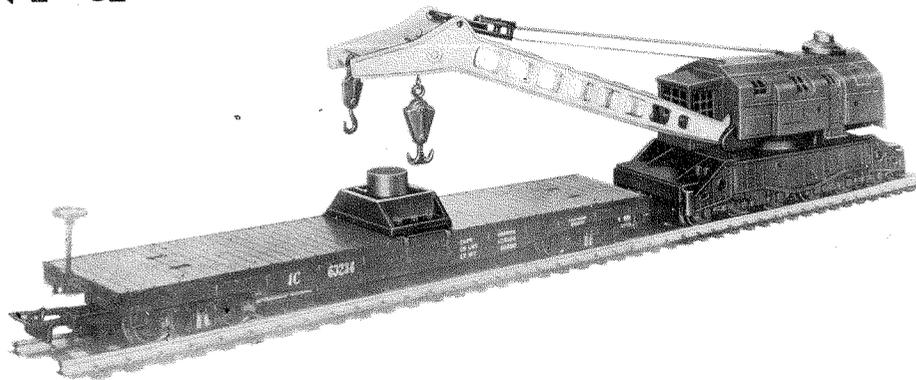
C Gon/S

Carro spazzaneve di tipo americano su carrelli molleggiati con fano anteriore funzionante, in colore grigio con vomero in rosso ferro.

L. 2.200 al pubblico

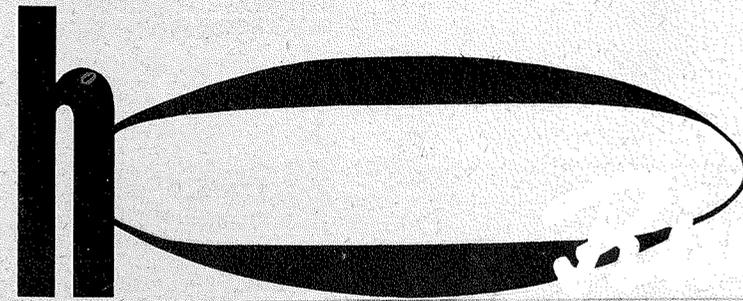
C Gru

L. 2.500 al pubblico



Carro gru di tipo pesante su carrelli a tre assi con braccio girevole e movimenti comandabili da manovelle. (Con appoggio del braccio, senza carro piatto). Cabina in colore rosso, braccio alluminio e carro nero.

della



OGNI RIVISTA «HO» CONTIENE UNA COSTRUZIONE PER PLASTICO



Mastro Gippetto

di

SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLE**



MODERNISMO

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

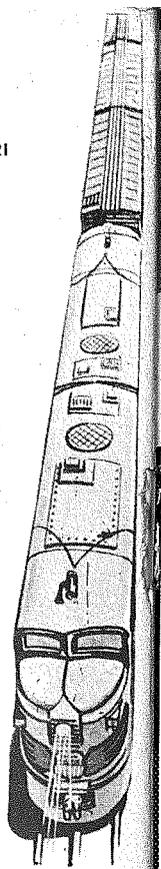
LUNGHEZZA CM. 50

NELLE SEZIONI E MISURE:

L	MM. 1,5X1,5	2X2	3X3	3X4	CAD.	£. 80
	1,5X1,5	2X2	3X3		"	£. 100
E	1x1,5	1,5x2	2x3	3x4	"	£. 80
	1,5X1,5	2X2	3X3		"	£. 100
H	1,5X1,5	2X2	3X3		"	£. 100
	1,5X2	2X3	3X4		"	£. 100

AVIOMINIMA

LA PIU' ATTEZZATA ORGANIZAZIONE PER IL MODELLISMO
PUO' SPEDIRVI QUALUNQUE COSA DESIDERIATE.



**GIOCATTOLE
CARROZZINE**

ROMA
VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038

**RIVAROSSA
MÄRKLIN**



"Casamia" di U. Battista



LA MODELLOSTICA

MILANO - P.ZZA XXV APRILE 1 ☎ 666195 • di Hagop Hovaghimian

GIOCATTOLE E MATERIALI INERENTI
ALLA COSTRUZIONE IN MINIAURA
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

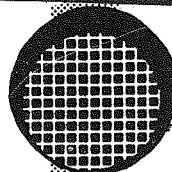


**al
nuovo
emporio**

(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
TREN ELETTRICI IN MINIAURA

Rivarossi

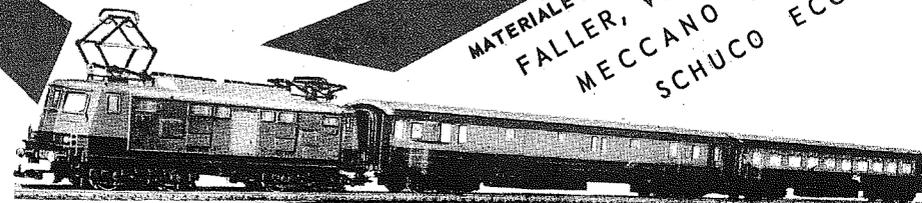
PEZZI DI RICAMBIO, RIPARAZIONI, LAMPADARI - TV - RADIO

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.

via S. Maria Nuova 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 - WOLLMER
PREISER WIKING
AEREI FROG

VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

Vigano
CASA FONDATA NEL 1880
PIAZZA CORDUSIO
MILANO

"casa dei balocchi"

Tutto per l'aeromodellismo
Automodellismo
Navimodellismo

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

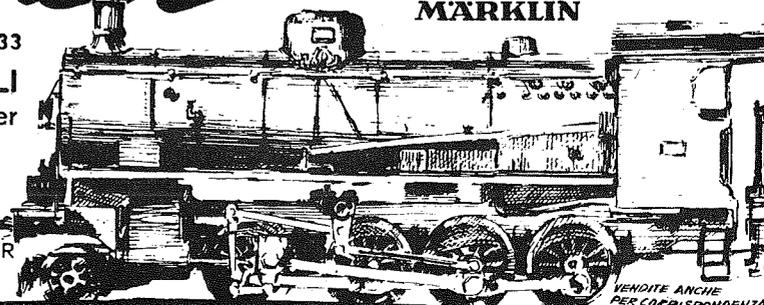
Articoli sportivi
Giocattoli nazionali ed esteri
Assistenza e riparazioni in genere



Grandi

PALERMO Via Macqueda 233
GIOCATTOLE PIU' ORIGINALI
parti di ricambio e pezzi staccati per modellisti
ASSISTENZA TECNICA
accessori per plastici
RIVAROSSI - FALLER - WOLLMER
PREISER - WIKING

COMPLETO ASSORTIMENTO
DI TRENI ELETTRICI
Rivarossi
MARKLIN



VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

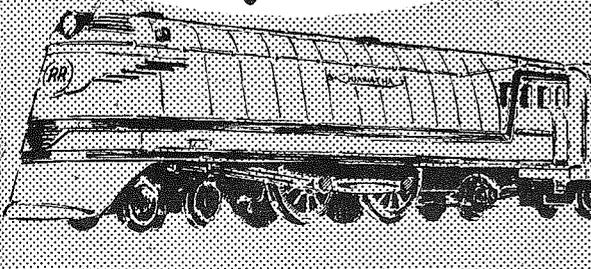
LA CASA DEL GIOCATTOLO

bolla

di G. BOLLA

VIA MANNO 53 CAGLIARI

TUTTO PER IL MODELISMO



GASPERINI

giocattoli
assortimento
materiale HO

TRENI **Rivarossi**

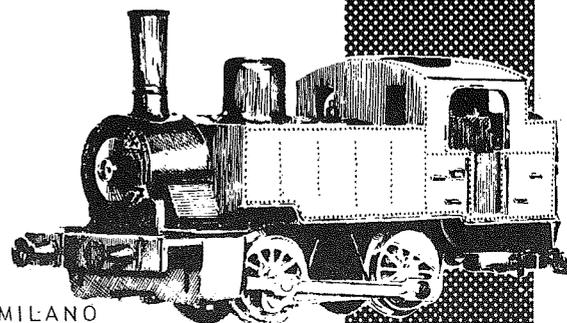
COSTRUZIONE PLASTICI
GIOCATTOLE DI TUTTI I TIPI

BOLOGNA
VIA FARINI 2
TEL. 35.217

fochimodels DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

Tutto per l'Aeromodellismo - Automodellismo - Navimodellismo - 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

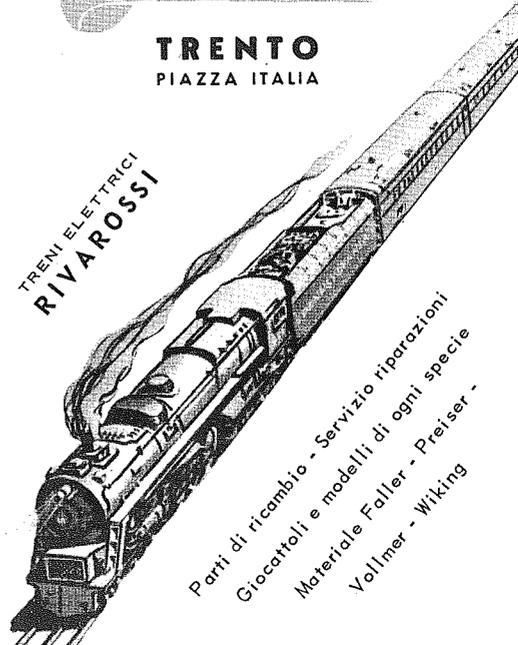
Italo

LA GIOIELLERIA

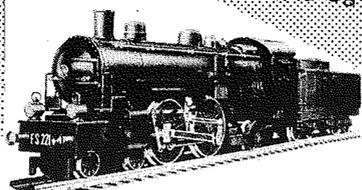
TRENTO
PIAZZA ITALIA

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 - MARKLIN - HAMBLING - X 3

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.

GIOCATTOLE 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



GIPICIAIANI

PERUGIA

VIA ALESSI, 12

VASTO ASSORTIMENTO DI ACCESSORI PER TRENI ELETTRICI RIVAROSSI

staccati

modellisti

MODELLETTI NAZIONALI ED ESTERI
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. 29 Dicembre 1958 Anno V° L. 150

EDITORIALE

Il Congresso della Federazione Italiana Modellisti Ferroviari tenutosi a Brescia il mese scorso e di cui riportiamo una relazione in questo numero, ci ha insegnato che il fermodellismo in Italia comincia effettivamente ad affermarsi e che esso non è più motivo di ironici sorrisi da parte di chi vedeva nell'appassionato al nostro hobby una specie di vecchio bambinone un po' toccato nel cervello.

Il merito va particolarmente al Presidente della F.I.M.F. Comm. Gino Bechi che nelle sue frequenti interviste televisive non ha mai mancato l'occasione di lanciare un dardo in favore del fermodellismo, dimostrando come si possa essere uomini anche famosi e per di più allegri e simpatici, pur amando i treni in miniatura e le ferrovie in generale.

Sfatato quindi il mito dell'opinione pubblica, resta ora l'arduo compito della creazione ed organizzazione dei clubs fermodellistici nei vari centri. In alcune città l'iniziativa è già in atto e sta sviluppandosi. Speriamo che essa sia presa come esempio in molte altre città.

L'anno sta per finire; è alla porta il 1959 con il suo fardello di speranze e di incognite. Nelle speranze mettiamo anche la nostra e con essa inviamo a Gino Bechi ed a tutti i fermodellisti d'Italia i nostri più fervidi auguri di buon Natale e di un felice nuovo anno.

IN QUESTO NUMERO

Costruiamo un plastico	Pag. 8
La storia delle locomotive a vapore	« 12
Occhio al treno	« 16
I nostri lettori all'opera	« 18
L'Album delle locomotive	« 20
Una tavola di costruzione	« 22
Concorso «Flash»	« 26
Mondo Modellistico	« 28
Al Finestrino	« 30
Vetrina delle Novità	« 36

NEL PROSSIMO NUMERO

Seguito di «Costruiamo un plastico» e quarta puntata di «La storia delle locomotive a vapore»
I nostri lettori all'opera.
Concorsi fotografici a premio ed altre rubriche interessanti.

ABBONAMENTI

Abbonamento annuo per 6 numeri pubblicati bimestralmente L. 800. (Esteri L. 1000) da mandare direttamente al nostro indirizzo o da versare sul CC. postale 18/6801. Numeri singoli anche arretrati L. 150. Esteri 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

COSTRUIAMO UN PLASTICO

Quarta puntata

Nel numero precedente abbiamo descritto le caratteristiche generali e le prime fasi di costruzione del secondo plastico presentato alla Fiera di Milano dello scorso aprile.

Collegamenti elettrici

Dal punto di vista dei collegamenti elettrici, si tratta di gran lunga del più complesso dei tre plastici per la varietà di automatismi introdotti. Abbiamo già detto che conviene studiare separatamente i due tracciati e questa puntata sarà appunto dedicata alla descrizione di tutti i collegamenti necessari ad ottenere il completo funzionamento, in automatismo e no, dalla «linea principale».

La successione di movimenti che i treni compiono su questa linea è già stata descritta parlando delle caratteristiche generali del tracciato e passiamo quindi subito alla illustrazione dello schema elettrico pubblicato nelle pagine seguenti.

Il concetto fondamentale applicato è lo stesso illustrato nello schema n. 14 del Manuale dei Segnali: esso è stato sviluppato e completato mediante l'introduzione di una serie di «Relais Faller 649» e di «Relais Termici Faller 647». I principali vantaggi ottenuti con l'introduzione di tali relais sono da ricercare soprattutto nella lunghezza massima dei convogli circolanti che, a parità di lunghezza dei binari di stazione, è doppia di quella permessa dallo schema n. 14 e nel fatto che il treno in partenza dalla stazione comincia a muoversi soltanto qualche secondo dopo l'arrivo dell'altro treno. Questa seconda caratteristica è quella che ha permesso l'applicazione dell'automatismo a 4 binari anziché a 2, comandando il passaggio da una coppia all'altra di treni in funzionamento mediante l'azionamento di un semplice «Pb 1».

Nello schema pubblicato nelle pagine seguenti abbiamo staccato dal resto del tracciato la coppia di binari 4° e 5°, ciò si è reso necessario per ragioni di chiarezza dello schema.

Per realizzare il comando automatico su una coppia di binari occorrono due «Relais 649» e due «Relais termici 647»: i collegamenti necessari sono concettualmente identici sia per la coppia costituita dal 2° e 3° binario sia per l'altra coppia. Poiché i due treni di ciascuna coppia si muovono in tempo inverso, il nostro schema è previsto per funzionare anche per mezzo della linea aerea, usata per alimentare una delle due motrici di ciascuna coppia. Se non fosse possibile usare tale sistema per mancanza di motrici con pantografo o per altre

cause, si può ricorrere alla soluzione dell'inversione della polarità magnetica del massello motore di una delle due motrici come indicato nel già citato schema n. 14 del Manuale dei Segnali e nel n. 14 di questa rivista.

Per rendere più realistico il movimento dei treni tutta la stazione è stata separata, elettricamente, dal resto del circuito mediante due sezionature. In serie, sulla linea di alimentazione della stazione stessa è stata inserita una resistenza di circa 10 Ohm ottenendo così automaticamente un rallentamento della velocità dei treni sui binari di stazione.

Il passaggio dal funzionamento telecomandato, comandando ciascun segnale e ciascuna coppia di scambi con un «Pb 1», a quello completamente automatico, è stato realizzato introducendo due «Pb 1» (indicati nello schema come «Pb 1» di «azzeramento relais») e due normali interruttori («M» e «G», nello schema).

Le operazioni da effettuare per inserire l'automatismo sono le seguenti:

- 1) Fermare tutti i treni sui relativi binari di stazione in modo che le motrici si trovino sui rispettivi tratti sezionati e facendo attenzione che nessuna ruota si trovi su un pedolino di comando.
- 2) Mettere al rosso tutti i segnali tranne quello del treno che si vuol far partire per primo.
- 3) Preparare nella giusta posizione gli scambi A e B mediante il corrispondente «Pb 1».
- 4) Chiudere l'interruttore «M».
- 5) Azzerare i relais agendo sui due «Pb 1» di azzeramento.
- 6) Chiudere l'interruttore «G».
- 7) Dare corrente agendo sulle manette di regolazione dei due trasformatori di comando.

Da questo istante il plastico funziona regolarmente e del tutto automaticamente facendo percorrere alternativamente, un giro a ciascuno dei due convogli della coppia di binari di cui fa parte quello controllato dal segnale messo «al verde» al punto (2).

Agendo sulla vite di regolazione dei «Relais termici Faller 647» si potrà stabilire a piacere, il tempo intercorrente tra l'arrivo di un treno in stazione ed il passaggio al «verde» del segnale che da via libera all'altro treno in partenza; naturalmente tale tempo non potrà mai essere inferiore a quello occorrente al primo treno per entrare completamente in stazione e fermarsi dinanzi al proprio segnale.

Supposto che siano in funzionamento automatico i due convogli del 2° e 3° binario, e si

voglia far circolare, sempre in automatismo, la coppia di convogli del 3° e 4° binario le operazioni da eseguire sono le seguenti:

- 1) Lasciare entrare in stazione il convoglio (non importa quale) che è in movimento.
- 2) Appena l'ultimo carro di tale convoglio è transitato sullo scambio di entrata e senza attendere che il convoglio stesso si sia fermato, azionare il «Pb 1» di comando degli scambi A e B in modo da preparare tali scambi nella giusta posizione. Dopo il tempo necessario perché il «Relais termico Faller 647» trasmetta il comando, automaticamente partirà uno dei due convogli della coppia 3° - 4° binario.

Tutto ciò senza alcuna necessità di togliere corrente ai treni, ma soltanto avendo l'avvertenza di manovrare il «Pb 1» di cui al precedente punto (2), subito dopo che è entrato in stazione il treno che stava circolando e, ad ogni modo, assolutamente prima che sia scattato al verde il segnale del treno che dovrebbe partire successivamente.

Soltanto in un caso occorre compiere una operazione in più oltre le due che abbiamo appena descritto e precisamente quando, dopo aver inserito l'automatismo, si voglia compiere per la prima volta il passaggio da una coppia all'altra di convogli in funzionamento automatico. Alle due operazioni sopra descritte occorre allora aggiungere anche la seguente:

- 3) Agendo sul corrispondente «Pb 1», portare al verde il segnale di uno dei binari della nuova coppia di convogli che si vuol far circolare.

Quando si vuol passare dal funzionamento in automatismo a quello telecomandato mediante «Pb 1», occorrerà compiere, nell'ordine, le seguenti operazioni:

- A) Togliere corrente ai binari e alla linea aerea portando a «zero» la manetta di regolazione dei due trasformatori.
- B) Azzerare i relais agendo sui «Pb 1» di azzeramento.
- C) Aprire gli interruttori «G» ed «M».

Da questo istante sia i segnali che gli scambi potranno essere comandati, indipendentemente uno dall'altro, e soltanto azionando i relativi «Pb 1».

Per ritornare al funzionamento in automatismo occorrerà ripetere tutte le operazioni descritte più sopra.

Nell'ovale, sul rettilineo opposto a quello in cui si trova la stazione, è stato sezionato un tratto di binario. L'alimentazione di corrente a questo tratto ha in serie un «Relais termico Faller 647»: quando la motrice di un convoglio arriva su questo tratto sezionato, essa si ferma e riparte automaticamente soltanto quando, dopo qualche secondo, scatta il relais.

Naturalmente anche qui il tempo di fermata del convoglio è regolabile mediante la speciale vite di regolazione del relais. Questo automatismo è, come appare evidente, completamente

indipendentemente da tutto il complesso di automatismi più sopra descritti; esso è stato introdotto allo scopo di prolungare di qualche secondo il tempo di percorrenza dell'ovale da parte dei convogli.

Prima di terminare questa puntata rimane soltanto qualche considerazione di carattere generale sulla realizzazione pratica dei collegamenti.

Nello schema non sono indicati i collegamenti tra ciascun «Pb 1» ed il relativo «SB/1» o coppia di scambi: ciò è stato fatto per non complicare eccessivamente lo schema. Naturalmente, in pratica occorrerà realizzare tutti questi collegamenti mediante cavetto tripolare «SFN 1344». Anche le boccole verdi e rosse dei due «Pb 1» di «azzeramento relais», segnate con la lettera x-y-z-v-sullo schema, devono essere collegate con le boccole corrispondenti dei relais trascurando la boccola bruna dei «Pb 1».

Subito a valle di ciascun trasformatore, abbiamo previsto l'installazione di un VAmetro: si tratta di un'applicazione che dovrebbe essere compiuta su tutti i tracciati in quanto la presenza di questi strumenti permette un controllo continuo e rapido delle condizioni di funzionamento e denuncia immediatamente la presenza di eventuali anomalie, sia lungo i binari, sia in qualche motrice, facilitando anche il riconoscimento del punto dei binari o di quale motrice si tratti.

Un altro VAmetro è stato installato subito a valle degli interruttori «M» e «G»: esso serve a controllare il perfetto funzionamento di tutti gli automatismi.

A tale proposito, oltre quest'ultimo VAmetro, abbiamo applicato su questo tracciato anche un altro sistema di controllo di estrema semplicità ma di altrettanto grande praticità. In parallelo con ciascun apparecchio di utilizzazione, si tratti di relais, o di segnali, o di scambi, comandato da un binario di contatto, abbiamo inserito una lampadina da 19 V. «SFN 761» come appare dallo schema di Fig. 2. Questa realizzazione unisce alla semplicità di attuazione una notevole utilità, particolarmente in circuiti relativamente complessi come quello che stiamo studiando. Come appare evidente dallo schema, la lampadina si accende non appena venga premuto il pedolino di comando: ciò permette di sapere subito se un pedolino non funziona, (la lampadina rimane spenta) e di quale si tratta e inoltre, rimanendo accesa, la lampadina denuncia che su un certo pedale si è fermata la ruota di qualche locomotiva o carrò.

Da questa descrizione abbiamo dovuto tralasciare, per esigenza di spazio, tutte le notizie di carattere generale sulla realizzazione pratica dei collegamenti: rimandiamo i nostri lettori a quanto, su tale argomento, abbiamo già esposto più volte nei precedenti numeri di questa rivista (vedasi, tra l'altro, la 2° puntata, di «Costruiamo un plastico», nel n. 27).

Continua

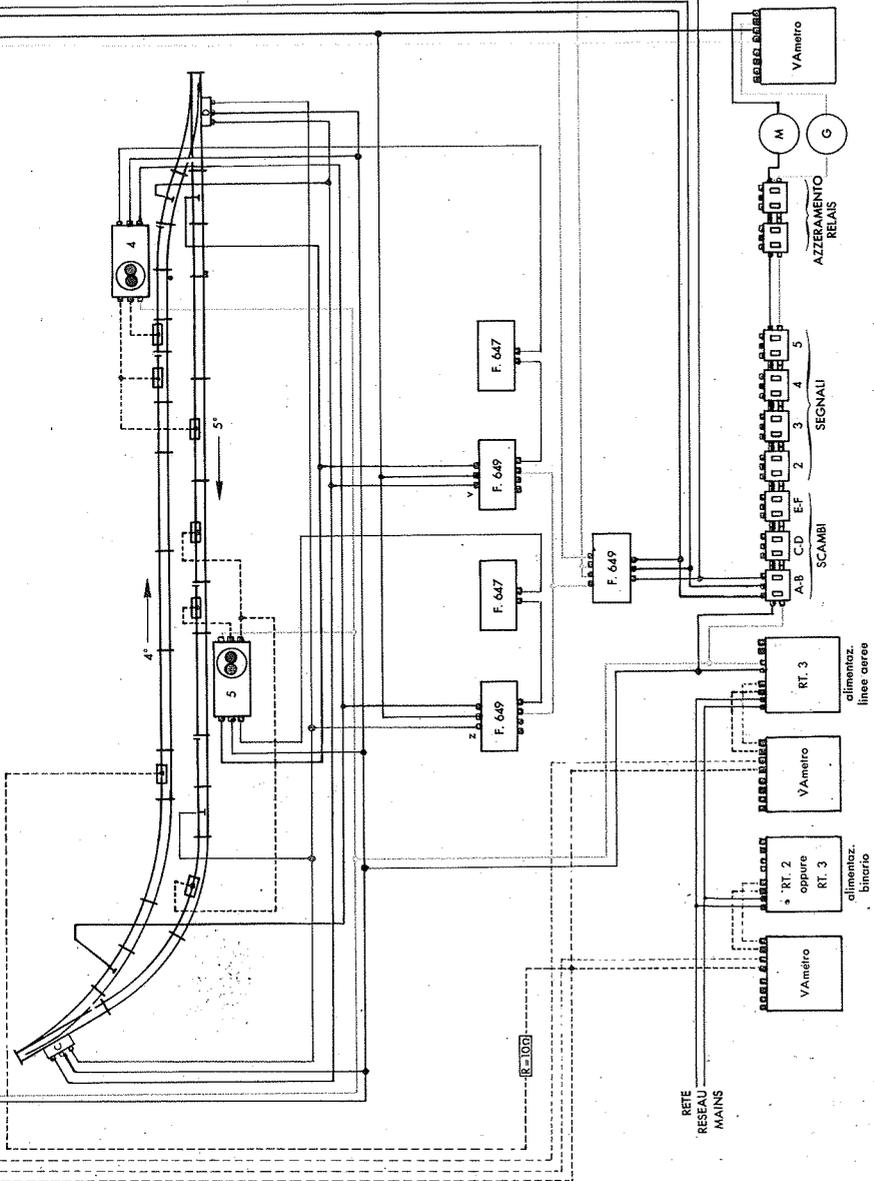
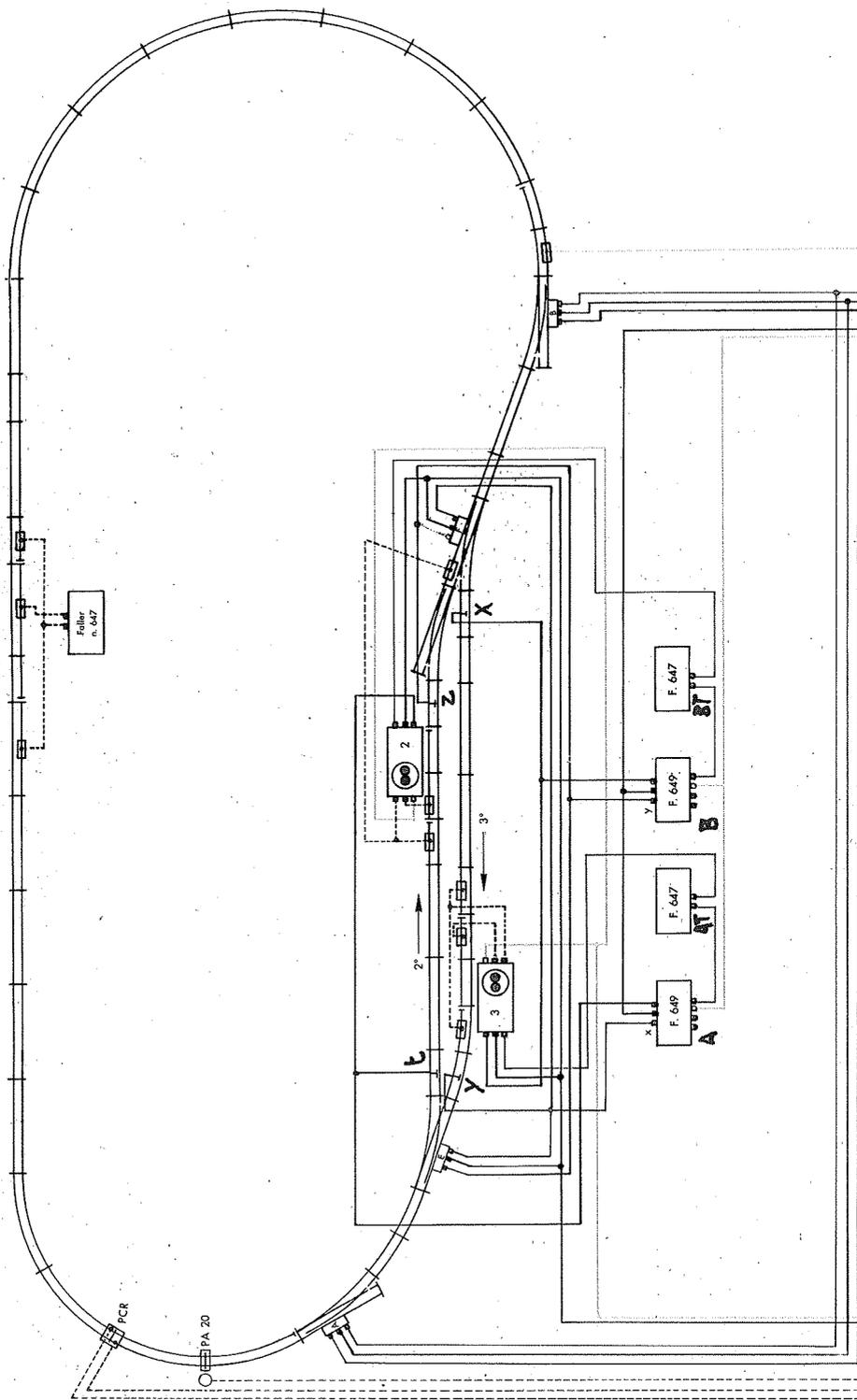


Fig. 1

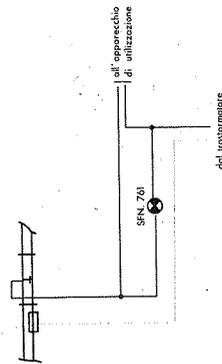


Fig. 2

Schema dei collegamenti elettrici. Le linee tratteggiate sono percorse da corrente continua per l'alimentazione dei treni, quelle a tratto continuo sono percorse da corrente alternata per l'alimentazione dei segnali e degli scambi.

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

Terza puntata

L'avvento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie attuato con il 1 Luglio 1905 trovò il parco delle locomotive a vapore ricchissimo di tipi anche se sovente non molto dissimili gli uni dagli altri, ma poverissimo di locomotive moderne e soprattutto potenti.

Occorreva subito rimediare a questa situazione perchè allora le Ferrovie ed i loro sottoprodotti, cioè le tramvie, erano i soli mezzi di trasporto meccanici esistenti. Mentre si procedeva febbrilmente sotto l'alta guida del Direttore Generale del nuovo organismo di Stato, l'Ing. Riccardo Bianchi, a dare ad esso quella organizzazione che, nelle sue linee di massima dura ancora, vennero passate subito grosse ordinazioni di locomotive che nelle caratteristiche, si basavano più però sulla tradizione di Firenze che su quella di Torino. Venne riprodotto migliorandolo leggermente il 380 della R.A. diventato poi 600 F.S. (248 esemplari) venne creato come sua derivazione per treni veloci, il 630 F.S. parimenti doppia espansione due cilindri interni, venne modificato il progetto esistente per una locomotiva da merci 1-4-0 trasformandolo dal tipo a quattro cilindri doppia espansione in tipo sempre doppia espansione due cilindri esterni e fu il 730 F.S. (riprodotto dalla Henschel di Cassel anche per la Rete Francese dell'Ouest) e vennero creati ex novo il 640 F.S. poi 680 F.S.) 1-3-1 a quattro cilindri doppia espansione, macchina per treni pesanti e veloci, ed il 470 F.S. 0-5-0 avente la stessa caldaia del 640/680 e studiato appositamente per le linee di valico.

Particolarità notevole delle 470 è quella di essere macchina tender ma di portare attaccato quello che si usa chiamare tender-bagagliaio, un veicolo cioè portante le scorte di acqua ed un compartimento utilizzabile per il capo treno. Con questo artificio si riusciva ad evitare l'impiego di un

carro scudo, generalmente un bagagliaio tra la locomotiva ed il treno che era prescritto dalle vigenti allora disposizioni regolamentari di legge. La composizione dei treni sulle linee di valico poteva quindi essere aumentata di un carro, vantaggio non disprezzabile soprattutto se, nel corso della giornata, i treni erano parecchi.

Per tamponare intanto alle deficienze gravi del parco locomotive si dovettero acquistare in Inghilterra, usate dalla Midland Railway, 47 locomotive 0-3-0 a semplice espansione, due cilindri interni (Gruppo 380 F.S.; per il personale: «Le inglesine») macchine che fecero un buon servizio fino alla prima guerra mondiale.

Vennero anche saggiate le possibilità dell'industria americana di locomotive acquistando nel 1906 dalla Baldwin Locomotive Company 10 locomotive 2-3-0 quattro cilindri doppia espansione sistema americano, siglate 666 F.S. e dieci locomotive 1-4-0 due cilindri semplice espansione siglate 720 F.S.

Queste locomotive la cui concezione e costruzione si differenziavano notevolmente da quelle europee, non dettero un esito molto soddisfacente. Il loro tender a carrelli servì per altro di modello per quello parimenti a carrelli di cui furono munite le 690 e che venne poi esteso sia alle 680 che a tutte le locomotive 685-744-745-746 e a buona parte delle 740 costruite dopo la prima guerra mondiale.

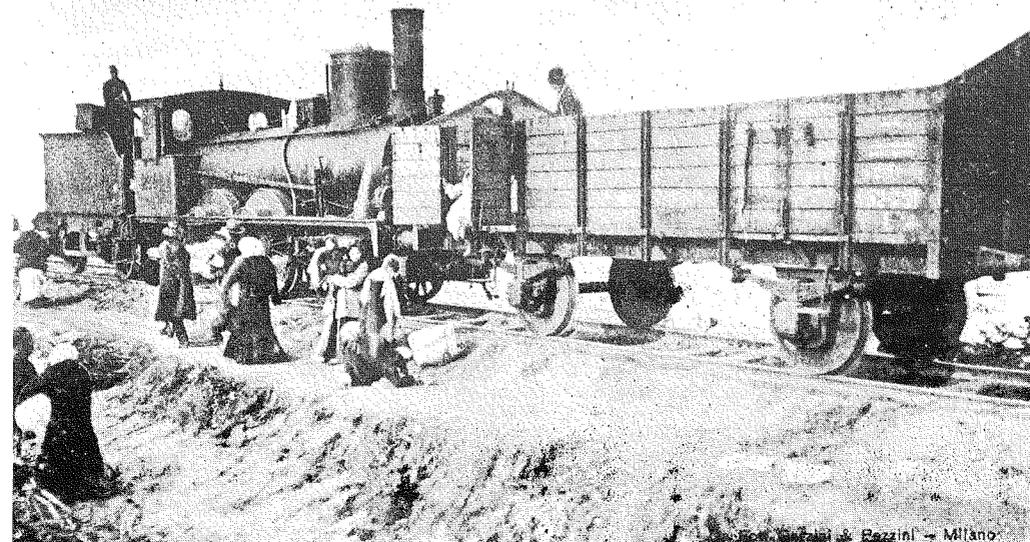
Con ammirabile preveggenza su quelli che sarebbero stati gli sviluppi futuri delle ferrovie cui le «Carrozze senza cavalli» (cioè gli automobili) si intuiva, avrebbero, con il tempo, portato via il monopolio dei trasporti meccanici terrestri, venne saggiata la possibilità di intercalare ai treni a lungo percorso con fermata nelle stazioni principali, delle automotrici a vapore con incarico di raccogliere e di distribuire i viaggiatori nei centri intermedi non serviti

con fermata, dai treni suddetti.

Se ne ordinarono quindi cento di tre tipi: 85 del gruppo «60» costituite dalla fusione di una piccola locomotiva due assi

accoppiati 160 HP e di un bagagliaio, 3 del gruppo «85» costituite dalla fusione di una piccola locomotiva ad un solo asse motore 130 HP e di una vettura a carrelli; dodici

Reggio Calabria - Terremoto del 28 dicembre 1908
Treno di Soccorso



All'alba del 28 Dicembre 1908, nel giro di 90 secondi, le forze brute della natura, sapute oggi così bene imitare dall'uomo nei loro effetti nefandi, distruggeva quasi completamente Messina, Reggio Calabria e molti centri lungo le coste Joniche e Tirreniche della Calabria, con un numero di vittime, che, per la sua elevatezza, fece allora grande impressione nel mondo. - Distrutte strade e ferrovie, i primi soccorsi poterono giungere ai centri colpiti solo via mare e altamente preziosa a questo riguardo fu l'opera della Marina Militare che ebbe immediato inizio a cura di alcune unità stazionanti a Messina miracolosamente scampate alla violenza del maremoto, tragico seguito a quella del terremoto. - Ma se alla Marina incombe l'incarico del trasporto dei soccorsi da Napoli, in grandissima parte, ai centri colpiti dal terremoto e dello sgombero da questi dei superstiti e dei feriti, le Ferrovie dovettero in un primo momento accollarsi l'onere del trasporto da tutti i centri della penisola sino ai porti di imbarco di enormi masse di viveri, di indumenti di medicinali, di coperte, di tende, di tutto ciò, in una parola, che avrebbe permesso il risorgere della vita e che proveniva o dai magazzini di mobilitazione militare, oppure veniva messo a disposizione della Croce Rossa e degli altri enti di assistenza dal fratello slancio di tutte le regioni di Italia, e dalla affettuosa solidarietà delle altre nazioni europee. - E mentre si curava la organizzazione dei trasporti via terra mare, si provvedeva con alacrità di mezzi e con quella fede, di cui i Ferrovieri sono sempre stati animati quando le necessità del paese lo richiedevano, al ripristino anche provvisorio delle linee, puntellando volte di galleria che avevano ceduto, rizzando ponti di fortuna, raddrizzando i binari che terremoto e maremoto avevano contorto sovente nei modi più strani, in guisa che i soccorsi potessero giungere il più rapidamente possibile anche via terra, ed il fischio delle locomotive si levasse ancora alto, simbolo di vita in mezzo a quel triste panorama di rovine e di morte. - Una cartolina illustrata del tempo, che vedete qui riprodotta, vi mostra come era uno di questi treni di soccorso: una locomotiva, ordinariamente una delle vecchie e care 120, (macchine tutto fare che passavano ed andavano dappertutto), che spingeva tre o quattro veicoli carichi di sacchi di pane, di vettovaglie in genere, di coperte e di tende da distribuirsi ai piccoli accampamenti di sinistrati spontaneamente formati nelle vicinanze delle linee ferroviarie, nei punti ove magari qualche carro trascinato fuori dai binari dalla violenza degli elementi offriva a quegli infelici riparo alle intemperie. Non mancavano in quei treni i carri serbatoio per trasporto dell'acqua potabile, e questo, del trasporto dell'acqua potabile, fu uno dei problemi più gravi cui dovettero assolvere in buona parte anche le ferrovie, perchè connesso con esso era quello di evitare il prodursi ed il dilatarsi di quelle malattie contagiose come il colera delle quali soprattutto il meridione era immune da appena poco più che un ventennio.

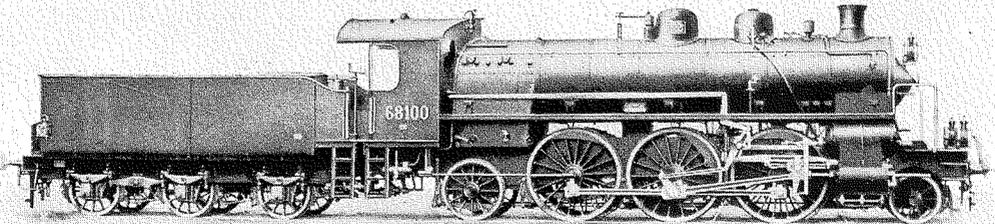
Zeta-Zeta

del gruppo «86» costituite dalla fusione di una piccola locomotiva a due assi accoppiati 170 HP e di una vettura a carrelli; queste ultime di costruzione inglese.

Queste automotrici non fecero però buona prova perchè troppo limitata la velocità massima di 60 Km/ora ed ancor più

che furono adibite al trasporto del personale tra alcune stazioni ed i relativi depositi, quando la distanza stazione deposito era rilevante.

Mentre le Ferrovie dello Stato erano in piena fase organizzativa e tutte le energie erano tese per fare di esse quella azienda



La 68100 il giorno della uscita dalla «Breda». Allora essa era accompagnata, come tutte le 680, da un tender a tre assi, successivamente sostituito dopo il 1911, dal tender standard a carrelli delle nostre Ferrovie che derivato da quelli americani, di cui erano munite le 666/720, fece la sua prima comparsa con le locomotive del gruppo 690.

Grossa festa presso il vecchio stabilimento della Breda in Via Bordonì a Milano, quel giorno, del Novembre 1908, in cui venne consegnata, alle ancor giovani Ferrovie dello Stato, la millesima locomotiva costruita dalla «Breda», la 68100. Grossa festa e mi è parsa più di una volta di riviverla ascoltando la descrizione che ne han fatto alcuni tra i più valenti Capi Tecnici delle Ferrovie, i quali, da giovani, avevano seguito pezzo per pezzo la costruzione ed il montaggio della 68100. Gran sussurro di voci per quella festa, nel vecchio quartiere di Milano che, stretto attorno alla Breda, si stendeva tra la Via Galileo Galilei ed il Naviglio della Martesana, e lì i pensieri erano per la festeggiata che, brillante nei suoi colori, nei suoi ottoni e nel bronzo della targa portante inciso in grande il numero 1000, attendeva nel piazzale dal quale si dipartiva il raccordo con la stazione Centrale di Milano, di iniziare, dopo la Consegna Ufficiale, le sue corse. - Quanti mai Kilometri avrà percorso la 68100 prima di concludere la sua vita attiva presso il deposito locomotive di Verona come S. 685600? - E' una domanda che mi sono posto parecchie volte e che si è riaffacciata alla mia mente, quando, in fin di carriera Lei ed in fin di carriera io, ci siamo rivisti, un brumoso mattino di due anni or sono, alla stazione di Milano Centrale, pochi giorni prima che la inaugurazione della Trazione Elettrica tra Milano e Venezia mettesse definitivamente fuori servizio «il vapore» su quella linea. - Ma vediamo un po', di fare questo conto. Calcolando una media giornaliera di 200 Km., media forse più in difetto che in eccesso per macchine di quel tipo, ne vengono fuori 6.000 al mese e 72.000 all'anno. Tenuto conto dei periodi di accantonamento e quelli trascorsi in officina per grandi e medie riparazioni, si può, io penso, ritenere che la 68100 abbia percorso, nei suoi cinquant'anni di vita, non meno di tre milioni e trecentomila Km. e poiché la circonferenza meridiana terrestre, che è servita di base per la determinazione del metro, è di 40.000 Km. (secondo studi più esatti di Km. 40.003) la 68100 l'ha percorsa per ben 85 volte... Il Sig. Ing. Cuttica, Vice Direttore Generale e Consigliere di Amministrazione delle F.S., si sta interessando affinché la S. 685600 sia conservata per il Museo delle Ferrovie di Roma. Lo ringrazia a nome di tutti gli amici delle locomotive di «H0» il vostro *Zeta-Zeta*

limitata la capacità di traino che era di due vetture a due assi per le 60 ed una per le automotrici dei gruppi 85 e 86, cosicché le 60 finirono quasi tutte per essere trasformate in carri riscaldatori per i treni a trazione elettrica, mentre le 85 ed 86 durarono più a lungo, soprattutto le poche «85»

la cui solidità fu dimostrata nel reggere anche nei momenti più tragici della storia recente del nostro paese, le forze brute della natura delle quali l'uomo assai spesso si dimentica, distruggendo nella notte dal 27 al 28 dicembre del 1908 Messina, Reggio Calabria e numerosi centri abitati

lungo le coste della Sicilia e della Calabria, ne misero a dura prova la efficienza tecnica ed organizzativa. Ma già fin d'allora i ferrovieri superstiti con il fraterno aiuto di quelli di tutte le regioni d'Italia, seppero subito riannodare la fila ed i treni ricominciarono a circolare appena riparati i guasti più importanti; con quali macchine su quelle linee frettolosamente rabberciate oppure posate su terreni sconvolti dal sommovimento tellurico? Ma che diamine, con le 215 F.S. e tutte quelle macchine ad esse simili capaci, per la loro semplicità ed il loro modesto peso per asse di passare dappertutto. L'iconografia ferroviaria di quel tempo ne è piena e nulla è più commovente di vedere in una cartolina illustrata una di esse spingere un treno di soccorso dal quale vengono tratti grossi involti distribuiti poi ai miseri superstiti di quello che era considerato allora, e lo fu, un immane cataclisma, anche se inferiore, nel complesso, a quelli che gli uomini seppero successivamente produrre.

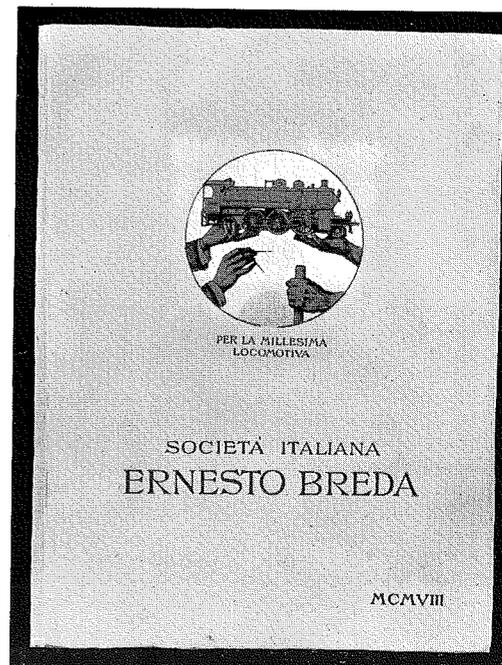
Il 1908 vide però una bella festa che gli anziani superstiti della Breda ancor oggi ricordano e fu quella della consegna alle Ferrovie della millesima locomotiva costruita nelle vecchie officine di Via Bordonì a Milano; la 68100, locomotiva che trasformata mediante l'applicazione della distribuzione a valvole sistema Caprotti e siglata S.685600 dovrebbe circolare ancora, cosa che mi auguro ai fini della sua conservazione presso il Museo delle Ferrovie di Roma.

Gli anni 1909 e 1910 furono anni di studio e di progresso nello sviluppo del parco delle locomotive a vapore italiane, cui l'applicazione del surriscaldatore Schmidt tentato con ottimo successo sulle locomotive del gruppo 640 F.S. derivante dal gruppo 630 F.S. permise, senza alcun svantaggio per la economia di combustibile, di tornare alle locomotive semplice espansione cilindri gemelli nei gruppi di nuova progettazione oppure derivati come il 625, il 685 ed il 740 dai gruppi a doppia espansione 600, 680 e 730.

L'esposizione di Torino del 1911 in cui le Ferrovie dello Stato furono presenti in un modo veramente organico, cosa che non era stato possibile fare per quella di Milano nel 1906, a meno di un anno di di-

stanza dalla statizzazione delle Ferrovie, costituì il trionfo della loro bella organizzazione creata e mirabilmente diretta dall'Ing. Giuseppe Bianchi.

A confronto del «Nembo» e della «Chia-brera» furono poste due locomotive del bel gruppo 690, quattro cilindri semplice espansione rodiggio 2-3-1 tender a carrelli, fresche fresche l'una dalle officine Breda di Via Bordonì e l'altra dalle Officine Meccaniche, e poi la 68142, una 640, una 740, una 895 (0-4-0) macchina tender pesante



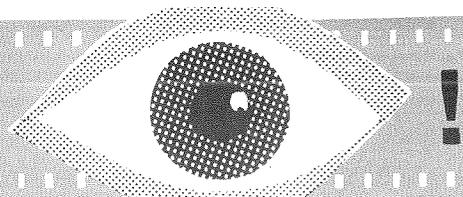
Frontespizio della bella pubblicazione edita a cura della Società Italiana Ernesto Breda, in occasione dei festeggiamenti per la uscita della millesima locomotiva a vapore dal proprio stabilimento di Milano. - La figura rappresenta la medaglia coniata in quella occasione. *Zeta-Zeta*

per le manovre, una 905, 1-3-0-T per il servizio delle linee secondarie ed il primo E.550 allora siglato 0501 che reduce dai primi trionfali mesi di servizio sulla vecchia linea dei Giovi, guardava con disdegno la sua diretta antagonista a vapore la 47143. In contrapposto alle carrozzette ed ai carri del 1855, 1866 figurarono a Torino tutti i tipi di vetture a carrelli e di carri introdotti con l'esercizio di Stato.

Zeta-Zeta

OCCHIO al TRENO

CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI

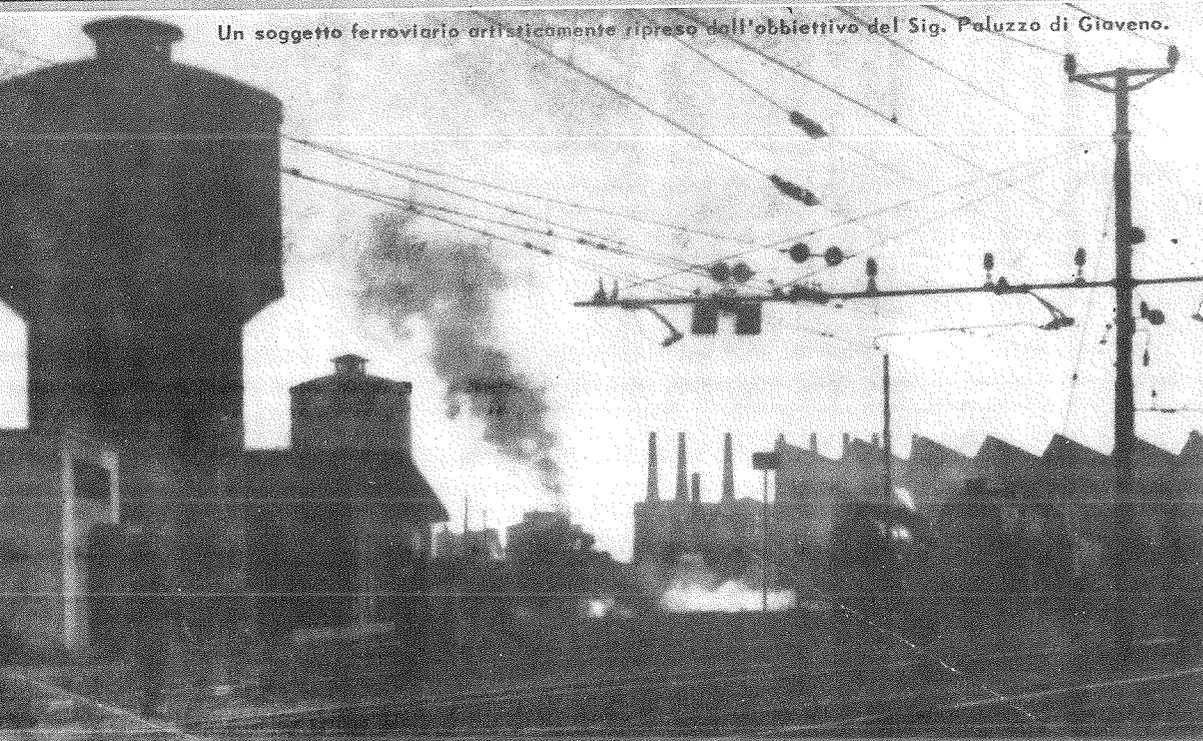


!

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.



Una bella inquadratura della ferrovia della Val Brenbana in località Ponte di Sadrina, che ricorda un po' certi plastici complessi dove ponti e viadotti si intersecano con ardite opere di ingegneria. (Foto Cavallotti - Milano)



Un soggetto ferroviario artisticamente ripreso dall'obiettivo del Sig. Paluzzo di Giaveno.



Il grande ponte «Dama Maria I» (Regino del Portogallo) sul fiume Douro in Portogallo. Fu costruito nel 1877 sotto la direzione dell'ing. A. G. Eiffel, lo stesso che costruì la famosa torre parigina. Misura 368 mt. di lunghezza e 76 mt. di altezza. Questa suggestiva fotografia ci è stata inviata dal nostro lettore, Signor Fernando de Moura - Oporto (Portogallo).

i nostri LETTORI all'opera

ELETTROTRENO F.S. E.T.R. 200

Ospitiamo questa volta una bella realizzazione del Sig. Giovanni Cornolò di Milano di cui riportiamo la fotografia ed una breve descrizione del procedimento costruttivo del modello:

«Mi permetto inviarVi una realizzazione riguardante il mio più recente lavoro di fermodellista, portato a termine proprio in questi giorni.

Si tratta della riproduzione in scala 1/80 dell'elettrotreno Breda a tre elementi in dotazione alle Ferrovie dello Stato, serie E.T.R. 200.

L'aver portato a termine questa opera è stato per me fonte di notevole soddisfazione, ed ha nel contempo rinsaldato la mia passione per le ferrovie in miniatura.

Sperando che questo mio modesto lavoro possa trovar posto tra le pagine della Vostra bella rivista, della quale sono assiduo lettore, passo alla descrizione del modello:

Carrozzeria: la maggior difficoltà incontrata nella realizzazione di questo modello, è stata la costruzione delle due testate aerodinamiche, ma con il procedimento da me adottato (per altro già usato anche da altri fermodellisti) ciò è risultato abbastanza agevole.

Ho preparato una sagoma in legno duro riprodotte la forma dell'elemento di testa, e prese le opportune misure, ho taglia-

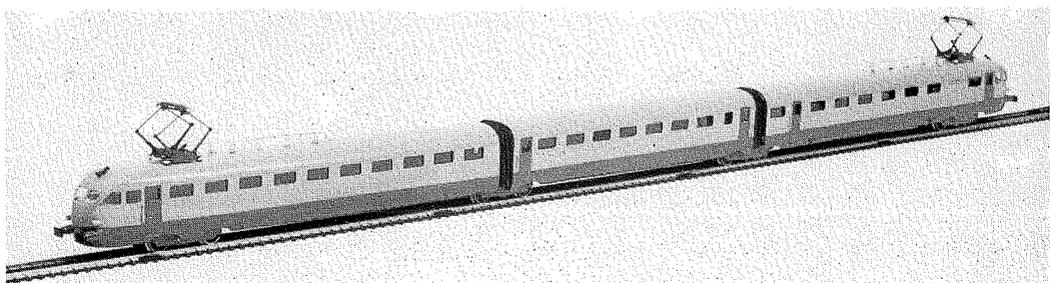
to un pezzo di lastra di ottone (spessore mm. 0,5) e dopo di averla bloccata mediante due bulloni alla sagoma di legno medesima, ho cominciato, battendo con una mazzetta di piombo, e praticando gli opportuni intagli, a sagomare la carrozzeria ed in particolare le testate.

Da notare che i fori dei finestrini laterali erano stati praticati in precedenza, per mezzo di un piccolo punzone fatto appositamente costruire.

Le testate aerodinamiche sono state quindi saldate a stagno, prima esternamente, e successivamente internamente, applicando, sempre all'interno, un opportuno rinforzo. Giunto a questo punto ho praticato i fori per i finestrini anteriori (che non erano stati preparati in precedenza per tema di una inesatta corrispondenza con quelli laterali). La struttura della carrozzeria è stata rinforzata mediante l'aggiunta di centine (in numero di tre per ciascun elemento dell'elettrotreno) le quali, ripiegate ad angolo retto nella parte inferiore, portano saldato un dado da 1/4, nel quale si devono alloggiare le viti di fissaggio al telaio.

Praticati nella testata opportuni fori ho realizzato, con tubetto di ottone (ϕ 3 mm.) i fanalini.

I respingenti, a molla, sono stati realizzati con tubo di ottone (ϕ 7 mm.) opportunamente sagomato, ed il cui interno è



L'E.T.R. 200 costruito con sapiente perizia dal Sig. Cornolò

stato reso a sezione quadra, affinché i respingenti stessi (a testata rettangolare) non avessero a ruotare.

Telaio: per tutti gli elementi è stato realizzato con laminato di duralluminio, dello spessore di mm. 3 e della larghezza di mm. 25, il quale conferisce al complesso grande robustezza unita a leggerezza.

Ciascuna piastra-telaio, dalla parte in cui andava imperniata ai carrelli intermedi, è stata munita di una piastrina triangolare di ottone che è stata fissata mediante ribattini di rame.

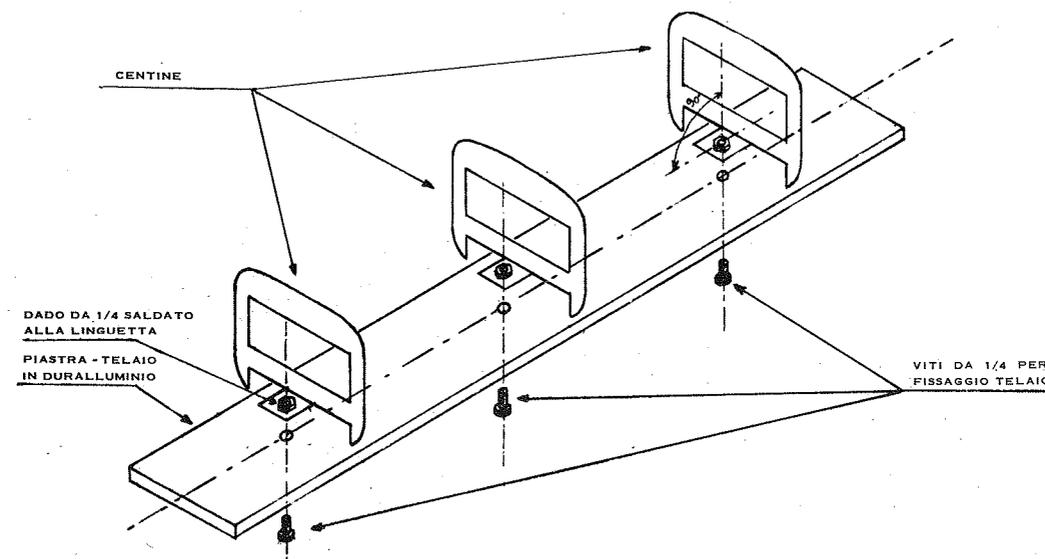
Carrelli: il carrello motore è un «SFN 983»,

onde potersi incastrare in essa.

Illuminazione interna: è stata realizzata mediante cinque lampadine del tipo «pisello» connesse in serie.

Dettagli: I finestrini sono muniti all'interno in una striscia continua di celluloida tenuta aderente alla carrozzeria mediante passanti saldati alla stessa e realizzati con filo «SFN 927». Al di sopra delle cabine di guida sono state fissate le trombe «SFN 594» opportunamente separate.

Nelle cabine di guida sono stati disposti il banco di manovra (realmente munito di levette, manovelle, ecc.) ed i sedili per



Come è stata realizzata la struttura interna di ogni singolo elemento

con cerchiatura in plastica delle ruote, mentre i tre carrelli portanti sono degli «SFN 984», uno dei quali serve per la presa della corrente.

Motore: è un «SFN 1677», di grande robustezza e potenza. E' stato fissato elasticamente al telaio, onde poter seguire tutte le oscillazioni del carrello motore sottostante.

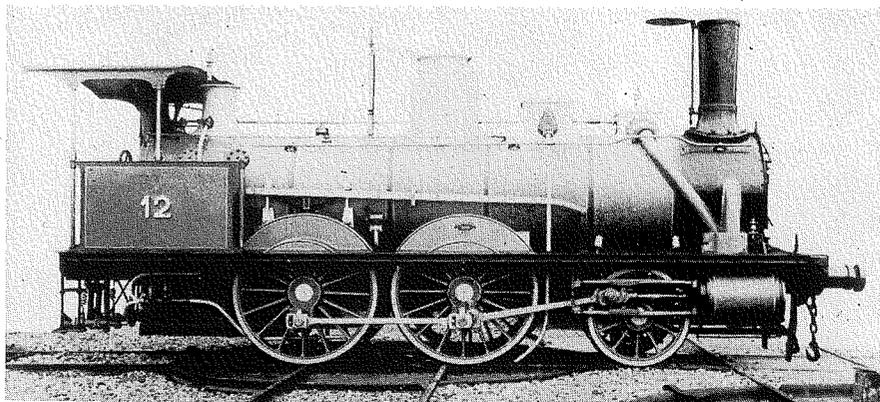
Dispositivo terra-aereo: è stato realizzato mediante il commutatore «SFN 758», fissato al disotto del telaio dell'elemento motore mediante viti da 1/8.

Mantici d'intercomunicazione: sono stati realizzati in pelle, a ciascuna estremità di essi, è fissata una molletta di acciaio che segue il profilo interno della carrozzeria,

i conducenti. Il tetto degli elementi estremi è munito di isolatori con relativi conduttori, di aspetto molto realistico, ed ai quali si può muovere il solo appunto di non essere perfettamente in scala. Sulla carenatura inferiore sono state applicate le prese d'aria, rilevabili anche dalla fotografia.

Verniciatura: è stata realizzata a mano nei colori originali: isabella, bruno per la carenatura, le porte ed i carrelli, e rosso per la parte inferiore dei musci e per una fascetta alta 2,5 mm. che corre per tutta la lunghezza del treno al di sopra della carenatura, e che purtroppo non è risultata nella fotografia.

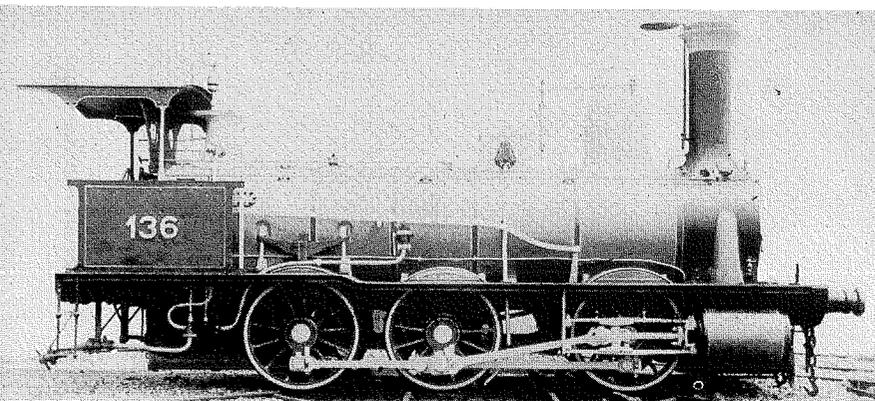
Cornolò Giovanni - Milano



Locomotive Gruppo 200 F.S.

Comprendeva 56 locomotive provenienti tutte dal gruppo 315 Strade Ferrate Meridionali (S.F.M.) la cui rete, stralcio dopo il primo Luglio 1905, data di costituzione delle F.S., di quella della Adriatica, ebbe la effimera vita di un anno, in quanto anche essa il primo Luglio 1906 entrò a fare parte della Rete F.S. Costruite negli anni tra il 1861 ed il 1882 un po' in Alsazia, un po' a Pietrarsa, le 200 pesavano in servizio (tender escluso) 34,8 tonnellate, la massima velocità alla quale potevano marciare era di 50 km/ora e la potenza normale in HP effettivi alle ruote motrici sviluppabile con continuità alla velocità di 30 km/ora, di 410 HP. La 3202 (2046 F.S.) di cui vedete qui riprodotta la fotografia, aveva il traversone anteriore del telaio, portante gli organi di attacco e di repulsione, in legno anziché in ferro, sistemazione che fu comune in molte locomotive costruite fin verso il 1890 perchè si pensava forse che il traversone in legno ammortizzasse meglio di quello in ferro i colpi.

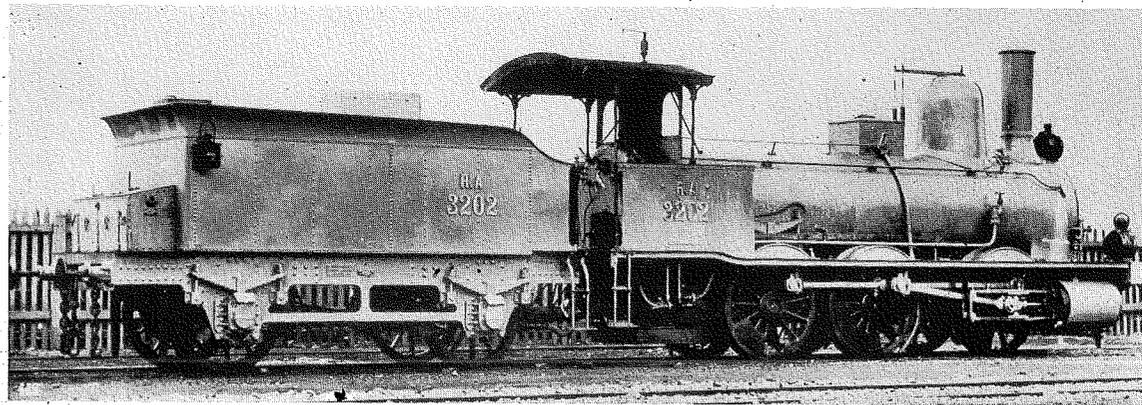
(Foto Sezione Documentazione F.S.)



Locomotive Gruppo 190 F.S.

Il gruppo 190 F.S. è il primo dei ventuno gruppi di locomotive 0-3-0 che risultavano in servizio nel 1915 e che pur avendo in comune la caratteristica del rodiggio, erano diversissimi l'uno dall'altro nelle caratteristiche tecniche di potenza, peso, velocità, modo di utilizzazione del vapore ed anche in quelle costruttive. Scaglionata nel tempo la loro costruzione perchè le prime locomotive del gruppo 190 datano dal 1865, mentre le ultime del gruppo 290 entrarono in servizio nel 1912 non è assolutamente possibile avere di esse una documentazione fotografica completa e bisogna accontentarsi di quel che c'è e di quel che il caso fa trovare. Quella che qui vedete della Serie 101-200 della Rete Sicula e portante il numero 136 poi 1945 F.S., fu costruita nel 1879 dalle Officine Pietrarsa di Napoli, volute, come noto, da Ferdinando 2° di Borbone, Re delle due Sicilie per dare lavoro ai napoletani ed allezare così buoni operai meccanici, quali erano, e sono ancora oggi in generale, quelli delle Officine Ferroviarie della Trazione. La 136 è nella sua forma originale di tipo inglese (le prime 30 della serie R.S. furono costruite da Neilson a Glasgow tra il 1874 ed il 1875) ed anche i suoi colori dovevano essere quelli inglesi perchè la caldaia, pur nella fotografia, non risulta monocoloro nero. Direi piuttosto che pur essendo nera la sua parte anteriore: camera a fumo e camino, quest'ultimo con il capitello in ottone lucido, il corpo cilindrico doveva essere verde con filettature gialle. La 135 pesava in servizio 36 tonnellate, la sua velocità massima era di 50 km/ora e la sua potenza normale in HP effettivi alle ruote motrici sviluppabile con continuità alla velocità di 30 km/ora era di 480 HP.

(Foto Sezione Documentazione F.S.)

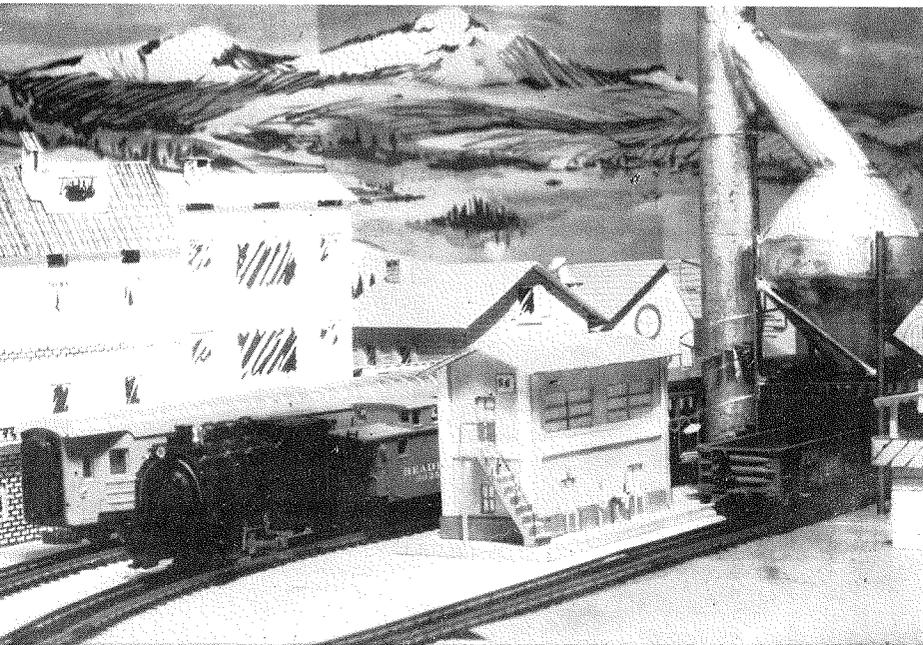
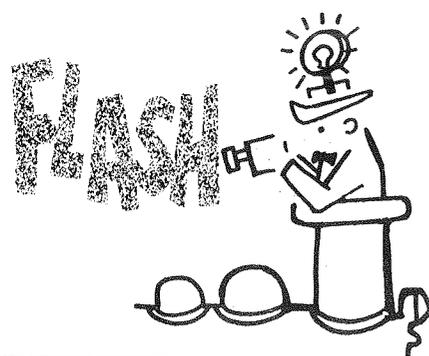


Locomotive Gruppo 120 F.S.

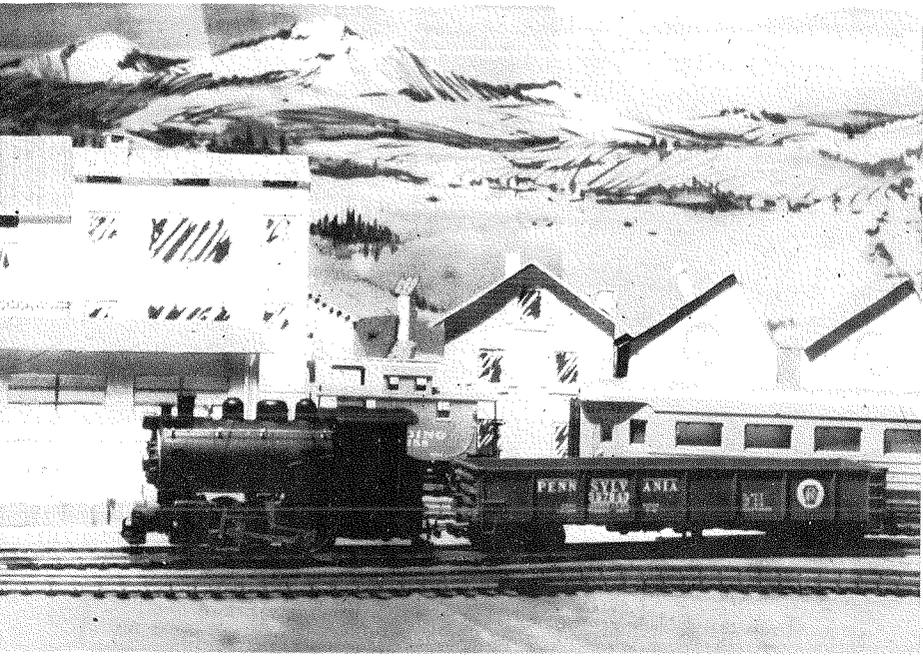
Nel gruppo 120 F.S. furono comprese, all'atto della costituzione delle Ferrovie dello Stato, 84 locomotive che, provenienti dalle tre grandi Reti in cui erano suddivise le linee ferroviarie italiane, differivano di poco nelle loro caratteristiche di potenza, peso e velocità, uguale essendo il rodiggio 1-2-0. Esaminando i dati tecnici relativi a queste macchine compresi nelle tavole ad esse relative in quel magnifico album, oggi introvabile, dei tipi delle locomotive e delle automotrici, si vede che i pesi in servizio delle 120 variavano da 31 a 35 tonnellate, la potenza normale sviluppabile con continuità alla velocità di 45 km/ora variava da 380 a 410 HP, mentre la massima velocità ammessa era di 65 km/ora, eccezione fatta per le ultime dieci del gruppo per le quali essa era di 55 km/ora. Le fotografie delle locomotive del gruppo 120 sono rarissime perchè esse furono costruite negli anni tra il 1864 ed il 1884, ma il solito caso ci ha tramandato le fotografie delle 120 provenienti dalla Rete Sicula trovate in un album depositato presso il Museo delle Ferrovie e comprendenti quasi tutte le locomotive di quella Rete. Ecco qui quella della 12 R.S. poi 1212 F.S. Costruita da Cail a Parigi nel 1867, essa presenta la disposizione, per lungo tempo caratteristica delle locomotive francesi, di avere i tubi di adduzione del vapore dalla caldaia ai cilindri esterni alla caldaia stessa e la sede della presa di vapore del regolatore, che era a cassetto piano anzichè verticale, indipendente dal duomo vero e proprio. Le 120 provenienti dalla R.S. erano le più potenti e le più pesanti di quello che è stato il gruppo 120 F.S.

(Foto Sezione Documentazione F.S.)

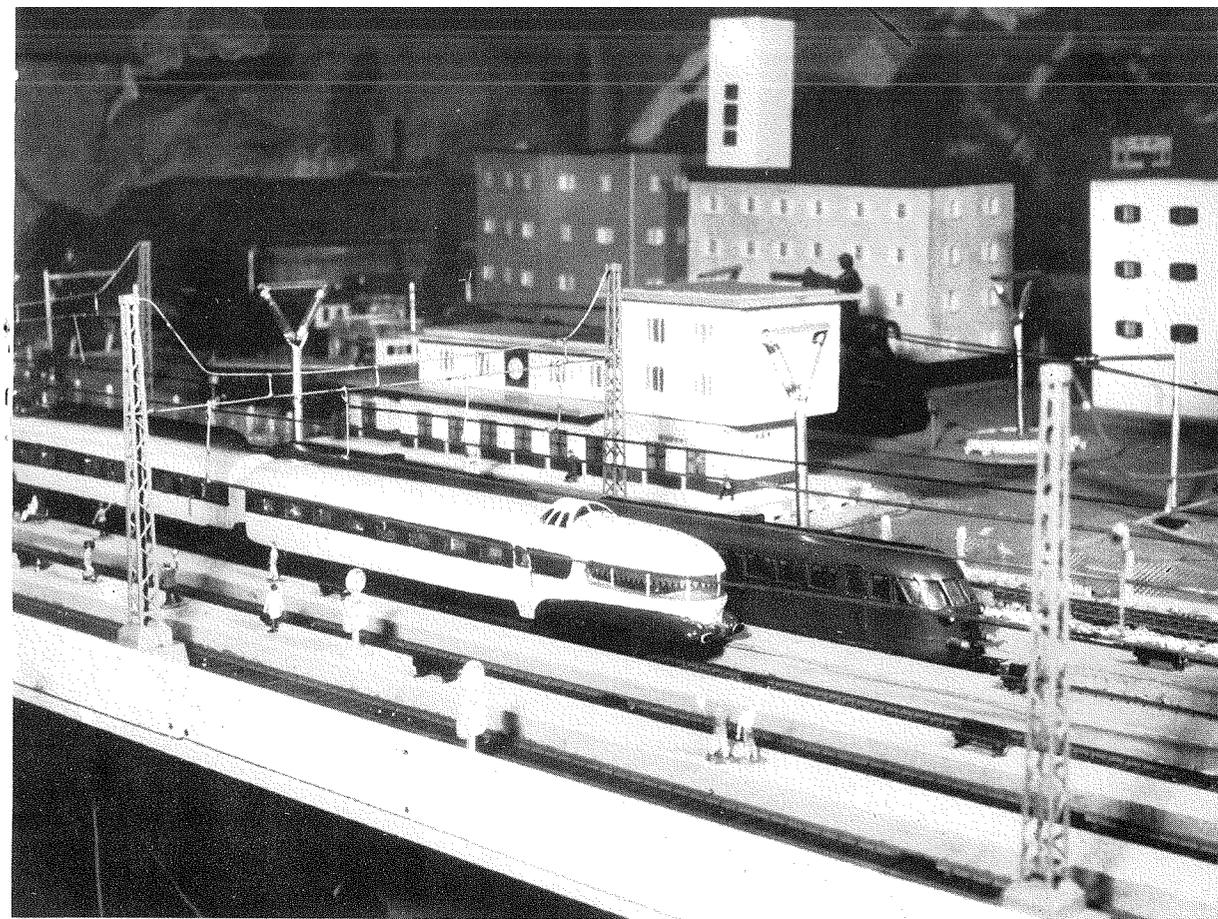
Inviatemi le fotografie dei vostri impianti realizzati con materiale Rivarossi. Per ogni foto pubblicata vi sarà inviato in omaggio materiale Rivarossi corrispondente al valore di L. 1.500 al pubblico. Occorrono ingrandimenti nitidi 13x18 cm. stampati su carta bianca e lucida. Tutte le fotografie rimangono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



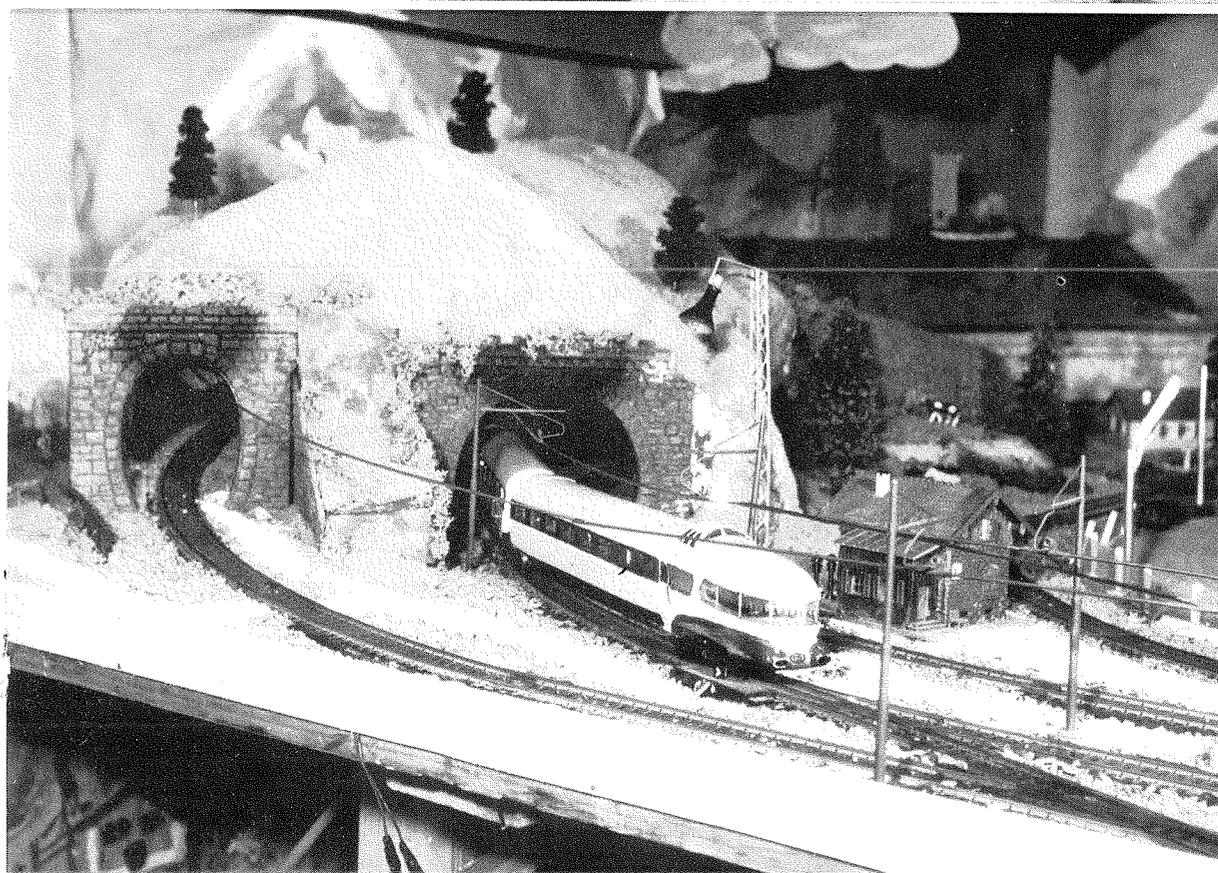
Due inquadrature molto realistiche del plastico del Sig. Mantovani di Lecco sulla costruzione del quale, ampio uso è stato fatto dei fogli per costruzioni contenuti nei numeri di questa rivista.

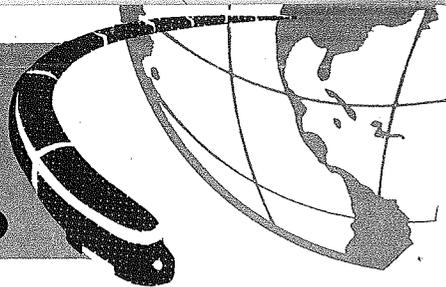


A destra:
Un'altra veduta del plastico Morselli sul quale fa spicco un sette-bello costruito con indubbia perizia.



A destra:
Il plastico del Signor Morselli di Palmanova con in primo piano la stazione ed il fascio di binari ad essa antistante.





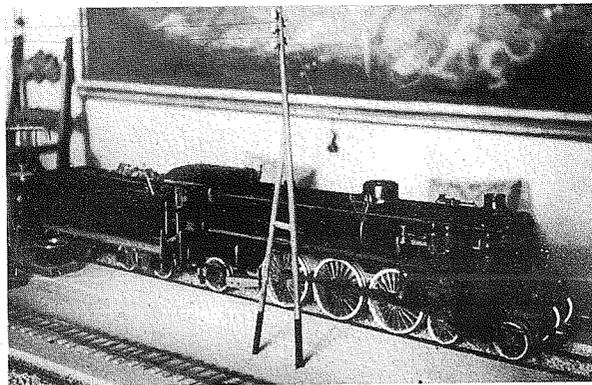
MODELLISMO FERROVIARIO IN GRANDE SCALA

Il Sig. Mario Garzi di Arezzo ci ha mandato questa interessante documentazione di una collezione di modelli ferroviari interamente funzionanti costruiti dal Marchese Cappelletti che oltre ad essere un'apassionato fermodellista è anche un tecnico di valore.

Riportiamo qui le varie fotografie eseguite dal noto appassionato Sig. Diotallevi di Roma con il breve testo fornitoci dal Signor Garzi.

I partecipanti al Congresso Italiano della F.I.M.F. del 1957, tenuto a Firenze, ricorderanno certamente le riproduzioni di una 691, di un 428 prima serie e di una vettura ristorante tipo «Armistizio» esposti nella sala del convegno, ne potevano passare inosservati per la loro mole, a gente costantemente alla prese con modelli in «H0».

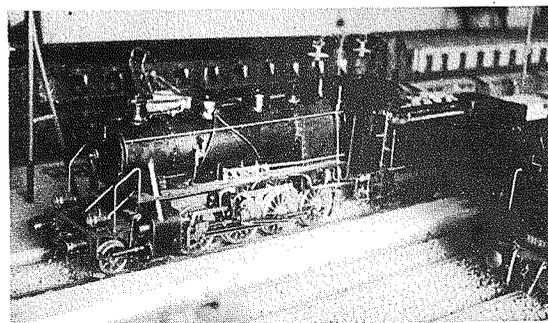
Dopo esposto era solo un campionario di



Locomotiva F.S. 691

altre riproduzioni di proprietà, progettazione e costruzione del Marchese Giovacchino Cappelletti residente nell'alta Valle del Tevere, acceso fermodellista di illimitate capacità, che la passione della ferrovia portò, molti anni fa, a condurre locomotive nel tratto di linea Roma - Chiusi.

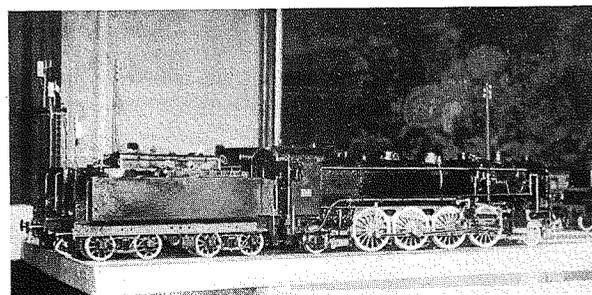
In tale occasione ripromettendomi di far conoscere alla famiglia degli appassionati l'esistenza di questi capolavori, trovai nel Signor Diotallevi di Roma, che tutti ricorderanno quale operatore della Televisione Italiana al



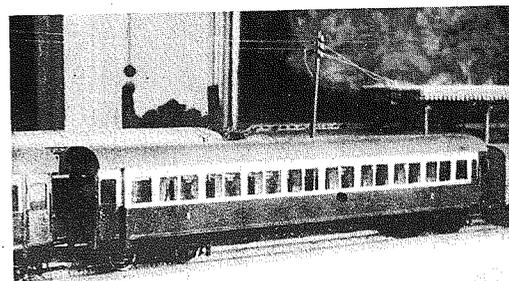
Locomotiva F.S. 735

Congresso di Firenze, un valido aiuto.

Nei primi di Giugno realizzammo la gita, e armati solo di macchina fotografica, ci presentammo al meccanico aiutante Sig. Taddei, che dopo averci fatto ammirare una centrale elettrica idro-termica di progettazione del Marchese, che fornisce l'energia sufficiente a tutta la fattoria, ci introdusse in una grande sala dove vengono provvisoriamente custoditi i modelli che erano la base della gita. Rimanemmo veramente stupefatti: il loro numero era superiore alle nostre aspettative. Sopra ad un tavolo di mt. 13 x 2 su due lunghi binari e 4 tronchi erano allineate le più perfette riproduzioni che abbia mai ammirato. Il proprietario era assente e perciò non attingemmo i dati tecnici che ci necessitavano. Il meccanico però fece del suo meglio per illustrarci quanto cadeva sotto il nostro sguardo. Il parco era composto da:

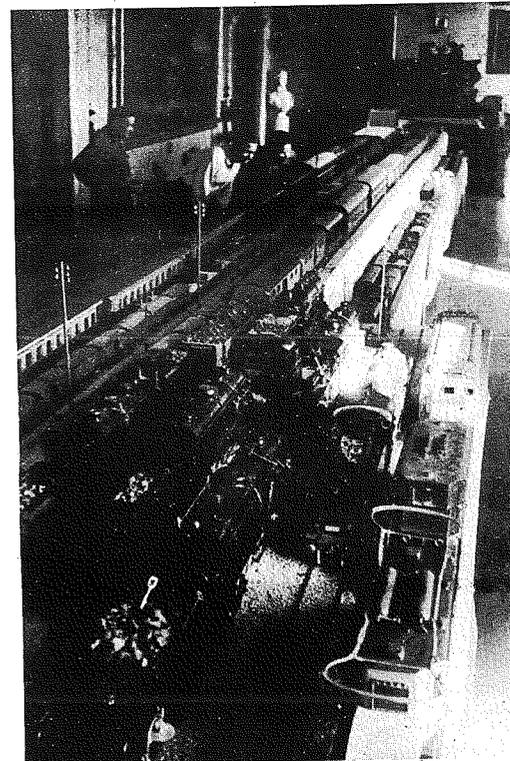


Locomotiva F.S. 746



Carrozza F.S. della serie 50.000

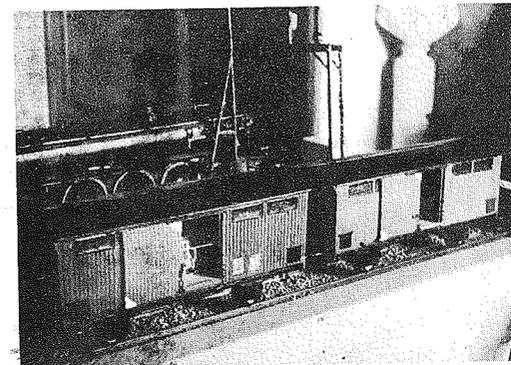
- n. 9 locomotive a vapore, perfettamente funzionanti, così suddivise:
 - una raffigurante la 746 delle F.S. - due la 735
 - tre la 691 - due la 685 - una di tipo americano di costruzione industriale.
- n. 4 locomotori elettrici:
 - un 428 di prima serie (quello esposto a Firenze) - tre locomotori trifase Gr. 330 delle F.S.
- n. 8 vetture in cassa metallica, a carrelli del gruppo 50.000 delle F.S.
- n. 2 vetture ristorante (una dell'ultima serie - l'altra tipo «Armistizio»)
- n. 3 bagagliai



Il lungo tavolo in una sala della villa con vari modelli in scala 1/20 e 1/30

- n. 8 vagoni tipo F. e L. il tutto in scala 1/20. Erano pure visibili in altri quattro binari altro materiale in scala più piccola (1/30) fra cui notammo 7 locomotori trifase Gr. 550 e un E.T.R. 200 perfettamente riprodotti.

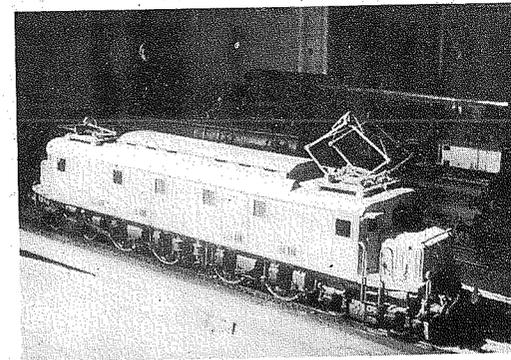
Il lavoro fotografico si presentò complicato per la mancanza di luce, ne noi eravamo provvisti di flash. Solo la perizia del Sig. Diotallevi e la poca luce dei grandi finestrini ci per-



Due carri merce tipo F. in scala 1/30. Sullo sfondo una 691.

mettono di corredare queste poche righe di una eccellente documentazione fotografica che da sola può rendere l'idea della perfezione dei modelli.

Quanto prima questi modelli potranno correre nel parco della villa, essendo in allestimento un plastico da giardino che per lo spazio messo a disposizione e l'inventiva del progettista sarà una meraviglia. Speriamo che



Locomotore F.S. 428

per tale occasione la F.I.M.F. possa venire in contatto con si illustre fermodellista promovendo una gita sociale. Il viaggio non sarà agevole: da Arezzo dovremo ricorrere all'autobus, ma le bellezze che potremo ammirare ci compenseranno largamente.

Mario Garzi - Arezzo

al FINESTRINO

IL CONGRESSO DELLA F.I.M.F. A BRESCIA

Come annunciato sul precedente numero, nei giorni 3 e 4 Novembre si è tenuto il Congresso della F.I.M.F. che ha avuto una vasta partecipazione di soci e simpatizzanti grazie all'ottima organizzazione curata dai soci del Club Fermodellistico Bresciano.

La prima riunione si è tenuta nel ridotto del Teatro Grande di Brescia dove il Sen. Donati quale Presidente dell'Ente Provinciale per il turismo ha fatto una prolusione seguita da un resoconto dell'attività del F.I.M.F. per l'anno trascorso fatta dal suo Presidente Gino Bechi. Egli ha poi accennato alla sua partecipazione alla rubrica televisiva di «Lascia o Raddoppia» su invito della RAI-TV al quale ha aderito al solo scopo di rendere più popolare la passione per il fermodellismo. La sua spiccata personalità ha indubbiamente contribuito non poco a risvegliare nel pubblico l'interesse per il nostro hobby.

Ha seguito poi un cospicuo ricevimento nel Salone Vanvitelliano dove alla presenza di S.E. il Prefetto e del Questore di Brescia, il Sindaco Prof. Bruno Boni ha intrattenuto gli ospiti con un discorso al quale il Presidente della F.I.M.F. ha risposto offrendogli una locomotiva «L 835/R»-Rivarossi-una pergamena ed il distintivo del C.F.B. in ricordo della manife-

stazione. E' seguito un rinfresco gentilmente offerto dalle Autorità Bresciane.

Nel pomeriggio la riunione si è svolta sul Colle della Maddalena raggiunto con la nuova funivia espressamente messa a disposizione dei Congressisti.

Il nostro Sig. A. Rossi, quale membro della commissione tecnica del M.C.R.C.P. ha chiarito ai congressisti quanto sia stato fatto finora dal M.O.R.O.P. in tema di unificazione di sistemi di funzionamento e misure dei modelli in scala «H0» ed ha auspicato che quanto stabilito non venga più modificato. Ciò riguarda particolarmente l'unificazione della tensione (12 V. c.c.) il sistema a due rotaie, la larghezza e la altezza della flangia delle ruote, le misure per le controrotaie ed i cuori degli scambi.

Il Presidente Gino Bechi a questo punto fa rilevare l'opportunità che le deliberazioni del M.O.R.O.P. siano rese note di volta in volta mediante circolari alla F.I.M.F. ed il Dott. Briano quale vicepresidente del M.O.R.O.P. ne prende atto. Egli inoltre prega di rimandare la discussione tecnica in sede più adatta in base ai documenti e tabelle già approvati nei precedenti Congressi M.O.R.O.P.

A proposito della diramazione delle circolari, il Dott. Briano si riallaccia a quanto detto in

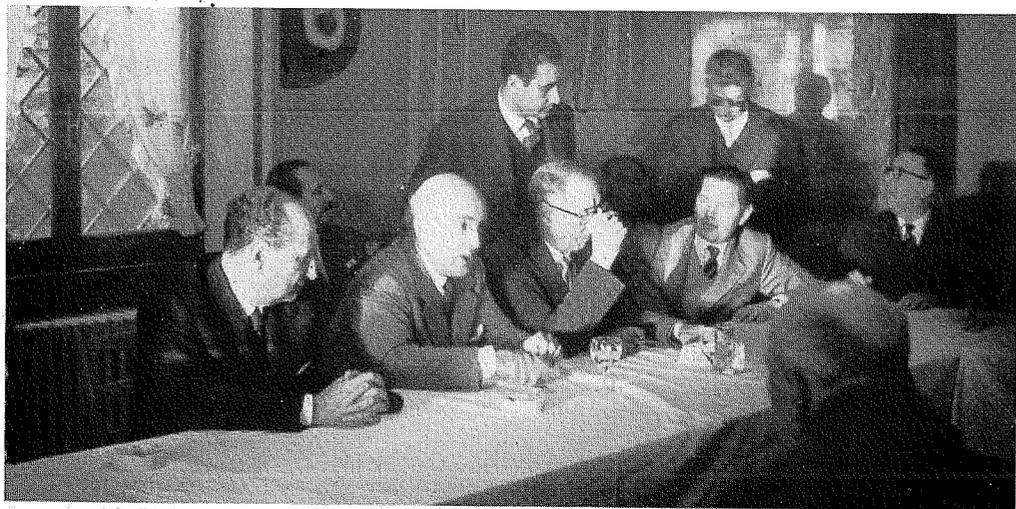


Fig. 1 La seduta nella sala dell'albergo al Colle della Maddalena. Da sinistra seduti: l'Ing. Boccalari, il Comm. Gino Bechi, il Dott. Briano, il nostro Sig. A. Rossi, il Sen. Donati. In piedi: il Sig. Diotallevi e il Presidente del C.F.B.

mattinata dal Comm. Bechi parlando dell'organizzazione dei singoli Clubs Fermodellistici. Sono ben pochi infatti i Clubs che abbiano una sede, o per lo meno un recapito al quale indirizzare la corrispondenza. Non si sanno ancora con precisione in quali altre città si siano costituiti gruppi fermodellistici a parte Brescia, Bologna, Bergamo (Villa d'Alme), Firenze, Genova, Mantova, Milano, Modena, Palermo, Roma, e pertanto viene rivolto l'invito ai presenti ed a tutti in generale di collaborare alla formazione dei gruppi fermodellistici prendendo a cuore i problemi della Federazione. I gruppi, una volta costituiti dovranno comunicare i nomi dei loro soci alla F.I.M.F. la quale provvederà ad iscriverli. I soci a loro volta dovranno versare puntualmente la loro quota di abbonamento che fino ad ora era di L. 200. Malgrado ciò, per l'anno in corso solo la metà dei soci aveva compiuto il proprio dovere e si è rivolto pertanto l'invito all'altra metà di voler versare la propria quota, in verità fin troppo modesta.

Il Presidente ha quindi suggerito di elevare la quota annua a L. 600 e l'assemblea ha approvato all'unanimità. Le spese per un'organizzazione se pur modesta devono in qualche modo essere coperte, come dimostrato dal Comm. Bechi nella sua relazione sul bilancio d'esercizio, e se ciò è stato possibile finora, lo si deve in buona parte ai contributi ricevuti da ditte o persone che hanno voluto benevolmente appoggiare l'opera del F.I.M.F.

M.O.R.O.P. - Il Dott. Briano quale Vicepresidente di questo sodalizio porta i saluti del Presidente Fuchsels e riferisce sulle discussioni

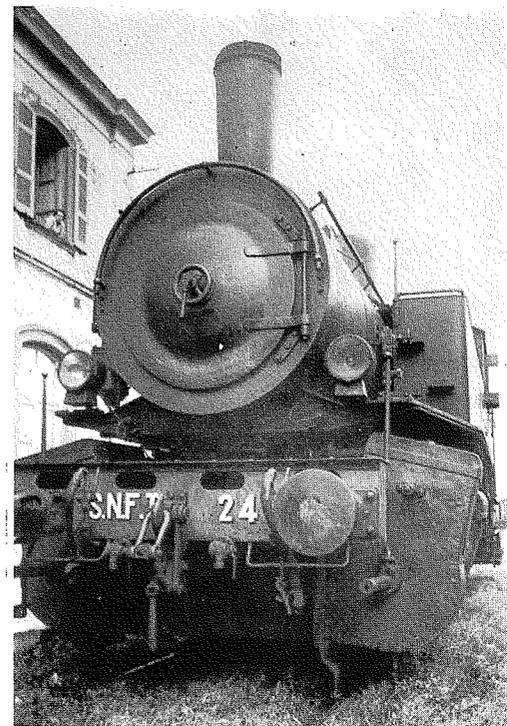


Fig. 2 La locomotiva «Mallet» vista di fronte.

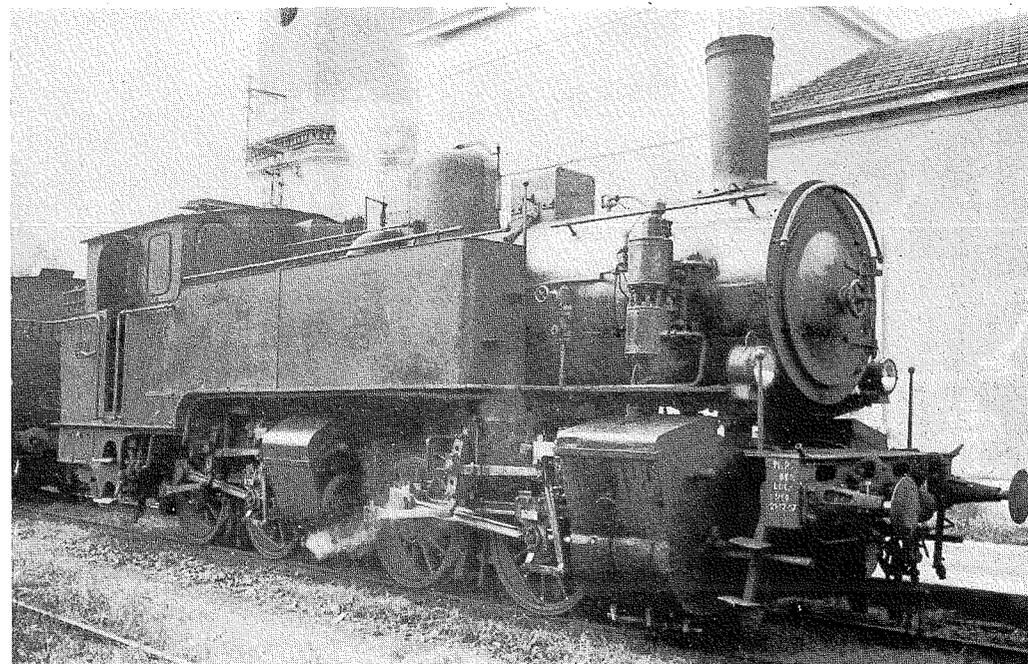


Fig. 3 Locomotiva Mallet costruita nel 1911 da Borsig.

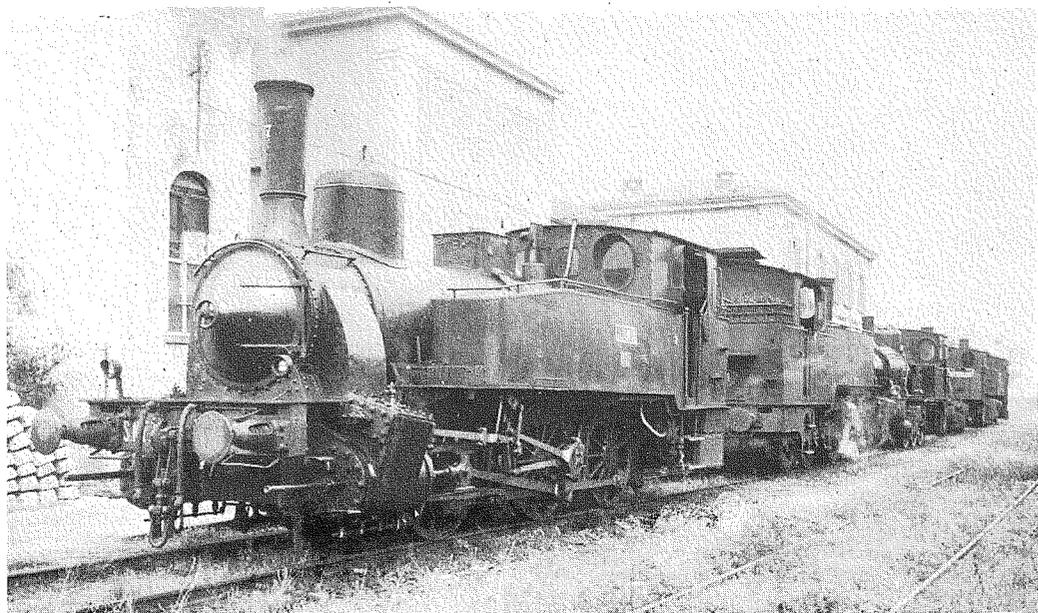


Fig. 4 Una vecchia tre assi delle Costruzioni Meccaniche di Saronno del 1907.

del recente Congresso annuale tenutosi in settembre a Bruxelles al quale purtroppo l'Italia per cause varie non ha potuto partecipare ufficialmente. Si è soffermato principalmente sul nuovo orientamento al quale tende il M.O.R.O.P. trasformandosi da associazione di soli fermodeLListi a quella di «amici delle ferrovie». Poiché riteniamo, che non si può essere modellisti

ferroviani se non si amano le ferrovie vere, la cosa in pratica non cambia, ma solo avrà il vantaggio di aumentare la cerchia degli aderenti ai gruppi fermodeLListici.

Viene quindi auspicato che vi sia una sola associazione per ogni città che faccia capo al F.I.M.F. e che accomuni amici delle ferrovie e fermodeLListi, piuttosto che sorgano gruppi di-

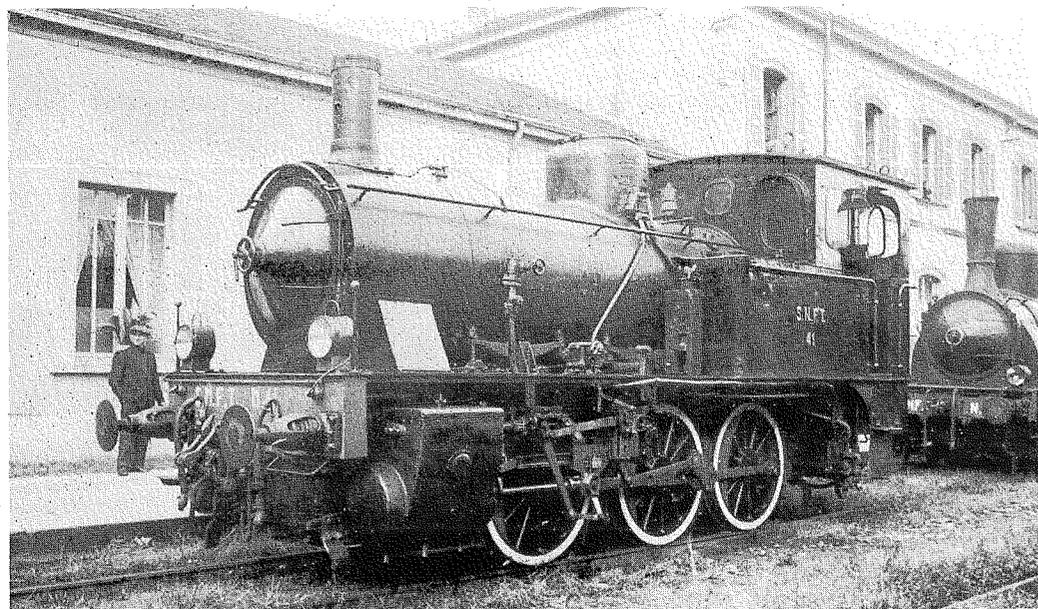


Fig. 5 Una locomotiva a tre assi costruita dalle Officine Meccaniche nel 1927.

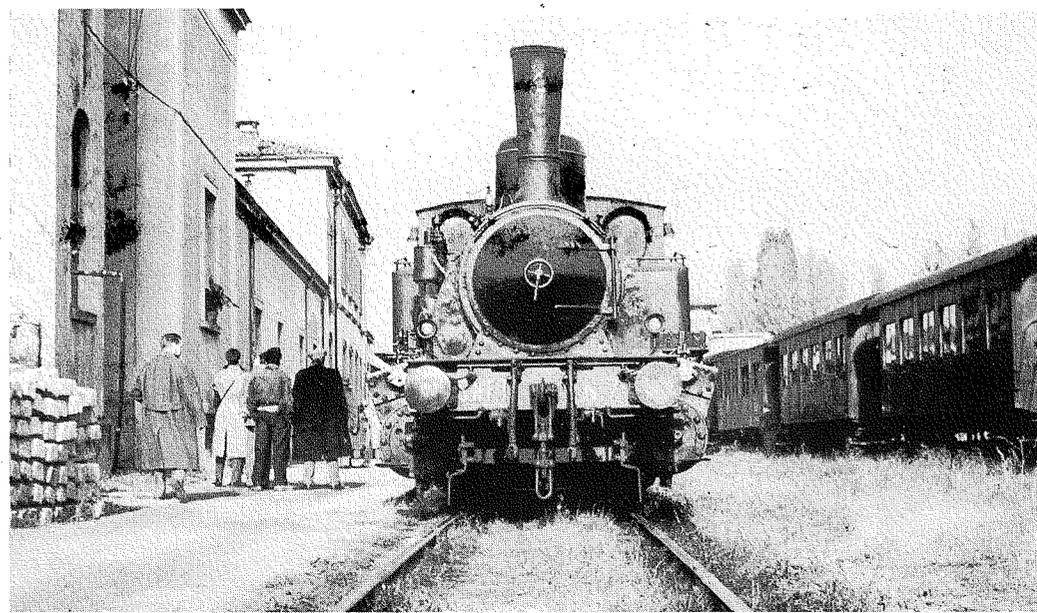


Fig. 6 La stessa locomotiva di Fig. 4 vista di fronte.

stinti, magari in antagonismo fra loro.

Infine viene fatto un sommario appello dal quale risultano presenti i gruppi fermodeLListici di Bergamo (Villa d'Almè), Bologna, Brescia, Firenze, Genova, Mantova, Milano, Modena, Palermo e Roma.

Il giorno seguente, ospiti del C.F.B. i congressisti si sono recati in gita ad Iseo con una autotrice messa gentilmente a disposizione dalla S.N.F.T., a visitare il deposito e l'officina di riparazione delle locomotive.

Dopo l'interessante visita è stato offerto dai dirigenti di quella Società un rinfresco durante il quale fra brevi discorsi inneggianti alla passione per le ferrovie sono state offerte in ricordo a Gino Bechi tre vecchie cornette che

erano una volta in dotazione ai capi treno per segnalare la partenza dei treni. Due di queste erano destinate al presentatore ed al notaio di «Lascia o Raddoppia» e Bechi fedele all'impegno, le ha loro consegnate nella sua susseguente apparizione al Teatro della Fiera di Milano, come tutti avranno visto sui teleschermi.

Nel pomeriggio i congressisti hanno visitato la mostra dei modelli ferroviari allestita nelle vetrine del negozio Bruneri, fra i quali ve ne erano di bellissimi costruiti dai più noti fermodeLListi italiani.

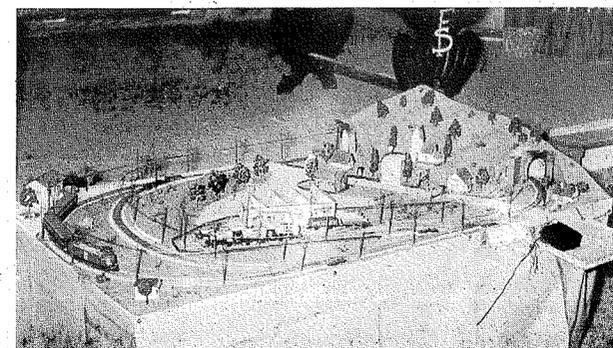
Due giornate veramente interessanti, di cui i congressisti serberanno un lieto ricordo, dovute al fattivo interessamento ed all'entusiasmo che anima i soci del Club Fermodel. Bresciano.

IL CLUB DEL GIOVANE FERMODELLISTA DI ANCONA

Si è tenuta in Ancona la terza Rassegna di modellismo ferroviario indetta dal «Club del Giovane Fermodelista».

La manifestazione ha avuto questo anno una notevole risonanza, dovuta soprattutto alla pubblicità fatta sia sui giornali locali che a mezzo della RAI su trasmissioni a carattere regionale.

Eccezionale l'affluenza del pubblico che, in linea generale ha dimostrato di conoscere già questa passione. Erano esposti numerosi modelli autocostruiti, concorrenti al premio «Città di Ancona» - Rivarossi - da assegnare al modello o complesso più originale esposto da fermodeLListi italiani. Inol-



Il plastico esposto dal Sig. Musto; esso riproduce fedelmente il plastico descritto sul n. 1 di questa rivista.

tre espongono una decina di modellisti, per un totale di quattro plastici e trenta modelli di vario genere.

Dei modelli partecipanti al premio «Città di Ancona»-Rivarossi -cui partecipavano purtroppo solo fermodellisti anconitani, ci sarebbe molto da dire: lo spazio tiranno, ce lo impedisce. Esponevano i Sigg. Casanova, Laccetti, Saffi, Montironi, Cinotti ed Ascoli: in totale ventisei modelli differenti. Dopo un laborioso esame delle

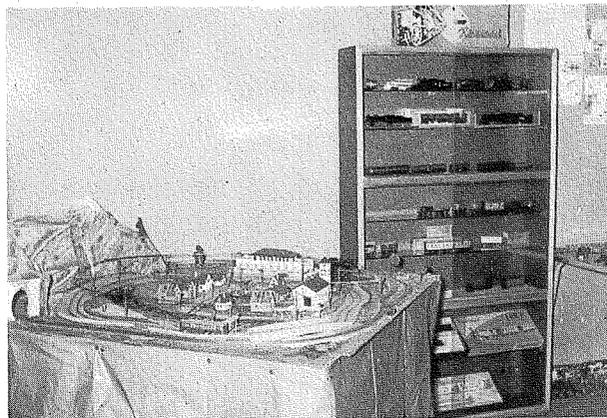
pregevoli riproduzioni, è stato premiato il complesso automatico ideato dal Sig. Saffi Carlo.

Contornavano l'abbondante materiale esposto, tutta la documentazione e bibliografia del ramo, consistente in numerose fotografie, di cui una serie, inviata dalla Spagna dal Sig. Francisco Perales del gruppo fermodellistico di Barcellona (è lo stesso modellista che esprime il desiderio, tramite «HO Rivarossi», di comunicare con fermodellisti italiani. Il Presidente è stato uno dei tanti che risposero al suo appello).

Tra l'altro degna di nota la partecipazione ufficiale delle F.S., tramite il compartimento di Ancona. Le F.S. presentavano un padiglione tecnico-pubblicitario, con materiale inviato dalla Sezione Documentazione delle F.S. A conclusione della Mostra, tirando le somme, il gruppo fermodellistico, oltre al successo ottenuto, poteva annoverare anche il lusinghiero interessamento di alcuni quotidiani, della Rivista «Voci della rotai» e della RAI che aveva intervistato il Presidente del gruppo, per una trasmissione a carattere regionale.

Piero Paggi - Ancona

A Destra:
Esposizione di materiale «Rivarossi» curata da un rivenditore anconitano.



LA RASSEGNA DI MODELLISMO A MONTECCHIO EMILIA

Nei giorni 26 - 27 - 28 Ottobre, in occasione della tradizionale Fiera di Sansimone, è stata allestita da un gruppo di appassionati una rassegna di Modellismo con esposizione di plastici ferroviari, aeromodelli, gare aeromodellistiche ecc. Alla manifestazione hanno partecipato i fermodellisti di Reggio, Modena, Bologna e Parma oltre a quelli naturalmente di Montecchio.

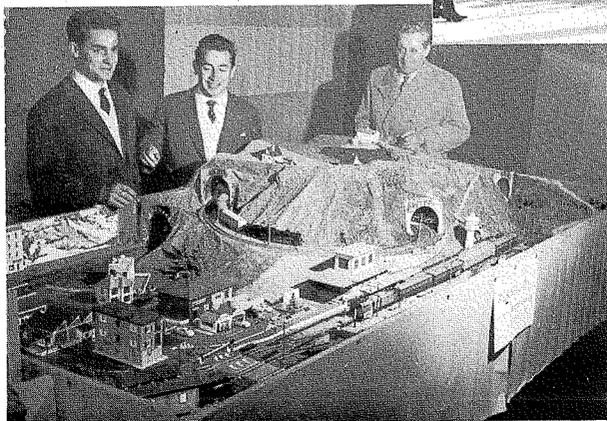
La rassegna è stata visitata da circa 4.000 persone e l'ottima riuscita ha indotto gli organizzatori a ripe-



terla l'anno venturo avendo trovato il pieno entusiastico appoggio di tutti i partecipanti. Vediamo qui:

Sopra
L'ingresso della Rassegna a Montecchio Emilia.

A Sinistra
Il plastico del Sig. Costetto esposto nella Rassegna di Modellismo di Montecchio Emilia.



GLI APPASSIONATI ROMANI ATTESTATI AL MUSEO FERROVIARIO

Questi ultimi tempi hanno mostrato un certo fermento nel mondo fermodellistico: tra l'apparizione del nostro illustre Presidente Gino Bechi alla TV e il congresso nazionale di Brescia, si è inserita una manifestazione romana, nella quale si sono gettate le basi per la formazione di un gruppo di appassionati nella capitale. Non è questo il primo tentativo, ma sembra destinato a miglior vita dei precedenti per molte ragioni, una delle quali fondamentale: si è ottenuto l'appoggio delle F.S., che hanno negli ultimi tempi cambiato l'atteggiamento verso noi... seccatori; ed infatti la riunione in parola si è svolta in una sala del Museo Ferroviario di Roma Termini ed è stata integrata dalla proiezione di un ottimo film ferroviario, a cura del Museo stesso. Ma non si ferma qui il graditissimo interessamento delle F.S.: si è già ottenuto di poter usare la sala di proiezione del Museo per tutte le riunioni, di avere del materiale documentario, e si conta ora di arrivare ai seguenti obiettivi:

- Esposizione di un plastico e di materiale rotabile al Museo.
- Ottenere un «buco» dove installare un banco di prova e di lavoro comune.
- Avere il permesso per visite collettive agli impianti F.S. di Roma e dintorni.

Questo nuovo stato di cose e questo programma è stato ciò che si è esposto il 5 ottobre

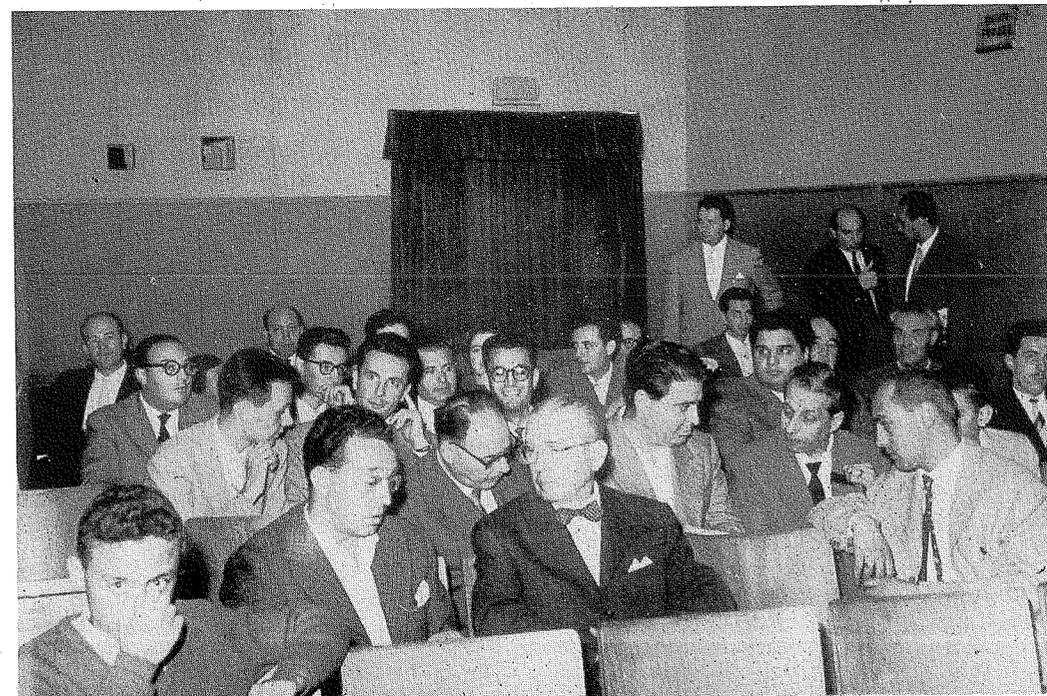
scorso ai trentacinque intervenuti, che hanno preso atto con interesse ed hanno chiaramente dimostrato di voler dare veramente vitalità alla iniziativa. Non vorremmo far nomi, perché è impossibile ricordare tutti, ma all'appassionato interesserà sapere che, insieme alle vecchie conoscenze del gruppo romano, come i noti Sigg. Strudthoff e Gonnelli e ai promotori Serpieri, Diotallevi, Ing. Ferri, Mantovani, non mancavano nuovi adepti, come i fratelli Zuccaroli, e perfino una rappresentante del gentil sesso, la Signorina Anna Vera Luchini.

Tutti dunque sono disposti, anzi decisi, a collaborare per la rapida organizzazione del gruppo e, quando queste note verranno pubblicate, saranno già completati i colloqui coi rappresentanti delle F.S. e si sarà già dato inizio alla normale attività, della quale ogni tanto daremo notizia attraverso queste colonne.

Ricordiamo a coloro che sono interessati al nostro programma, ma non hanno potuto partecipare alla riunione, che in qualunque momento possono informarsi, presso il Museo Ferroviario di Roma Termini, della data e dello scopo delle ulteriori riunioni previste.

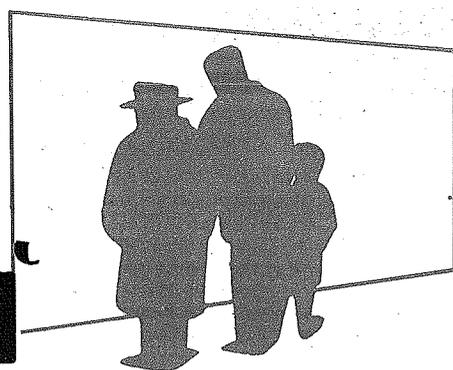
Vogliamo infine ringraziare Rivarossi per la collaborazione tanto utile, l'Ing. Bonazzelli per la gentile lettera di simpatia, e i Sigg. Luberti e Dott. Pellegrino delle F.S. che ci hanno permesso la realizzazione della nostra idea.

Gio. Mantovani - Roma



La riunione dei fermodellisti romani in una sala del Museo Ferroviario di Roma.

vetrina delle novità



LA SCATOLA ATTREZZI PER LO SMONTAGGIO E LA RIPARAZIONE DEI TRENI «RIVAROSSÌ»

Molti sono coloro che, dotati di un certo grado di esperienza meccanica sono in condizioni di smontare e rimontare locomotive ed accessori per la loro miglior manutenzione, o se occorre, per riparare qualche guasto. L'operazione rimane indubbiamente agevolata se si dispone della opportuna attrezzatura che viene a tale scopo messa a disposizione del pubblico nella nuova scatola attrezzi «SAC» che è stata posta recentemente in vendita.

Sul catalogo sono descritti tutti gli attrezzi contenuti nella scatola ma per i lettori che non ne fossero al corrente, riportiamo qui l'elenco.

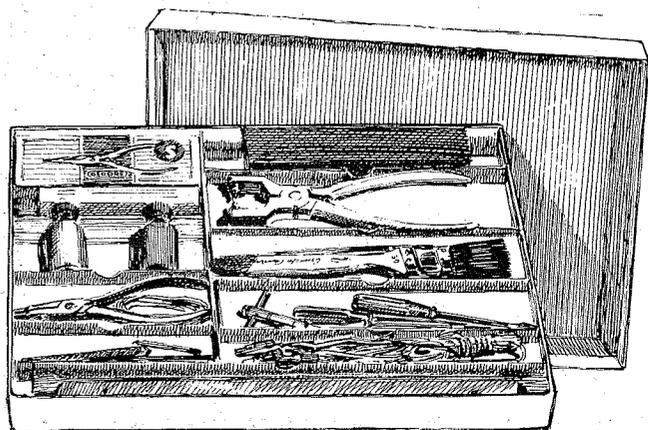
Facciamo presente che alcuni attrezzi di uso più comune vengono anche messi in vendita separatamente e questi sono contraddistinti dalla sigla «AM» con i numeri progressivi dall'1 al 9. Questi attrezzi potranno essere richiesti presso tutti i negozi che vendono treni «Rivarossi».

SAC Scatola attrezzi completa **L. 22.000**
Nella scatola attrezzi sono compresi:

- 1 Siringa 20 cmc.
 - 1 Foglio tela abrasiva
 - 1 Pennellina da 20 mm.
 - 2 Pennelli n. 1
 - 3 Cacciaviti di differenti dimensioni
 - 4 Limette diverse
 - 1 Pinza da orologiaio a punta
 - 20 gr. Stagno preparato per saldature
 - 1 Coppia cavetti con spine e bocche di coccodrillo
 - 1 Pinza a punte piatte
 - 1 Tubetto collante «Faller» 505
 - 1 Maschio 2,6 MA III
 - 1 Saldatore 6 - 8 V. 12 W. da alimentare con un RT 2 o RT 3.
- ed uno per tipo degli attrezzi segnati qui a fianco in vendita anche sciolti.

- Attrezzi in vendita anche sciolti:**
- AM 1 Piano di controllo per l'altezza dei ganci. L. 4.500
 - AM 2 Attrezzo per la pulitura dei tagli del collettore. L. 50
 - AM 3 Chiave aperta per esagono da 3 mm. (per regolazione gioco assiale motore). L. 100
 - AM 4 Chiave a tubo per esag. da 3 mm. L. 240
 - AM 5 Chiave a tubo per esag. da 6 mm. L. 240
 - AM 6 Pinza speciale per chiusura di RT 2 e RT 3. L. 1.800
 - AM 7 Pinza speciale per ribattini, pantografi e biellismi. L. 1.400
 - AM 8 Flacone di grasso speciale (per trasmissioni). L. 120
 - AM 9 Flacone di olio di vasellina (per biellismi). L. 100

Gli attrezzi elencati per i quali non è specificato il prezzo non sono in vendita separatamente.

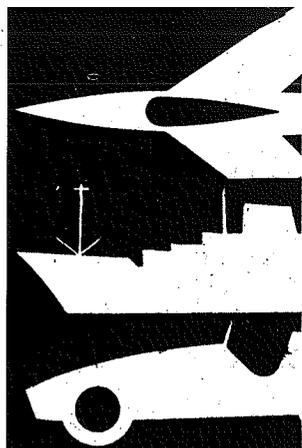


raccomanda di

Modellismo

abbonamento annuo
L. 2.500
un numero
L. 250

RIVISTA MENSILE DI TECNICA E CULTURA MODELLISTICA
AEREA, NAVALE, FERROVIARIA E AUTOMOBILISTICA
in vendita in tutte le edicole
MILANO - via Arcivescovo Romilli 4



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"

MARKLIN

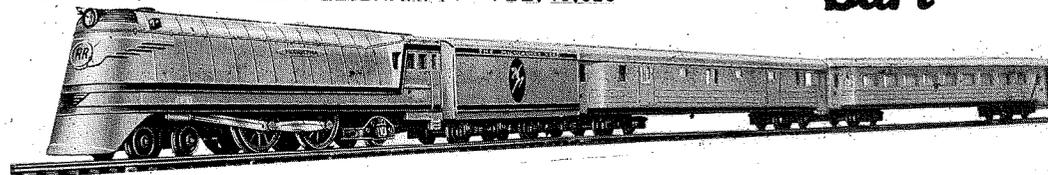
TUTTO PER IL
MODELLISMO AEREO
FERROVIARIO E NAVALE

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*

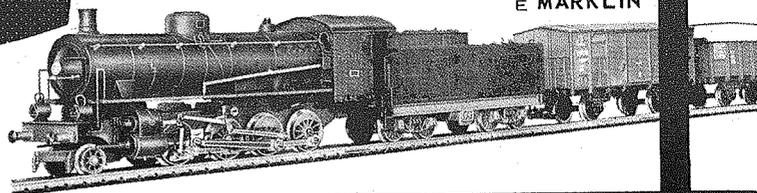
È LA GAMMA COMPLETA DEL MODELLISMO FERROVIARIO

E. TORTORELLI

ANCONA
Corso Garibaldi, 97 tel. 24.930

modellismo
aereo e navale

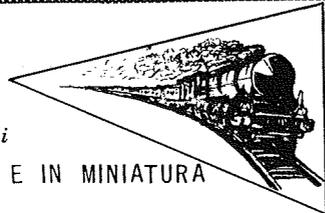
ASSORTIMENTO
COMPLETO
DELLE CASE:
RIVAROSSI
E MÄRKLIN



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

MILANO
Tel. 270.811

VIA BALDISSERA, 9
ANGOLO STOPPANI

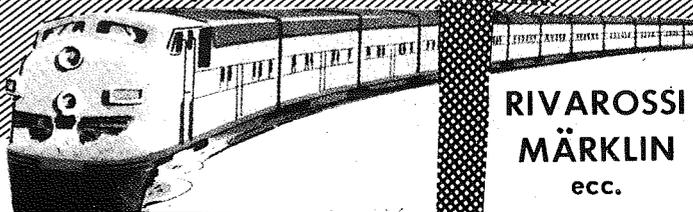
ditta
**EGIDIO
ANCONA**

P.za TRENTO TRIESTE 82
Via Contrari 2

tel. 62.66
FERRARA

TRENI ELETTRICI
IN MINIATURA

il giocattolo piu' bello!



RIVAROSSI
MÄRKLIN
ecc.

VENDETE
ANCHE PER CORRISPONDEZA

ditta **MONTANARI** fondata nel 1840

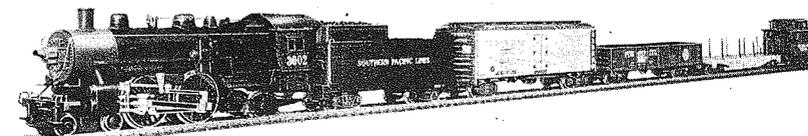
Via Guerrazzi 28 - BOLOGNA

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...*

TRENI ELETTRICI RIVAROSSI
MECCANO - GIOCATTOLI NAZIONALI ED ESTERI

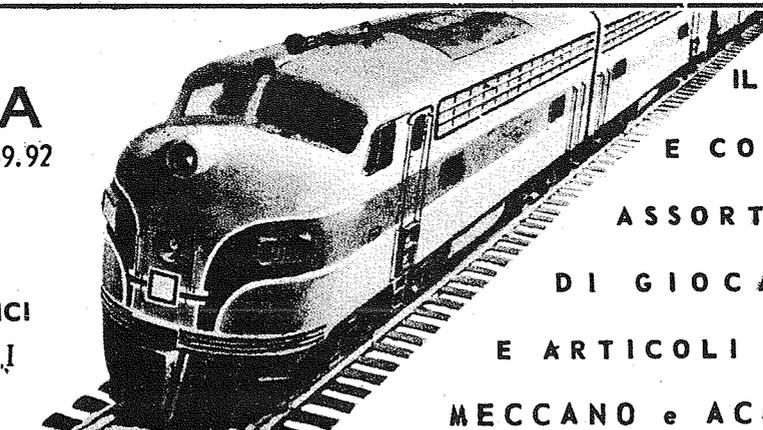


PAPALINI

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

la GIOIA

di Nunzi Eugenio ROMA
Corso Trieste, 104
tel. 848-873

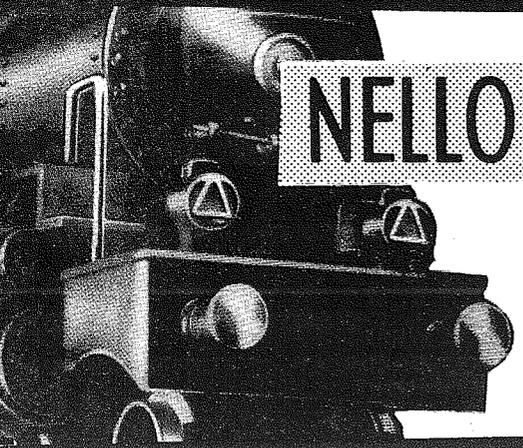
TRENI ELETTRICI 'RIVAROSSI' - PARTI DI RICAMBIO - ASSISTENZA SERVIZIO
CASE: FALLER - VOLLMER - PALIFICAZIONE ITALIANA A CATENARIA
PLASTICI FERROVIARI - TUTTO PER MODELLISTI - GIOCATTOLI NOVITA'

alla gioia dei bimbi

VIA PO 46 - TORINO
tel. 882850

COMPLETO
ASSORTIMENTO DI GIOCATTOLI 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.
per:

arbiter

ABBIGLIAMENTO
FIRENZE - Via Brunelleschi
Tel. 21.318

MODELLISMO
. FERROVIARIO .
. NAVALE . AEREO .

e i migliori giochi istruttivi



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 COSTRUZIONI 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

«MARISA» di M. Bolla
Via Manno 33 - CAGLIARI
I MIGLIORI GIOCATTOLI ED I PIÙ
BEI TRENI ELETTRICI

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
RIVAROSSI
COMPRESI PEZZI DI RICAMBIO

ORVISI - BUCHBINDER
Via Ponchielli 3 - TRIESTE
I GIOCATTOLI PIÙ BELLI E
I TRENI ELETTRICI MIGLIORI

Dite ai nostri inserzionisti che
avete visto la loro pubblicità su
HO RIVAROSSI

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

F.LLI DESSI
Corso Vittorio Emanuele 2
CAGLIARI
I PIÙ BEI GIOCATTOLI
TRENI ELETTRICI RIVAROSSI

ONORATO ISACCO
Corso V. Emanuele 36 - TORINO
TRENI ELETTRICI RIVAROSSI,
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 GIOIELLI DEI
GIOCATTOLI SCIENTIFICI

Fate di HO RIVAROSSI
la guida per i vostri acquisti

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 GIOCATTOLI" C.so Garibaldi 2

GIOCHI e GIOCATTOLI di tutti i tipi

FERROVIE "Rivarossi", e MÄRKLIN - cataloghi a richiesta

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

FERRUCCIO TESTI

PADOVA

