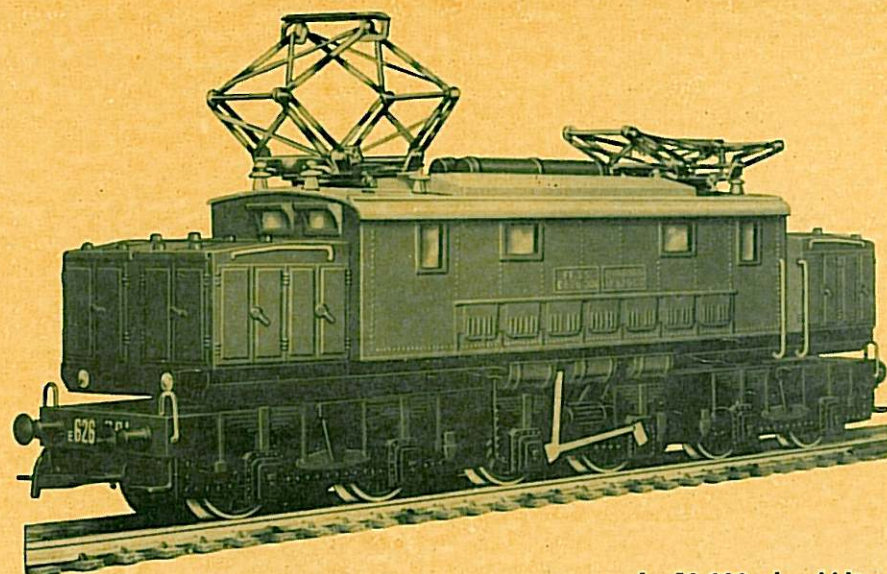


Rivarossi

Locomotore elettrico delle
F.S. tipo «E 626» per
treni merce e passeggeri.

Le 626/R



L. 10.000 al pubblico

Le 626/R

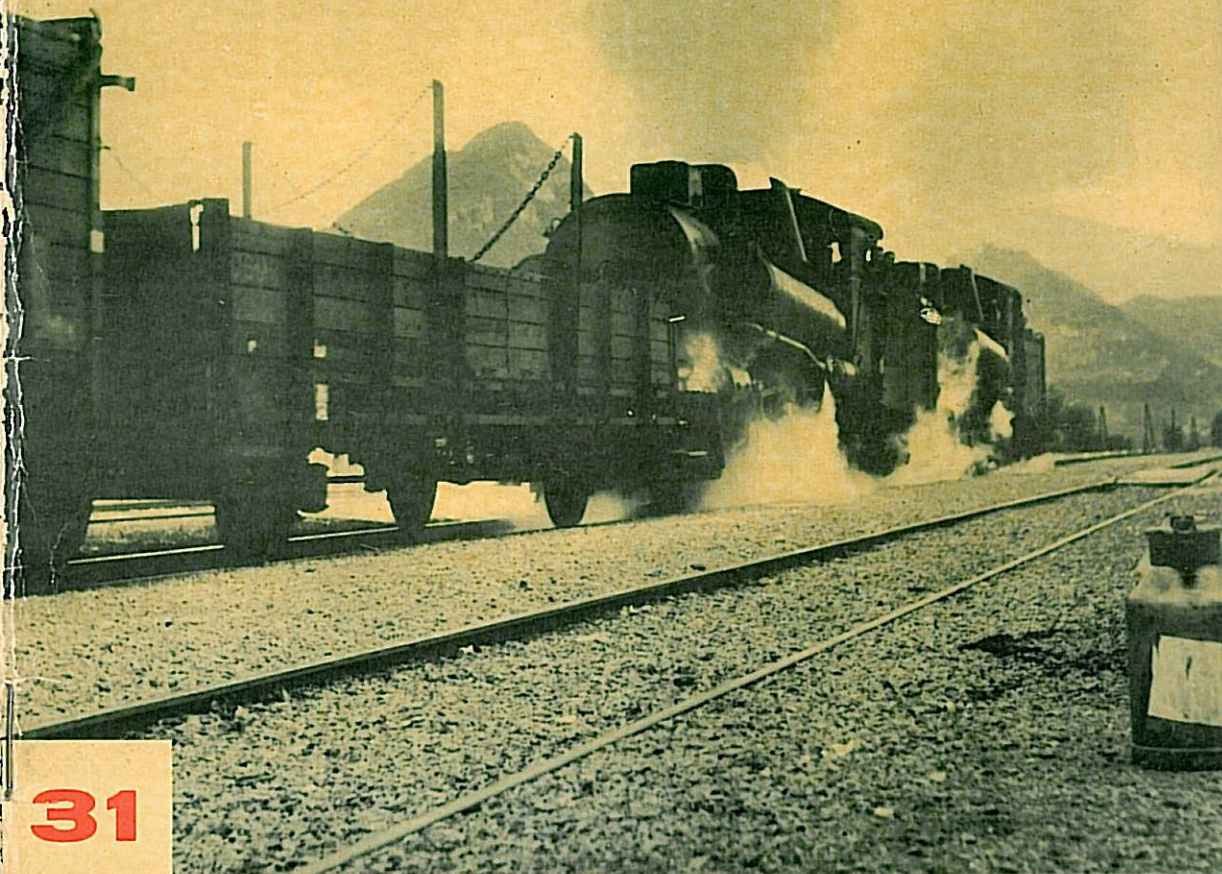
In seguito alle numerose richieste degli
appassionati e dei collezionisti viene
nuovamente prodotto in numero limitato
questo modello migliorato e modificato in
alcuni particolari. Esso fa parte della
«Serie per collezionisti» illustrata e
descritta in un apposito catalogo a colori.

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

dalla
colle

H0

Rivarossi



31

RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

aprile 1959 anno VI L. 150



Mastro Goppetto

di

SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLE**

MODELLISMO

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

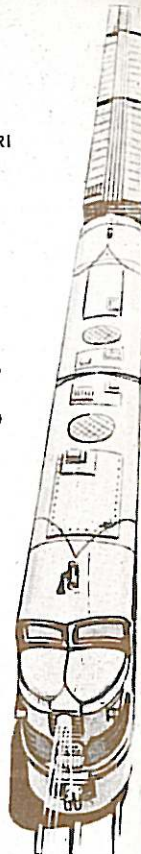
LUNGHEZZA CM. 50

NELLE SEZIONI E MISURE:

L	mm. 1,5x1,5	2x2	3x3	3x4	CAD. F. 80
T	1,5x1,5	2x2	3x3		" E. 100
	1,5x2	2x3	3x4		
C	1x1,5	1,5x2	2x3	3x4	" E. 80
	1,5x1,5	2x2	3x3		
I	1,5x1,5	2x2	3x3		" E. 100
	1,5x2	2x3	3x4		

AVIOMINIMA

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



ROMA

VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038

"Casamia" di U. Battista

Rivarossi

VASTO ASSORTIMENTO



LA MODELLISTICA

MILANO - P.ZZA XXV APRILE 1 ☎ 666195 • di Hago: Howaglimian

GIOCATTOLE E MATERIALI INERENTI
ALLA COSTRUZIONE IN MINITURA
DI GIOCATTOLE MECCANICI

treni elettrici

"Rivarossi"



T. Ciccollella & 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

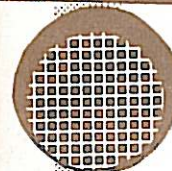


**al
nuovo
emporio**

(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 MINITURA

Rivarossi

PEZZI DI RICAMBIO, RIPARAZIONI, LAMPADARI - TV - RADIO

accessori per plastici
di case estere
e nazionali

"casa dei balocchi"

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

Rivarossi
TREN ELETTRICI



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

GULLIVER

via S. Maria in Via 37/c ROMA

MODELLISMO E GIOCATTOLI



TRENI
ELETTRICI
Rivarossi

completo
assortimento
di treni elettrici

Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO E PEZZI
STACCATI PER MODEL-
LISTI - SERVIZIO ASSI-
STENZA TECNICA

VENDITE
ANCHE
PER
CORRISPONDENZA

Vigano

CASA FONDATA NEL 1880
PIAZZA CORDUSIO
MILANO

accessori per plastici
FALLER - VOLLMER
PREISER WIKING
AEREI FROG

"casa dei balocchi"

Tutto per l'aeromodellismo
Automodellismo
Navimodellismo

A. MILANESIO

Via di Nanni 118 / 120
Tel. 380.663

TORINO

Articoli sportivi
Giocattoli nazionali ed esteri
Assistenza e riparazioni in genere



COMPLETO ASSORTIMENTO
DI TRENI ELETTRICI

Rivarossi

PALERMO

Via Macqueda 233

GIOCATTOLI PIU' ORIGINALI

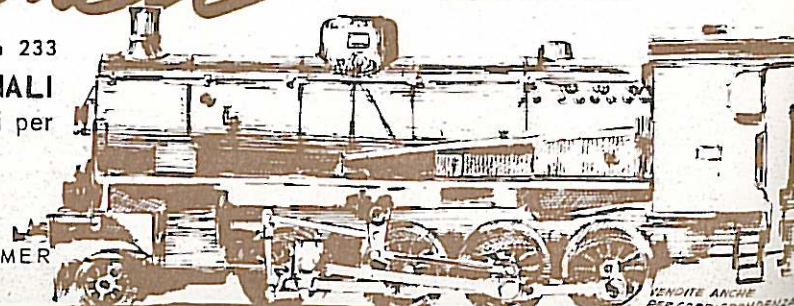
parti di ricambio e pezzi staccati per
modellisti

ASSISTENZA TECNICA

accessori per plastici

RIVAROSSO - FALLER - WOLLMER

4 PREISER - WIKING



VENDITE ANCHE
PER CORRISPONDENZA

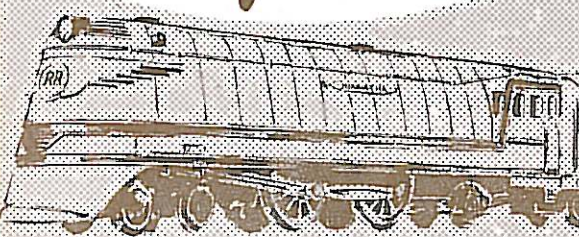
LA CASA DEL GIOCATTOLO

Bolla

di G. BOLLA

VIA MANNO 53
CAGLIARI

TUTTO
PER
IL MODELLISMO

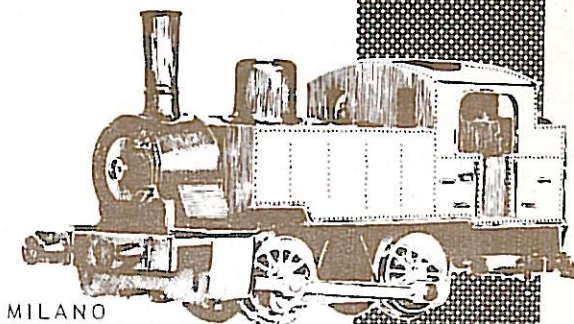


fochimodels

DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

Tutto per l'Aeromodellismo - Automodel-
lismo - Navimodellismo - Fermodellismo -
Scatole di montaggio - Accessori e mate-
riale per la loro costru-
zione - Motori nazionali
ed esteri: Diesel - Glow
Plug - Jetex - Reattori -
Radiocomandati - Parti
staccate ed accessori
vari.
Assistenza e riparazio-
ni in genere.



MILANO
Corso Buenos Aires, 64-tel. 221.875

GASPERINI

giocattoli

assortimento

materiale



TRENI

Rivarossi

COSTRUZIONE PLASTICI

GIOCATTOLI DI

TUTTI

I TIPI

BOLOGNA
VIA FARINI 2
TEL. 35.217

Italo

TRENTO
PIAZZA ITALIA

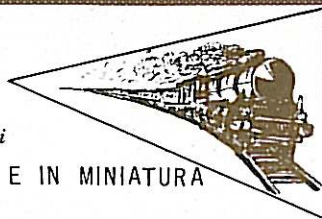
TRENI ELETTRICI
Rivarossi



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

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

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



racsegna 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

CIPICIANI

VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI RIVAROSSÌ
PERUGIA
VIA ALESSI, 12

MATERIALI AEREI NAVI MODELLISTICI NAZIONALI ED ESTERI
esclusivisti 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. 31 Aprile 1959 Anno VI L. 150



EDITORIALE

Con la Fiera di Milano si svolge ogni anno nel mese di aprile la più imponente manifestazione industriale e commerciale italiana ed in tale occasione tutte le ditte presentano le loro nuove creazioni.

La «Rivarossi» in modo particolare presenta una lunga serie di nuovi articoli che verranno messi in commercio nel corso dell'anno.

Nella rubrica «Vetrina delle novità» di questo numero, sono illustrate tutte le novità per pronta consegna o per consegna maggio. Le più belle sorprese però che saranno pronte più avanti, non sono illustrate ma lo saranno nei prossimi numeri man mano che usciranno dalla produzione. Fra esse una nuova locomotiva a vapore a tre assi con tender riprodotto il tipo «625 F.S.» che avrà un prezzo di L. 6.200 al pubblico, il treno rapido Breda «TEE» con sirena automatica incorporata, completo di binari e dispositivo di azionamento sirena a L. 14.000, una piattaforma girevole, un passaggio a livello automatico, un deposito locomotive ed altri articoli ancora i cui modelli sono presentati nei nostri stand nel padiglione del Giocattolo.

Il nuovo catalogo 1959 che illustra tutte queste novità è uscito in questi giorni; non mancate di consultarlo.

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 Varityper e stampato con Multilith da Rivarossi - Como

IN QUESTO NUMERO

Costruiamo un plastico	Pag. 8
La Storia delle locomotive a vapore	« 12
Concorso «Flash»	« 16
L'Album delle locomotive	« 18
Una tavola di costruzione	« 20
I plastici dei lettori	« 24
Ho visitato Madurodam	« 26
I nostri lettori all'opera	« 28
Vetrina delle novità	« 30
Vita dei Gruppi Fermodellistici	« 33
Occhio al treno	« 34

NEL PROSSIMO NUMERO

Seguito di «La storia delle locomotive a vapore»
I nostri lettori all'opera
L'Album delle locomotive
Concorsi fotografici a premio ed altre rubriche interessanti.

COSTRUIAMO UN PLASTICO

Quinta puntata

Riprendiamo la descrizione del secondo plastico presentato alla Fiera di Milano dell'aprile 1958.

Come abbiamo annunciato nel n. 29, questa puntata sarà dedicata alla descrizione dei collegamenti elettrici realizzati per ottenere il completo funzionamento, in automatismo e no, di quella che abbiamo chiamata la linea «secondaria».

Nelle pagine seguenti è riprodotto lo schema elettrico di tutti i collegamenti necessari per realizzare il movimento contemporaneo di due convogli come descritto nella 3ª puntata.

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

- 1) Fermare i due convogli, uno all'uscita della stazione superiore e l'altro alla uscita di quella inferiore;

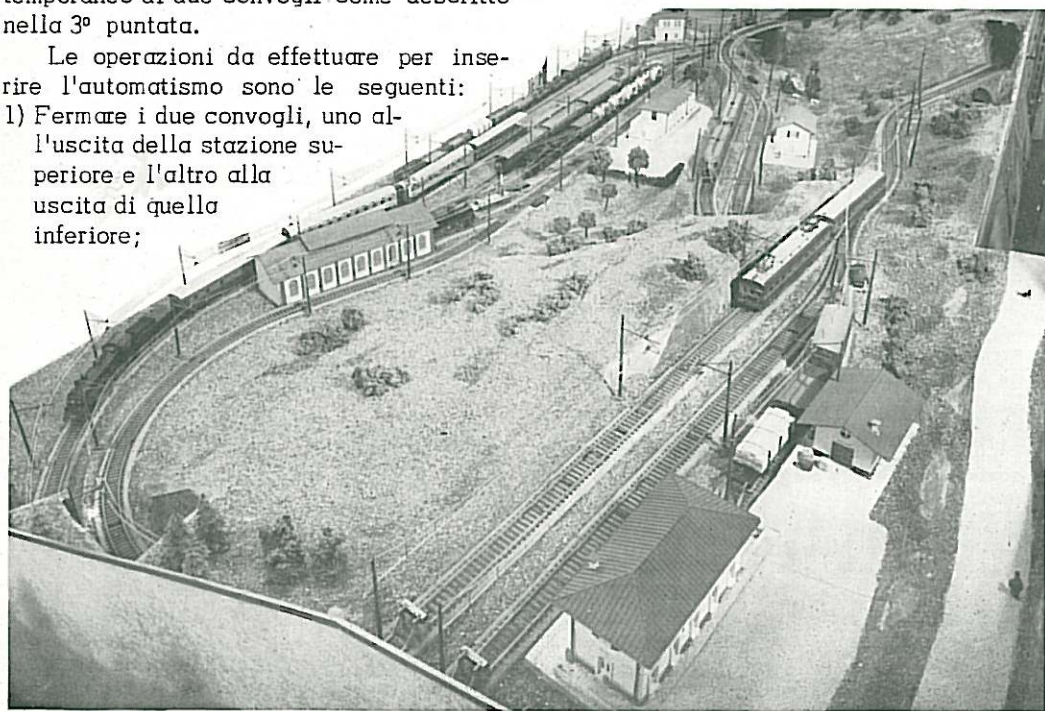


Fig. 1 Una veduta del plastico descritto in questo articolo. Si possono vedere i due tracciati distinti: il primo, quello descritto nel n. 29 costituito da un ovale seminascondito in galleria di cui in fondo a sinistra vediamo la stazione; il secondo costituente la linea di montagna che parte dalla suddetta stazione, entra nella galleria in primo piano, passa per la stazione intermedia di incrocio e arriva alla stazione alta in primo piano. La descrizione di questo articolo si riferisce a questo secondo tracciato dove due convogli di automotrici compiono il loro tragitto di va e vieni incrociandosi a metà strada interamente in automatismo.

più precisamente sui tratti di binario compresi tra l'ultimo scambio delle stazioni stesse ed il pedalino più vicino.

- 2) Aprire l'interruttore «G» e chiudere l'interruttore «M».
- 3) Mettere in posizione di segnale rosso i tre «Pb 2» collegati con le sezionature effettuate in corrispondenza delle stazioni.
- 4) Azionare i «Pb 1» di «azzeramento relais» schiacciando le levette nell'ordine da destra verso sinistra.

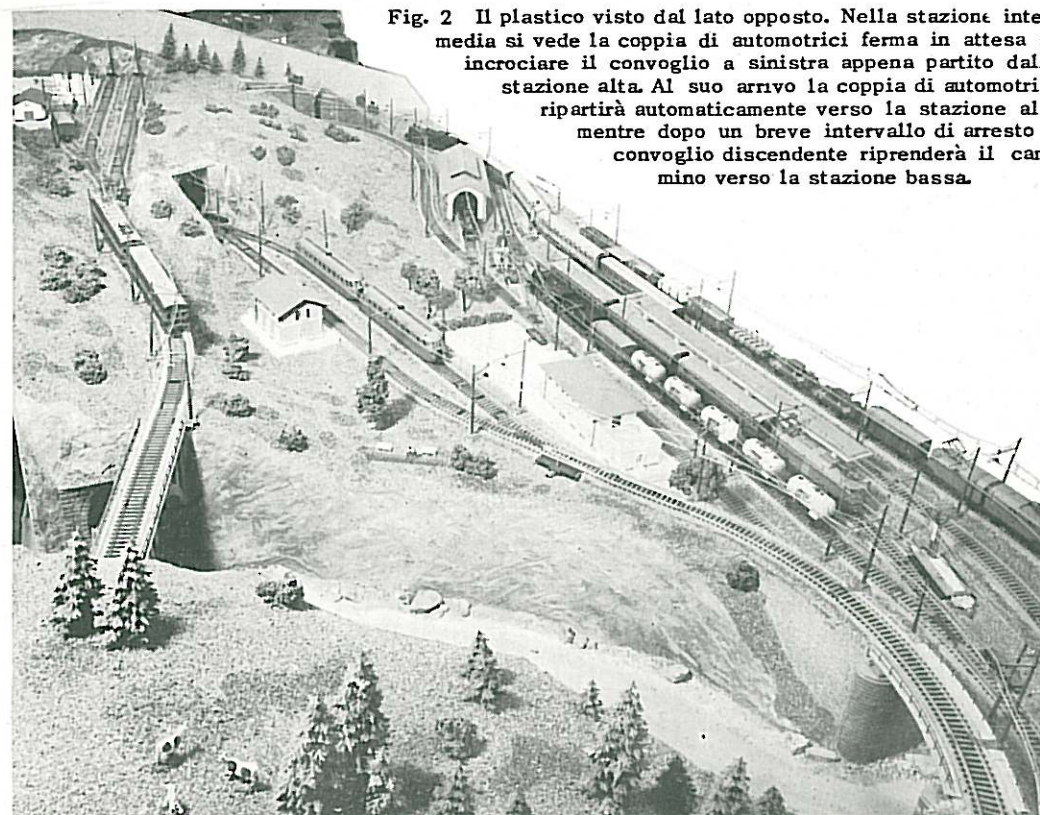


Fig. 2 Il plastico visto dal lato opposto. Nella stazione intermedia si vede la coppia di automotrici ferma in attesa di incrociare il convoglio a sinistra appena partito dalla stazione alta. Al suo arrivo la coppia di automotrici ripartirà automaticamente verso la stazione alta mentre dopo un breve intervallo di arresto il convoglio discendente riprenderà il cammino verso la stazione bassa.

- 5) Disporre le levette degli «INV» dei due trasformatori in modo che i due convogli si allontanino dalla stazione di testa.
- 6) Chiudere l'interruttore «G».
- 7) Dare corrente agendo sulle manette di regolazione dei due trasformatori di comando.

Da questo istante i due convogli percorrono alternativamente, uno in salita e l'altro in discesa, la linea secondaria, incrociandosi nella stazione intermedia. Agendo sulla vite di regolazione dei «Relais termici Faller 647» si potrà stabilire a piacere il tempo di fermata dei convogli in ciascuna stazione.

Quando si desidera passare dal funzionamento in automatismo a quello telecomandato occorrerà compiere, nell'ordine, le seguenti operazioni:

- 1) Togliere corrente ai binari e alla linea aerea portando a «zero» la manetta di regolazione dei due trasformatori.
- 2) Aprire l'interruttore «G».

- 3) Azionare i «Pb 1» di «azzeramento relais» schiacciando le relative levette, nell'ordine, da destra verso sinistra.
- 4) Aprire l'interruttore «M».

Da questo momento si potranno comandare gli scambi mediante i relativi «Pb 1» e dare corrente ai tratti sezionati mettendo al «verde» i tre «Pb 2». Il movimento dei treni potrà essere ottenuto normalmente agendo sulle manette di regolazione e sugli inversori dei due trasformatori di comando.

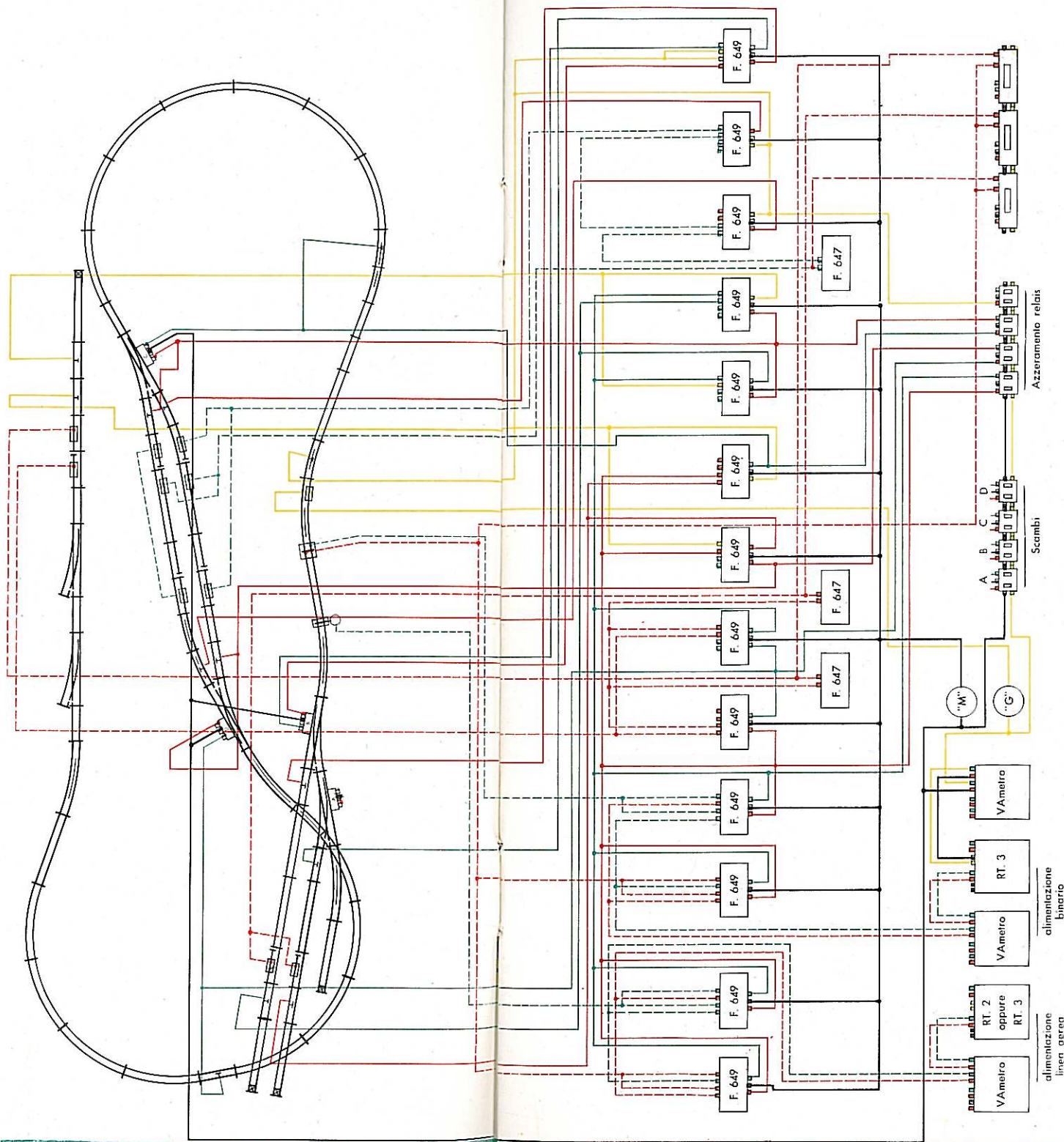
Anche su questo tracciato abbiamo applicato il sistema di controllo descritto in Fig. 2 della precedente 4ª puntata. In parallelo con ciascuno dei numerosi «Relais Faller 649» abbiamo inserito una lampadina da 19 V. «SFN 761», in modo, sia di poter controllare dal quadro comando il perfetto funzionamento di ciascun pedalino di contatto, sia di avere una spia luminosa che segnali immediatamente quando un pedalino rimane schiacciato e, di conseguenza, un relais rimane sotto corrente.

Non resta ora, prima di iniziare la costruzione del paesaggio, che sottoporre entrambi i tracciati ad un accurato collaudo facendo circolare tutti i vari convogli sia in automatico, sia mediante telecomando. Raccomandiamo vivamente di spingere a fondo tale collaudo, controllando ogni punto dei binari e particolarmente ogni automatico in modo da evitare laboriose messe a punto quando la costruzione sarà ultimata e quindi molte parti del tracciato risulteranno molto meno facilmente accessibili.

Costruzione del paesaggio

Terminato il collaudo siamo ormai giunti al momento di passare alla costruzione delle montagne ed alla realizzazione di tutti quei particolari (strade, alberi, muraglioni di sostegno, ecc...) che daranno al nostro plastico un aspetto quanto mai realistico.

Le due fotografie qui pubblicate possono già dare un'idea abbastanza completa di come abbiamo realizzato molti particolari del paesaggio. Per quanto riguarda tutte le notizie di carattere generale riguardanti la realizzazione, pratica rimandiamo i nostri lettori a quanto abbiamo già esposto varie volte, in occasione della descrizione di altri plastici ed in particolare, a quanto detto nella seconda puntata di «Costruiamo un plastico» sul n. 27 di «H0» Rivarossi.



Schema dei collegamenti elettrici per ottenere le manovre in automatico descritte in questo articolo. Per semplicità e per non rendere troppo complesso lo schema sono stati omissi i collegamenti tra i quattro «Pb 1» ed i relativi scambi. Gli uni e gli altri sono contrassegnati con le lettere di riferimento A-B-C-D. I relè elettromagnetici sono contraddistinti con il numero F 649 e quelli termici con F 647. Di questi ultimi ve ne sono tre e servono per controllare i tempi di arresto dei treni nelle stazioni: quello a sinistra per la stazione bassa, quello al centro per la stazione alta e quello a destra per la stazione intermedia.

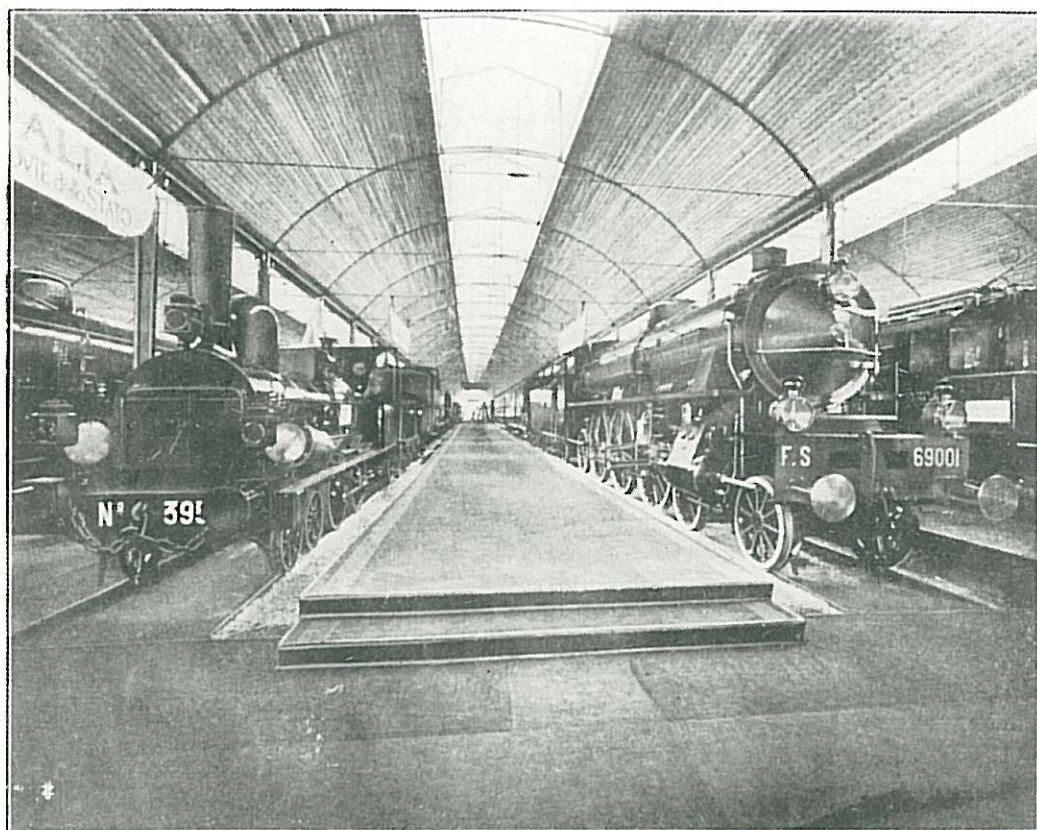
LA STORIA DELLE LOCOMOTIVE A VAPORE E DELLA LORO EVOLUZIONE IN ITALIA SI INTRECCIA SPESSO CON QUELLA CIVILE E MILITARE DELLA NOSTRA PATRIA.

Quinta puntata

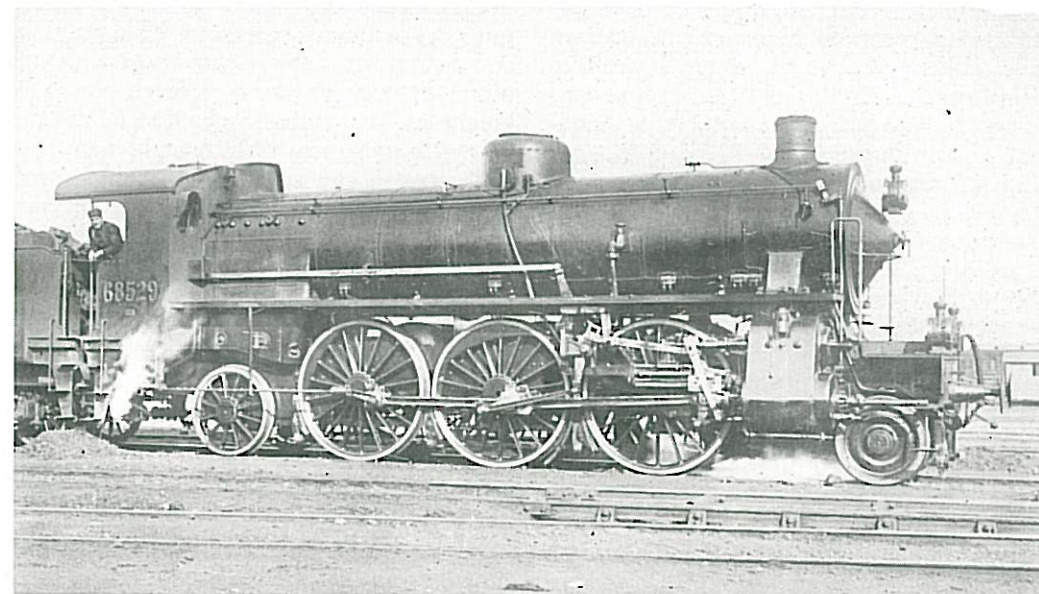
Già alla Esposizione di Torino, del 1911, furono presentate, come macchine a vapore surriscaldato, oltre alle 690, anche le 625 F.S. (derivazione del gruppo doppia espansione 600 F.S.) e 740 F.S. (derivazione del gruppo doppia espansione 730 F.S.), ma il gruppo più tipico e meglio riuscito delle Ferrovie Italiane fu quello a semplice espansione a vapore surriscaldato, quattro cilindri, derivazione dal 680 F.S.: il conosciutissimo gruppo 685 F.S. Delle macchine che lo componevano,

veramente tutto fare ed adattissime alle condizioni delle linee della rete italiana i cui profili, tranne nella pianura Padana e lungo la costa Adriatica, sono generalmente tormentati e difficili, le prime dieci uscite furono destinate al deposito di Napoli, e dalla 11 alla 30, al deposito di Roma Termini, in sostituzione di altrettante 680 inviate ai depositi del Nord.

Le 680, se avevano costituito un notevolissimo progresso nei riguardi della potenza rispetto ai precedenti tipi di locomotive



La «Chiabrera» a fianco della 69001 nella Sezione dedicata alle Ferrovie dello Stato nell'Esposizione di Torino nel 1911, in cui furono presenti, con molto materiale, anche parecchie delle principali ferrovie europee.
(Dalla collezione Zeta-Zeta)



Una delle prime venti locomotive del gruppo 685, che appena uscite dalle Officine Breda di Milano, furono destinate al Deposito Locomotive di Roma Termini. E' la 68529, che qui vedete in manovra all'uscita del vecchio deposito locomotive di Roma Termini, che venne soppresso sul finire del 1913.
(Dalla collezione Zeta-Zeta)

tive da viaggiatori anche a tre assi accoppiati, erano lente, come del resto tutte le macchine a doppia espansione, negli avviamenti e richiedevano sovente l'aiuto di una macchina di rinforzo, ordinariamente una 600, nei tratti più acclivi delle linee come ad esempio tra Roma e Palestrina, della Roma - Napoli (Via Cassino) quando esse trainavano i treni direttissimi di quella linea composti del materiale più pesante allora esistente e che erano le poche vetture a carrelli ereditate dalla Rete Adriatica. Le 685 permisero di eliminare la locomotiva di rinforzo con notevole economia quindi nelle spese di esercizio, e vantaggio per la circolazione dei treni in quanto erano evitati i numerosi ritorni a vuoto da Palestrina a Roma delle macchine di rinforzo, i quali ingombravano inutilmente un tratto di linea già molto carico.

Grossa novità per allora, le 685 furono munite, in origine, di tender a carrelli della capacità di 22 metri cubi di acqua e di 6 tonnellate di carbone, tender che fu poi gradatamente esteso anche alle locomotive del gruppo 680 con eliminazione, quindi, del tender a tre assi della capacità di 20 metri cubi di acqua e di 6 tonnellate di carbone, di cui esse erano state inizialmente

munite e che furono poi passati alle molto meno veloci locomotive del gruppo 730 F.S.

Ci siamo un po' dilungati sulle 685 F.S. perchè la loro uscita segnò un punto quasi di arrivo nella evoluzione e nello sviluppo delle locomotive a vapore italiane di cui il 685 F.S. fu uno dei gruppi più numerosi (tra normali e Caprotti complessivamente 269 macchine) e forse il più generoso per potenza, semplicità di funzionamento e rendimento.

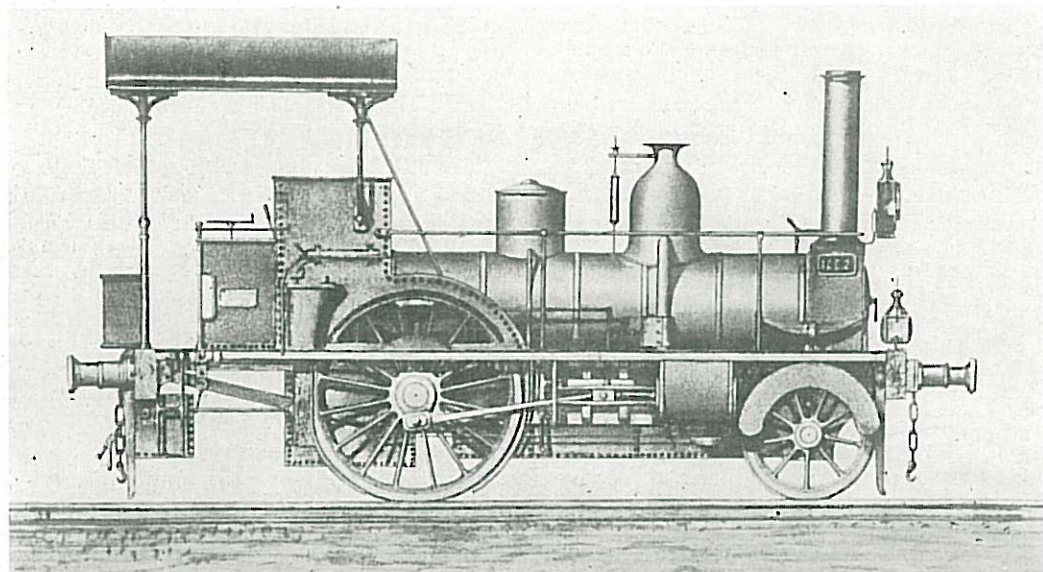
Al 685 F.S. furono poi, nel periodo tra le due guerre mondiali, trasformate le vecchie 680 di origine con abbandono della doppia espansione e passaggio a 4 cilindri gemelli in tre sottotipi: con distribuzione Walschaert normale, con distribuzione a valvole Caprotti e con distribuzione a valvole Caprotti e preriscaldatori Knorr, le quali ultime si distinguono dalle altre per avere il numero 685 preceduto dalla lettera «S».

Ne parleremo più a lungo quando verrà, nella sequenza del tempo, il loro turno.

Nell'anno 1912 uscirono anche le nuove macchine tender 1-3-0 875 F.S., che sono da considerarsi più che altro come lo sviluppo del conosciutissimo e numeroso gruppo 0-3-0 T 870 F.S. (già 280 R.A.) tipi-

co al principio del secolo per le linee secondarie a carattere pianeggiante, mentre nello stesso periodo di tempo il servizio sulle linee più acclivi dell'Appennino centro-meridionale era assicurato dalle locomotive del gruppo 0-3-0-T 851 F.S. (già 270 R.A.) costruite appositamente per quelle linee in numero di ben 168, parte sotto l'esercizio della rete Adriatica e parte sotto quello delle Ferrovie dello Stato. E poichè un giovane fermodellista che sta seguendo, starei per dire con pazienza e certamente con troppa benevolenza, lo sforzo che faccio per illustrare agli amici di «HO», nel miglior modo che posso, lo sviluppo nel tempo delle locomotive italiane, mi ha mosso il rimprovero di aver poco parlato delle locomotive tender, le 875 mi offrono il destro di riparare un po' quella che anch'io considero una lacuna in quanto ho scritto sino ad ora.

Le locomotive tender non hanno mai avuto un posto molto importante nella evoluzione delle Ferrovie italiane che furono tra le prime ad utilizzarle (Ferrovie romane 1850), per quanto le stesse semi-unità dei «Mastodonti dei Giovi» costituissero vere e proprie locomotive tender a due assi, ma la ragione di quanto sopra è abbastanza semplice.



Locomotiva tender a ruote libere adottata nell'anno 1850 dalle Ferrovie Romane. Riproduzione dell'album «I primi cento anni della locomotiva a vapore in Italia 1839-1939» edito a cura del Servizio Trazione F.S. di Firenze.

Le locomotive tender servivano soprattutto per le linee secondarie i cui treni di poche carrozze non richiedevano elevati sforzi di trazione per il loro rimorchio. E poichè nella grandissima generalità dei casi quelle linee non ammettevano, per il loro tracciato, che modeste velocità, altrettanto modesta era la potenza delle locomotive tender, che variava nei tipi esclusivamente a tre assi accoppiati, che erano i più numerosi, tra un minimo di 300 HP e un massimo di 400 HP.

Eccezioni a questa regola ce ne furono e sono rappresentate dai gruppi 0-3-1 900 F.S. (già 260 R.A.) e 902 F.S. (già 201/50 Rete Sicula) in totale 24 macchine, 2-3-2 950 F.S. (già 6901 R.M.) 6 macchine e 1-3-1 910 F.S. (già gruppo 401 Rete Sicula per le prime 6 locomotive) 54 macchine.

La potenza di questi gruppi variava da un minimo di 460 HP delle 900 ad un massimo di 690 delle 910, ma solo le 910 per numero, per potenza (690 HP), velocità (75 Km.ora) e rodiggio-simmetrico e non richiedente quindi l'uso della piattaforma di capilinea per orientare la macchina senso marcia, avevano le caratteristiche per svolgere un servizio che si andava affermando sempre più gravoso con la industrializzazione di alcuni centri del Nord, segnata-

mente Milano, e cioè quello del trasporto al mattino ed alla sera, in un raggio massimo di 40/45 Km. di masse sempre più imponenti di impiegati e di operai.

Le 910 assolvero egregiamente, finchè poterono, questo compito per il quale non erano state inizialmente create, ed anche le 940 F.S. (1-4-1) che le hanno sostituite per i treni operai nei pochi tratti di linea attorno a Milano, non ancora elettrificati, non erano state create per questo scopo, ma, bensì, per sostituire sulla Roma-Sulmona, linea a profilo tormentata e difficile, ma importante per il collegamento tra la capitale e l'Abruzzo, le 851 F.S., delle quali ne occorrevano normalmente due più una di spinta in coda nei tratti più acclivi della linea, per il rimorchio dei treni pesanti. Numerose macchine tender invece a tre, quattro, fino a cinque assi accoppiati a carrello o bissel anteriore e posteriore di guida, troviamo invece nelle ferrovie inglesi, tedesche e francesi per il servizio tra Londra, Berlino, Parigi ed i centri satelliti suburbani. E queste macchine erano quasi tutte caratterizzate da una caldaia abbon-

dante e generosa capace di fornire vapore per spunti frequenti e rapidi di treni pesanti, come i suburbani, cui la vicinanza delle stazioni non consentiva di raggiungere alte velocità di corsa, una buona media essendo invece ottenuta con i rapidi avviamenti, che per alcune macchine francesi della Regione dell'Est, tutt'ora in servizio, non mi sono sembrati molto dissimili da quelli ottenibili mediante la trazione elettrica. (1) Le prime 875 F.S. caratterizzate dall'avere la cabina inizialmente aperta posteriormente furono destinate al deposito di Roma Termini per il servizio delle linee dei Castelli, una parte delle quali era già servita da sei ottime 1-3-0 di progetto Breda delle Ferrovie Secondarie Romane (poi gruppo 904 F.S.) dello stesso tipo che fu poi riprodotto per altre linee secondarie in una trentina di esemplari alcuni dei quali erano muniti di un «asciugatore del vapore» allo scopo in questo caso essenzialmente economico, di favorire la vaporizzazione dell'acqua trascinata in sospensione dal vapore saturo della caldaia.

Zeta-Zeta

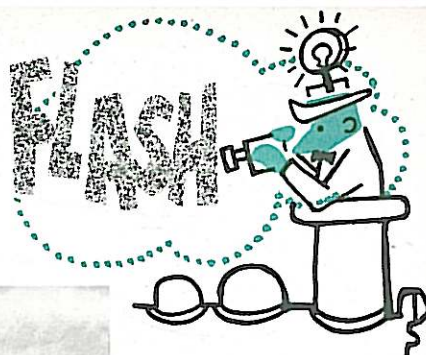
Continua

(1) - Se le Ferrovie dello Stato non hanno sempre molto curato in passato il servizio del trasporto, il mattino e la sera, di masse sempre più grandi di operai e di impiegati tra centri maggiori della penisola e quelli che si avviavano ad essere i loro centri satelliti, quei trasporti, invece, hanno sempre costituito il grosso dei trasporti interessanti una rete modesta come sviluppo, ma assai importante dal lato urbanistico; quella ora interamente elettrificata della Nord Milano e che congiunge essenzialmente Milano con Erba, Como, Varese - Laveno e Novara attraverso zone fortemente ed intensamente industrializzate. Fino al 1912 il servizio era assicurato da locomotive tender 0-3-0, generalmente di costruzione belga, e da ottime locomotive tender, svelte e vaporiere, 2-2-0, una delle quali speriamo sia possibile conservare per il Museo delle Ferrovie di Roma. L'aumento della composizione dei treni e la necessità di assicurare spunti più possibilmente rapidi allo scopo di rendere più agevole, con la riduzione dei tempi di percorrenza, il servizio delle tratte più cariche da Milano a Bovisa (biforcazione per Saronno ed Erba) e Bovisa-Saronno triviale per Novara, Varese e Como, obbligò la Nord Milano ad acquistare presso Henschel di Kassel otto locomotive tender 2-3-0, due cilindri vapore surriscaldato, del peso in servizio di 67 tonnellate, della potenza costante a 60 Km/ora di circa 700 HP.

Queste locomotive che costituirono il Gr.280 Nord Milano, e che furono riprodotte in altri 16 esemplari, costruiti parte presso la Breda e parte presso la CEMSA di Saronno, avevano però bisogno, come le 2-2-0 precedentemente utilizzate, di essere girate alle stazioni terminali. Non potevano quindi essere considerate come vere e proprie macchine per il traffico suburbano in quanto non erano a rodiggio simmetrico, oppure provviste di assi anteriori e posteriori di guida. Tali potevano essere considerate invece 4 locomotive tender del gruppo 290 Nord costruite dalla CEMSA di Saronno nel 1931 (Vedi n. 22 pag. 18)

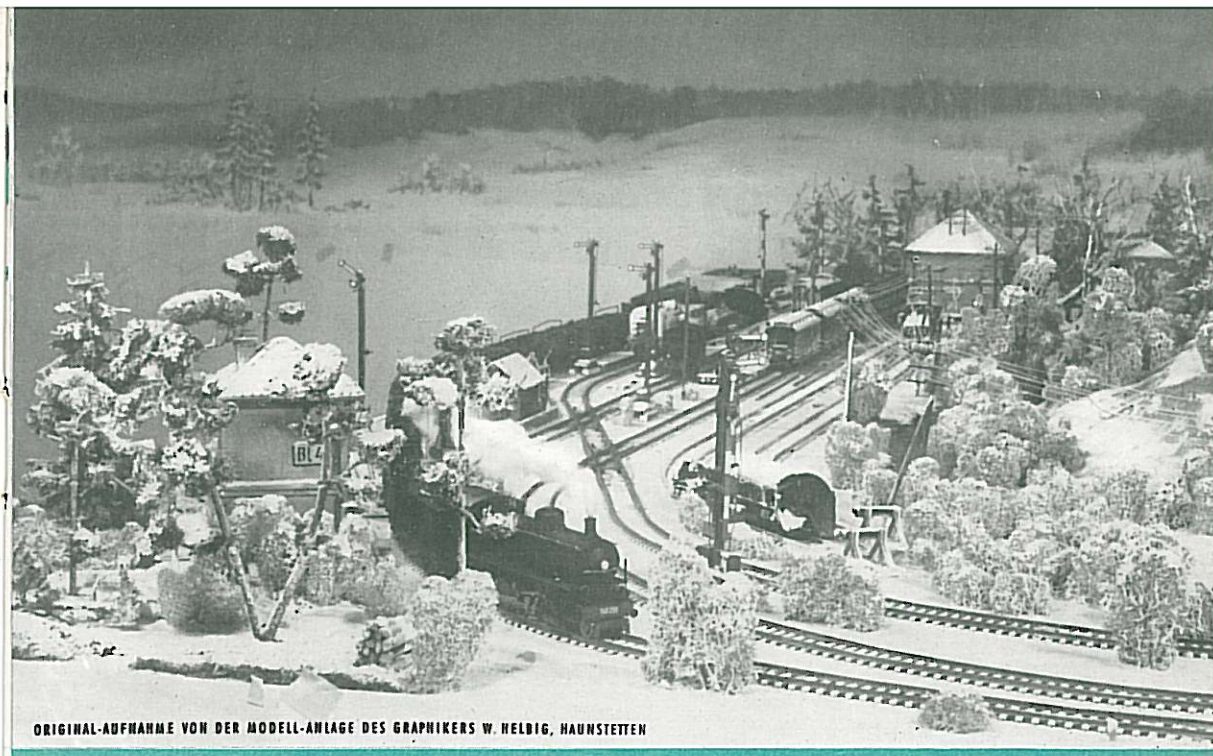
Le quattro 290 Nord con il loro rodiggio 1-3-2, la loro grande caldaia, il surriscaldamento del vapore, i tre cilindri semplice espansione (di cui, uniche macchine moderne in Italia, erano munite), la loro grande riserva di acqua, il forte peso aderente, la loro potenza costante non inferiore ai 1000 HP a 60 Km. ora, costituirono il più potente e meglio riuscito gruppo di macchine tender per servizi suburbani e, volendo, anche di linea, che sia stato costruito in Italia, anche se esso risentiva più della tecnica tedesca che di quella italiana. Un tipo dal rodiggio consimile a quello delle 290 Nord Milano, ma indubbiamente meno potente, è stato costruito sette od otto anni or sono per le Ferrovie della Germania Federale delle quali costituisce la Série 66.

Inviateci 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. Fotografie già pubblicate su altre riviste non verranno prese in considerazione.



A Sinistra:

Come si presenta la moderna stazione del plastico del Sig. Torri di Terni a cui fa contrasto in secondo piano l'antico castello medioevale.

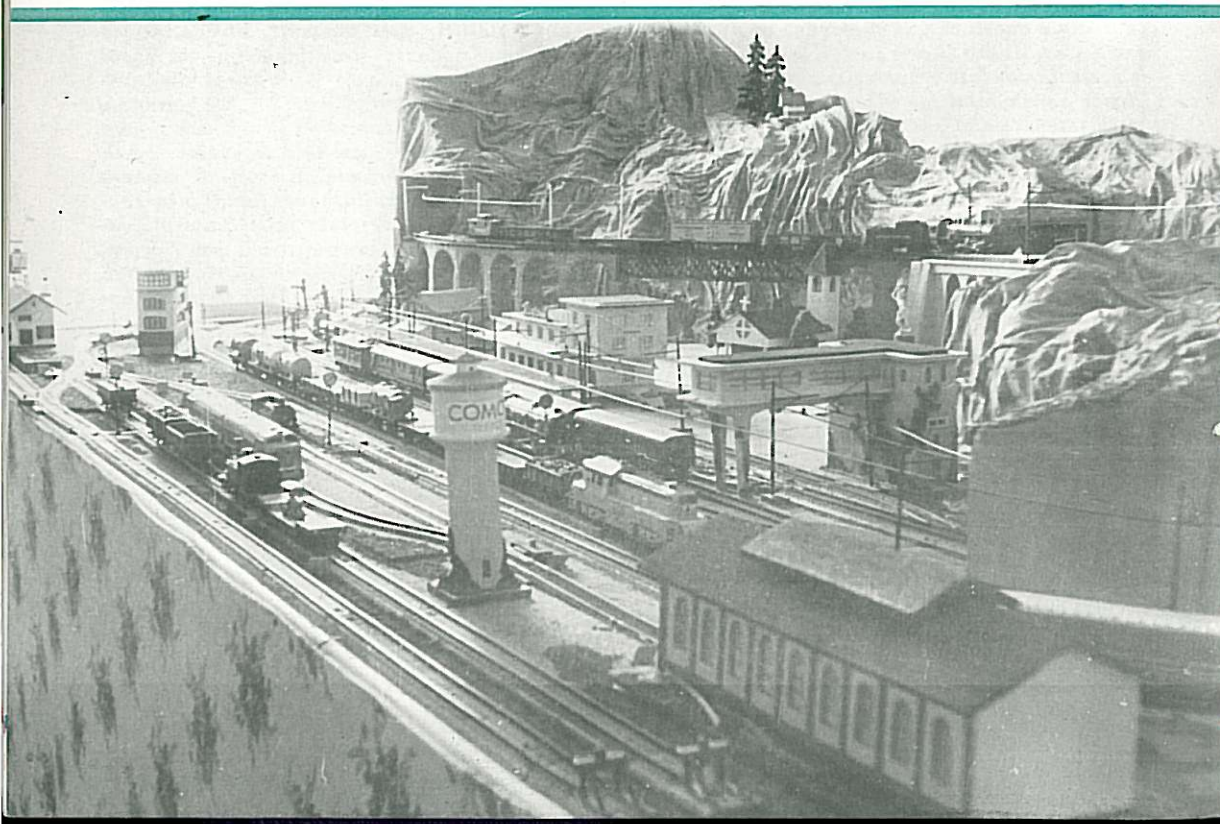
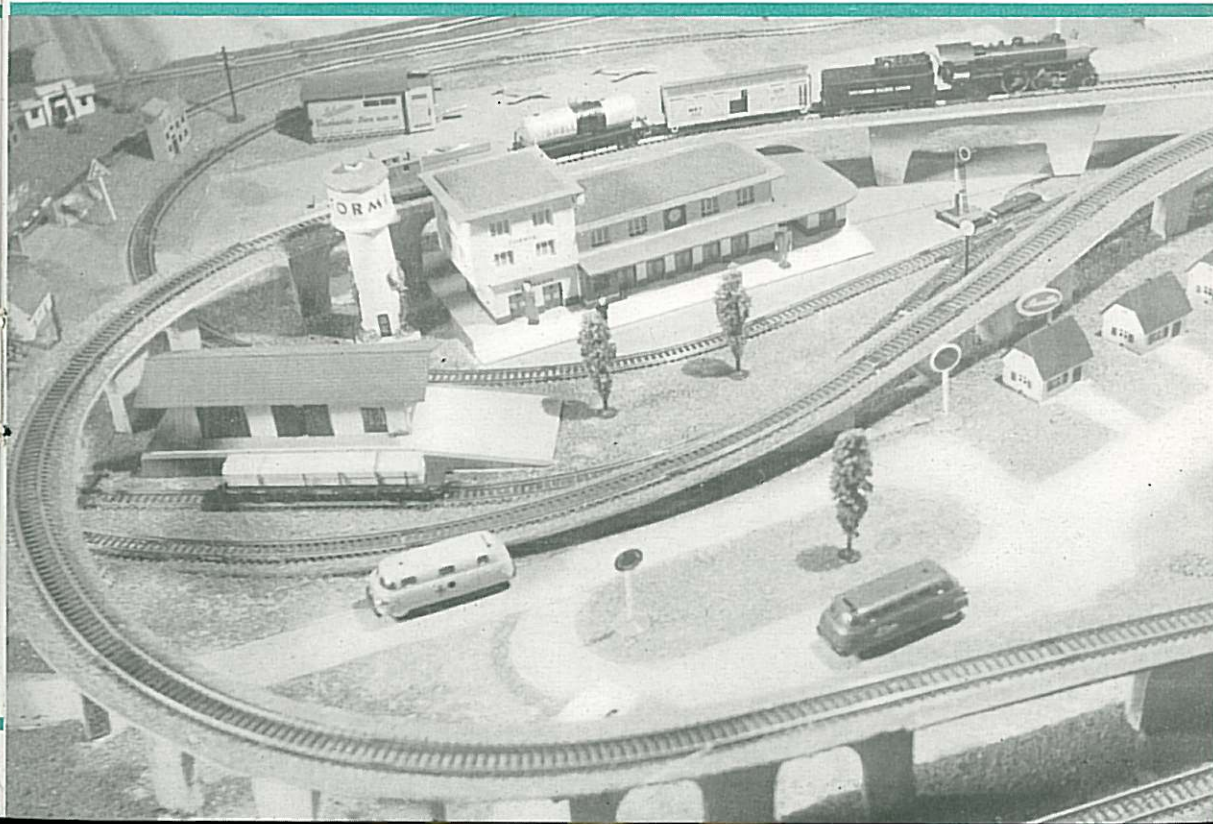


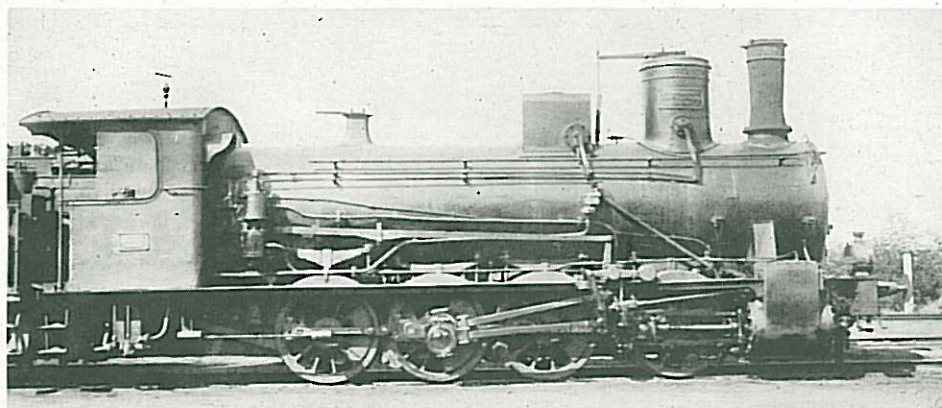
ORIGINAL-AUFNAHME VON DER MODELL-ANLAGE DES GRAPHIKERS W. HELBIG, HAUNSTETTEN

Sopra: Il riuscitissimo paesaggio invernale di questo plastico ha indotto i suoi costruttori, Sigg. Helbig di Augsburg (Germania) ad utilizzare questa bella fotografia per un grazioso biglietto di auguri per il nuovo anno.

Sotto: Emilio Rampinini di Rho è un ragazzo di 15 anni ed ha costruito un grande plastico di cui qui vediamo solo una parte. Esso è stato costruito con la mira di ottenere il massimo sviluppo sia in piano che in elevazione e quindi il paesaggio è stato parzialmente trascurato.

Sotto: Il Signor Franco Caliarì di Trento non è nuovo a questa rubrica avendo già pubblicato fotografie di altri suoi plastici. Vediamo qui sotto il particolare della stazione del suo nuovo plastico realizzata con giusto criterio ferroviario.



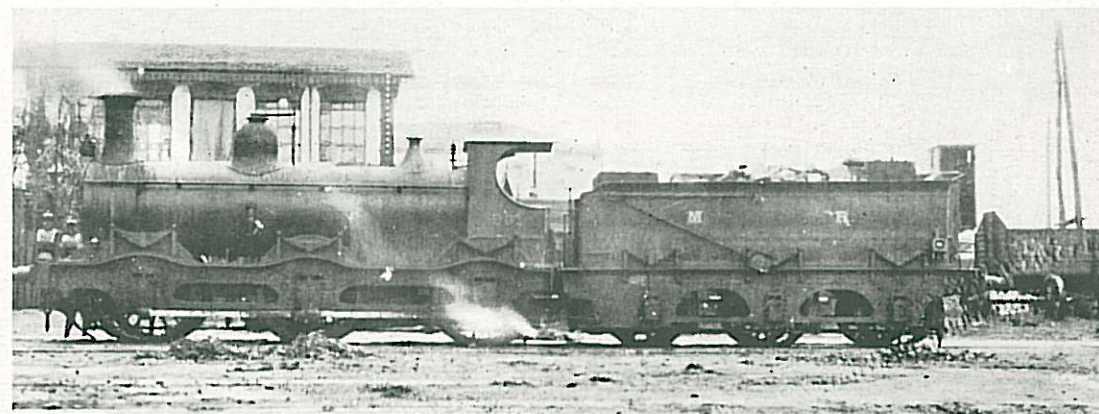


Locomotive a vapore saturo e semplice espansione a 2 cilindri esterni, gruppo 420 F.S. - già 480 R.A./420 R.M.

Risultò essere uno dei gruppi più omogenei e più numerosi delle Ferrovie dello Stato all'atto della loro costituzione, comprendendo ben 297 locomotive, 30 delle quali provenivano dalla Rete Adriatica e 267 dalla Rete Mediterranea. Si può dire, anche, che esso era uno dei meglio riusciti tra quelli provenienti dalle cessate reti, come lo dimostra il fatto che mentre il primo esemplare del gruppo uscì dalle Officine Sigl di Wiener Neustadt l'anno 1873, le ultime 26 locomotive del gruppo furono costruite a Napoli l'anno 1905, l'anno cioè in cui ebbe inizio l'esercizio di Stato delle nostre Ferrovie. - I servizi resi dalle 420 F.S. in pace, soprattutto sulle linee di valico transappenninico affluenti a Genova ed a Savona e, nella pianura padana, durante la guerra 15/18, servizi che richiedevano macchine semplici e robuste, dotate di una caldaia capace di una produzione di vapore atta a sostenere i notevoli sforzi di trazione ad esse richiesti, senza per altro eccedere nel consumo del per noi prezioso carbone (macchine quindi economiche), tornano a tutto onore dell'Ufficio d'Arte delle Strade Ferrate Alta Italia che progettò le 420 l'anno 1873 facendo di esse, allora, le macchine, con quel rodiggio, tra le più potenti di Europa come ho potuto vedere confrontandone i dati con quelli di macchine straniere ad esse contemporanee. Le 420 F.S. pesavano in servizio 52,7 tonnellate, se costruite tra il 1873 ed il 1890, e 55,7 tonnellate, se costruite tra il 1897 ed il 1905; uguali per altro la loro velocità massima ammessa di 45 Km/ora e la potenza normale in HP effettivi sviluppabile con continuità alla velocità di 30 Km/ora che era di 620 HP. - La capacità di acqua del tender delle 420 era di 9 metri cubi mentre quella del carbone di 4 tonnellate. - Le 420 venivano chiamate dal personale di macchina che le aveva in consegna, «le Sigl» oppure «Le quinte» (della Mediterranea).

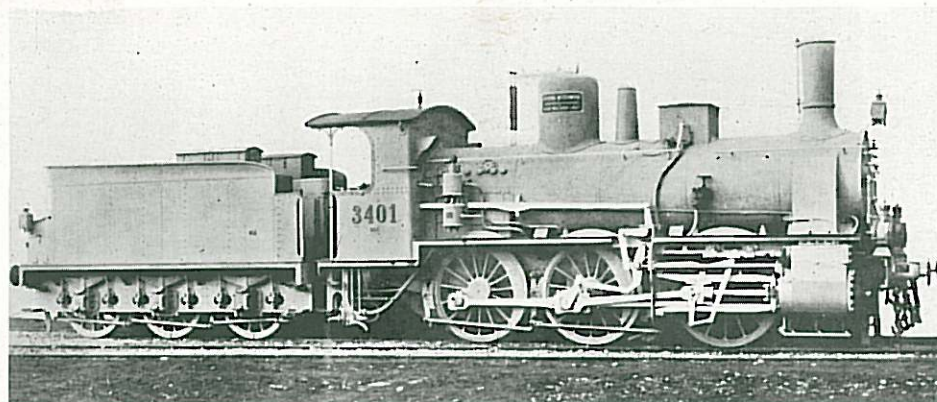
Locomotive a vapore saturo a semplice espansione a 2 cilindri interni, gruppo 380 F.S.

Come abbiamo già detto nel testo, le Ferrovie dello Stato per tamponare in qualche maniera la grave deficienza di buone locomotive riscontratasi all'atto della loro costituzione, dovettero ricorrere anche all'acquisto di materiale pronto nuovo - come 20 locomotive americane - e di materiale usato, nella fattispecie 50 locomotive 0-3-0 che la Midland Railway inglese alienava a buone condizioni perché sostituite da macchine di maggior potenza. Le 0-3-0 in questione costituirono il gruppo 380 F.S. e quella che qui vedete riprodotta ancora con la scritta M.R. sul tender, è stata fotografata, forse appena giunta dall'Inghilterra, in uno dei binari del deposito locomotive della vecchia stazione smistamento del Sempione. - Le inglesine, così erano soprannominate dal personale che le aveva in consegna, erano locomotive che nel telaio esterno, alle ruote, nelle molle di sospensione fissate al di sopra dei longheroni, anziché sotto, nei cilindri a semplice espansione posti con la relativa distribuzione, internamente al telaio, nella stessa cabina, più piccola di quella delle macchine continentali, rispondono completamente ai concetti della tecnica costruttiva inglese delle locomotive e che sono rimasti in gran parte inalterati fino alla fine del secolo scorso. - Costruite negli anni tra il 1870 ed il 1874, le inglesine pesavano in servizio 26.800 Kg. - La loro velocità massima ammessa era di 65 Km/ora mentre la potenza normale in HP effettivi alla periferia delle ruote motrici sviluppabile con continuità alla velocità di 30 Km/ora era di 390 HP. Le 380 scomparvero dal parco locomotive F.S. intorno al 1913.



Locomotive a vapore saturo gruppo 320 F.S. a doppia espansione a 2 cilindri esterni - già 3601/3700 R.M.

Costituivano un miglioramento del gruppo 310, dal lato della potenza normale in HP effettivi alla periferia delle ruote motrici sviluppabile con continuità a 30 Km/ora, passata dai 430 HP delle 310 di origine ai 570 HP delle locomotive del nuovo gruppo 320 F.S.; miglioramento essenzialmente dovuto, in queste ultime, ad un più intenso sfruttamento del vapore secondo il principio della doppia espansione, rispetto a quanto si verificava nella 310 F.S. - Leggermente aumentata anche la velocità massima sviluppabile passata dai 60 Km/ora delle 310 ai 65 delle 320 F.S., limitata la differenza tra i due tipi di macchine (1.100 Kg.) ed aumentata di 2 tonnellate la capacità delle casse di acqua e di 0,5 tonnellate la capacità di carbone del tender delle 320 rispetto a quello delle 310.



I PLASTICI DEI LETTORI

IL PLASTICO CALAMANI

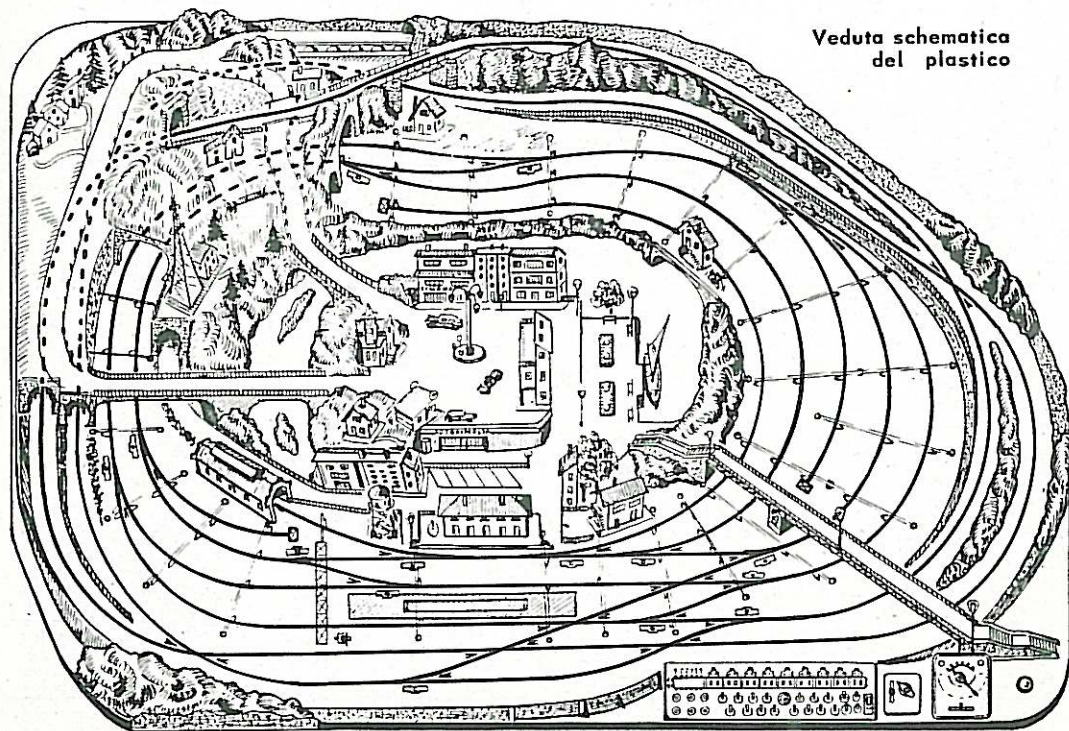
Il Sig. Calamani appartenente al Club Fermodellistico Bresciano ci manda le fotografie del suo plastico che qui pubblichiamo con un disegno del tracciato dal quale si possono rilevare chiaramente le sue caratteristiche. La particolarità di questo bel plastico, che abbiamo visto a Brescia in occasione dell'ultimo congresso della F.I.M.F., è lo sviluppo massimo che il costruttore ha voluto dare al parco stazione per permettere una infinità di manovre ed il funzionamento contemporaneo di almeno tre treni. L'impianto è dotato interamente di linea aerea ed al bordo anteriore del plastico fa spicco un complesso quadro di manovra.

Il paesaggio è stato assai bene realiz-

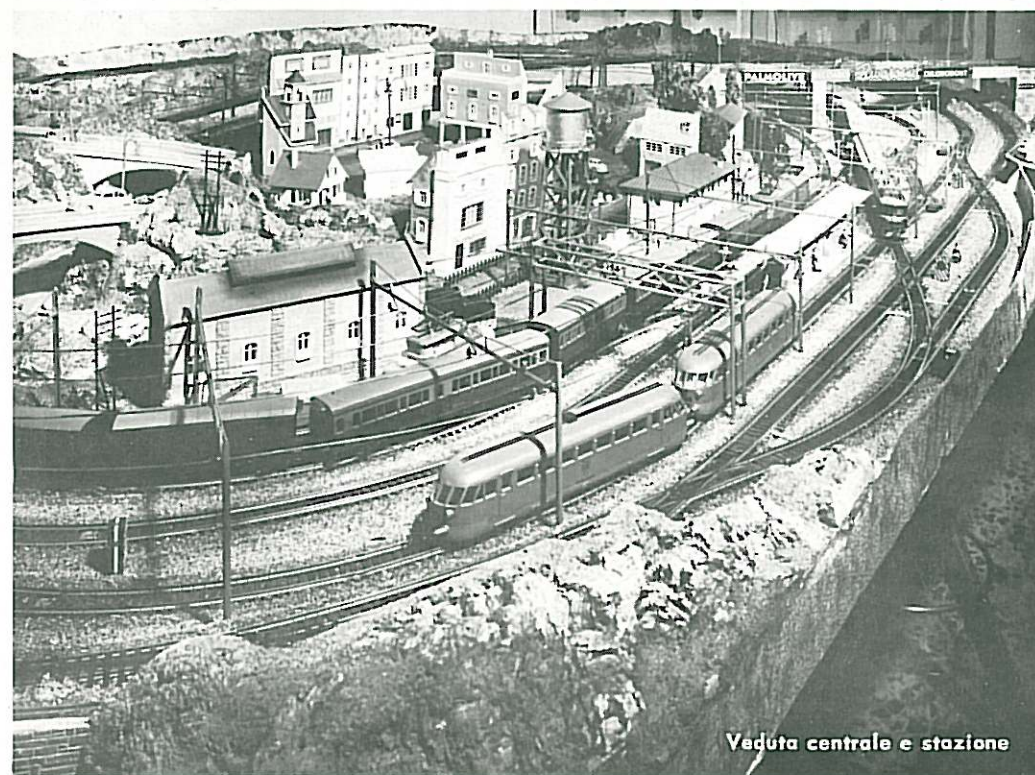
zato come si può osservare dalle chiare fotografie qui riprodotte ed il plastico ha il pregio di poter essere riposto agganciandolo ad una parete. Per renderlo meno ingombrante, le case nel centro sono state montate su cerniere per poterle ribaltare ed il cavalcavia, l'antenna TV ed il serbatoio d'acqua possono essere levati facilmente.

I fabbricati sono quasi tutti autocostituiti e largo uso è stato fatto di materiale «Faller» per la decorazione del plastico. Numerose lampadine illuminano fabbricati strade e la stazione con un effetto assai suggestivo.

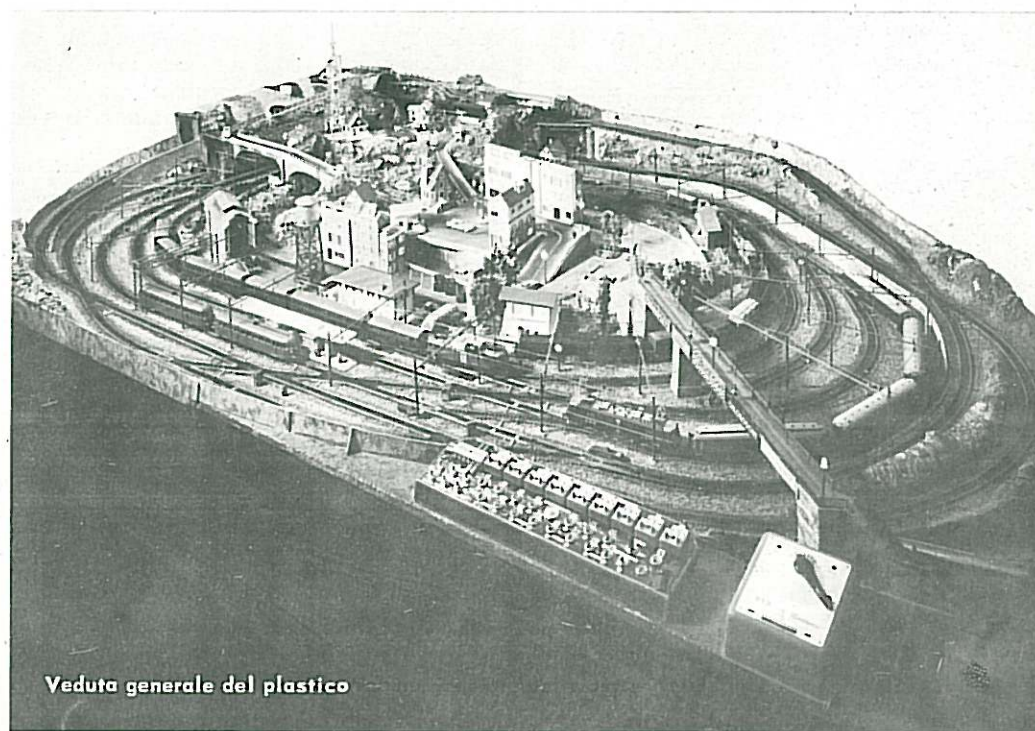
Le misure complessive d'ingombro sono di mt. 2,65 x 1,75 e lo sviluppo del binario è di circa mt. 33.



Veduta schematica
del plastico



Veduta centrale e stazione



Veduta generale del plastico

HO VISITATO MADURODAM

Un ben attrezzato porto, una lunga ferrovia, un aeroporto con aerei in procinto di partire, un municipio fra i più pittoreschi ed imponenti dell'Olanda, una prefettura degna di un centro di prim'ordine, chiese fra le più note, fra le più artisticamente e storicamente famose, lussuosi palazzi patrizi, castelli medioevali, povere case di pescatori e contadini, moderni caseggiati, stabilimenti noti in tutto il mondo, cantieri, fabbriche, giardini, arterie vive ed importanti, autostrade, strade di minore importanza, vie, piazze e canali. Nulla manca a Madurodam per essere considerata una fra le più note città dell'Olanda. Qualche carta geografica edita in Olanda la riporta, tutte le guide turistiche ne parlano, Madurodam ha perfino la sua bandiera ed il suo stemma.

Questa città è fra le più famose pur essendo forse la più piccola del mondo. Essa infatti occupa un'area di circa 18 mila metri quadrati. La sua notorietà deriva proprio da questo fatto. Essa è costruita in un rettangolo di prato di circa metri 150 per 120. In essa tutto è stato ridotto ad un venticinquesimo.

Ogni sua costruzione, ogni palazzo, ogni monumento, ogni chiesa è la riproduzione assolutamente modellistica, fedele ed in scala di quei famosi capolavori di architettura per i quali, a ragione, inorgoglisce



l'Olanda.

E rivediamo in scala 1:25 la grande chiesa riformista olandese di Middelburg, tale e quale esisteva prima di quest'ultima guerra che l'ha quasi interamente distrutta; il mastodontico e pinnacolare Palazzo della Pace del Carnegie dell'Aja; il Palazzo delle Poste di Venlo; il castello turrito Oost-Voorne oggi anch'esso distrutto; una

famosissima porta del XVIII Secolo; la chiesa protestante di Maasdijk; il vetusto castello citato in tutte le fiabe olandesi di Terrabasse e almeno cento altre costruzioni antiche e moderne, tutte riconoscibili, tutte rigorosamente in scala, tutte riprodotte con assoluta fedeltà di misure, di linee, e di particolari. E sono riconoscibili le estese piantagioni di tulipani che avevamo visto vere poco prima mentre ci dirigevamo verso questa Mecca degli occhi e dello spirito.

E questa città in miniatura ha anche il suo Sindaco: la Principessa Beatrice, figlia della Regina Giuliana d'Olanda.

La manutenzione della città è affidata agli alunni delle scuole dell'Aja, dalla quale dista pochi chilometri, e a turno, questi ragazzi, si avvicindano per ripulire, migliorare, abbellire, riordinare, costruire.

Molte grosse aziende, molti grandi stabilimenti, noti magazzini, hanno offerto i plastici dei loro spesso estrosi fabbricati, e la minuscola grande città si è così ingrandita e continua a modernizzarsi e ad arricchirsi di nuovi preziosi modelli.

Naturalmente, come dicevo, non manca una complessa e ben distribuita rete ferroviaria, con due enormi stazioni, una prettamente passeggeri ed una, nei pressi del porto, prevalentemente mercantile.

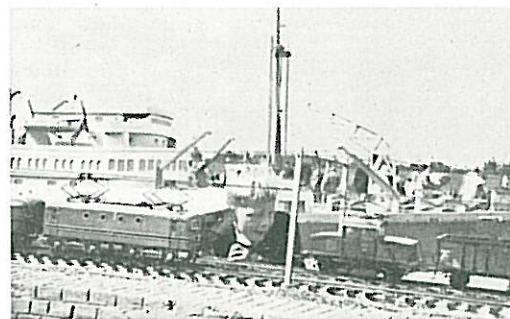
Quattro treni con un complesso di una



trentina di vagoni tra passeggeri e merci, assicurano col loro andirivieni animazione e vitalità a questo magnifico ed attraente paesaggio.

E' una visita che soddisfa. Madurodam è molto bene reclamizzata in tutta l'Olanda, per cui dal momento che si varcano i suoi confini non si vede l'ora di vistarla. Rimane un po' fuori da tutti gli itinerari turistici

e commerciali, ma è una digressione che nessuno si nega. E' aperta al pubblico dall'aprile all'ottobre, dal mattino alla mezzanotte (in quanto è anche fornita di una suggestiva illuminazione) ed è un continuo pellegrinaggio di folla: forestieri e nativi, studiosi e curiosi, turisti ed appassionati. Anche gli abitanti della vicina l'Aja e i villeggianti di Gravenage e Scheveningen passano volentieri i pomeriggi delle domeniche sorbendo la loro «demonade» all'arancio, o le loro liquide e bionde pinte di birra, gustandosi dal terrazzo del Caffè-Ristorante di Madurodam lo spettacolo del bambino che si aggira trasognato alla ricerca del «rapidov», del vecchietto che controlla le misure della torre del palazzo civico, della signora che scopre nell'orto del «Beguinage» una minuscola piantagione di cavoli o della giovinetta che si sofferma a vedere le novità esposte da Bijenkorf, i più famosi Grandi-Magazzini olandesi che hanno qui a Madu-



rodam anch'essi la loro riproduzione.

Più che il desiderio di procedere ad una accurata recensione di Madurodam mi è venuta l'ambiziosa e peregrina idea di creare anche qui da noi, in qualche parco italiano, una nostra Madurodam. Io sono per natura ottimista per cui l'idea non mi sembra difficile da realizzare. Basterebbe che qualche sindaco italiano affidasse alla Federazione Fermodellistica Italiana un qualche parco da valorizzare, uno spiazzo di terra improduttiva da far rendere, un giardino pubblico poco o per nulla frequentato da rianimare ed ecco che le basi della Madurodam italiana sarebbero gettate.

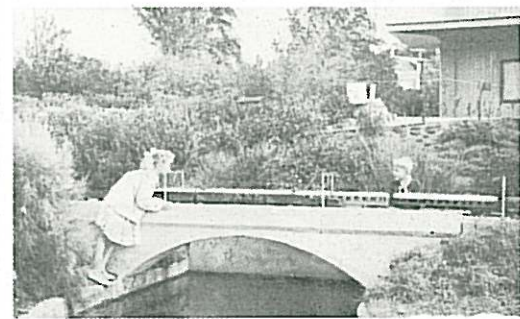
Affidiamo ai nostri valenti fermodellisti il suo piano regolatore e la costruzione della sua ferrovia. Ai navimodellisti la realizzazione di un porto con bacini e natanti, navi e scafi vari. Mediante un concorso finanziato magari da qualche ufficio belle arti si potrebbero ottenere le riproduzioni dei più

noti monumenti italiani in opportuna scala. Per pubblicità i nostri grandi complessi industriali potrebbero offrire le riproduzioni dei loro spesso interessanti, sempre molto decorativi, stabilimenti (pensate ad esempio al palazzo della Pirelli a Milano o al complesso dell'Ansaldo o dello SCI o agli impianti di qualche grossa raffineria).

Ai floricoltori si potrebbero offrire gli spiazzi da destinarsi a giardini veri, ad aiuole fiorite, a siepi di cinta. Qualche architetto potrebbe mandare il modello non più utilizzabile di un già costruito ponte od altro.

A qualche rampollo di illustre casata si potrebbe offrire la carica di sindaco e per finire qualcuno di quelli disposti ad acquistare a peso d'oro la comunissima «600» vinta da un pastorello, potrebbe mandare un po' di fondi da destinarsi agli altri svitati e molteplici nonchè necessarissimi usi.

Una piccola somma quale biglietto di



ingresso creerebbe i fondi per l'ordinaria manutenzione, mentre, se un utile vi fosse (e se sarà fatta bene, reclamizzata bene, ubicata bene, non sarà difficile ottenerlo) potrebbe essere devoluto a qualche ente benefico; per cui così come la Madurodam olandese offre il suo attivo di bilancio alla Fondazione per l'Assistenza al Sanatorio degli Studenti Olandesi, la Madurodam italiana potrebbe ad esempio, sempre sentito il parere del suo Sindaco e della relativa Giunta, devolvere gli utili a qualche ente benefico incaricato di reperire fondi per la assistenza di bambini poliomelitici.

Se questa mia in apparenza molto semplice idea trovasse fertile terreno nell'opinione pubblica o nelle possibilità degli interessati, altre colonne dedicheremo al suo più accurato dettaglio.

La palestra è aperta a chi ritenga di spendere qualche parola sull'argomento.

ACU

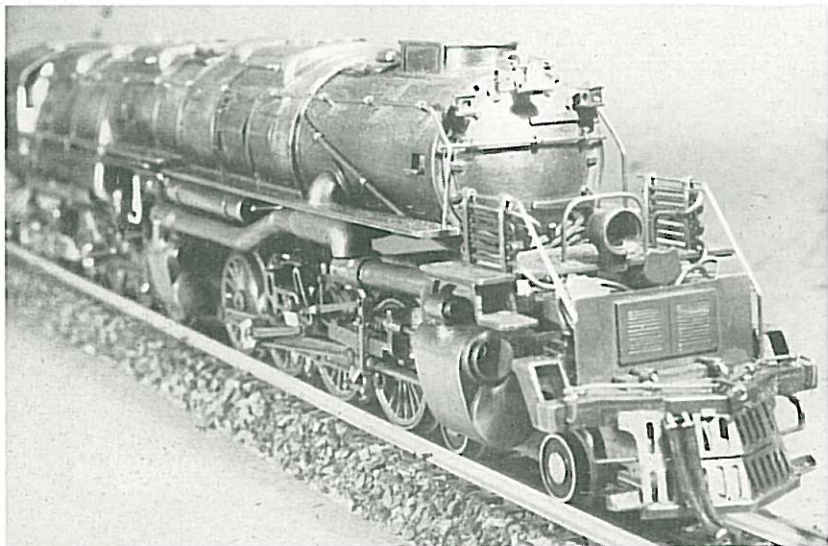
i nostri LETTORI all'opera

Una realizzazione veramente notevole ed ammirevole per la sua complessità e perfezione è la grande locomotiva americana denominata «Big Boy» che il Signor Otello Guerra, valente fermodellista socio del Gruppo Romano Amici delle Ferrovie, sta costruendo e portando a termine.

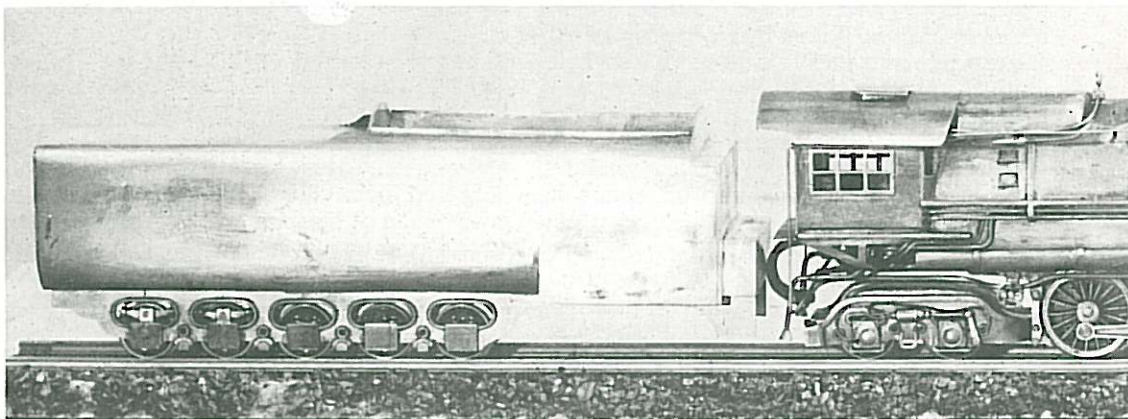
Il Signor Diotallevi ci ha mandato le chiare fotografie da lui ritratte che qui pubblichiamo e ci scrive in proposito quanto segue:

«Da un vostro lettore e socio del Gruppo Romano Amici della Ferrovia, il Sig. Otello Guerra, ho avuto l'incarico di fotografare un suo modello di locomotiva articolata americana; la «Big Boy» 4-8-8-4 da tempo in costruzione, in scala «H0».

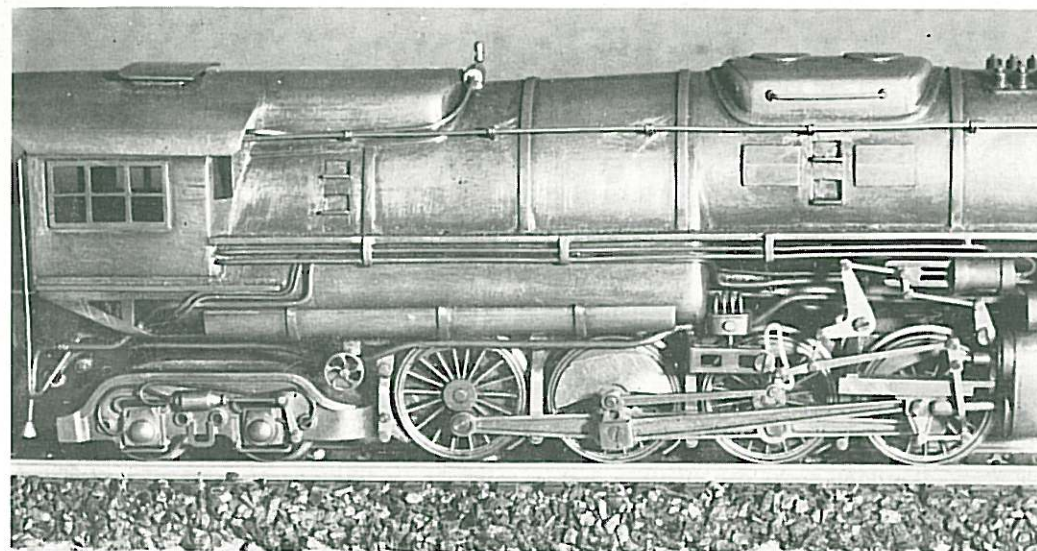
Il modello è stato realizzato da un semplice schema apparso su un numero di Model Railroader, con un impiego di tempo di circa 2 anni e mezzo, ma, come si può rilevare dalle foto, ancora molto è da fare: sulla caldaia mancano ancora tutte le sovrastrutture, il tender è ancora completamente nudo e mancante del carrello anteriore, le viti del biellismo devono essere sostituite con altre prive di taglio, inoltre verranno sistemati nella capace caldaia i dispositivi per il fumo ed il fischio.



Veduta anteriore del modello. Si noti l'accuratezza di riproduzione di tutti i minimi particolari.



La locomotiva «Big Boy» del Sig. Otello Guerra ancora in fase di costruzione.



Veduta ravvicinata della metà posteriore della locomotiva.

Il modello è completamente autocostruito ad eccezione delle ruote, del motore, un «Rivarossi», e sempre della stessa ditta gli assi del tender e quelli dei carrelli portanti della locomotiva. Alle ruote motrici sono stati modificati i contrappesi adeguandoli a quelli del prototipo. Molte viti, specie nel biellismo, date le loro minime dimensioni, sono state autocostruite.

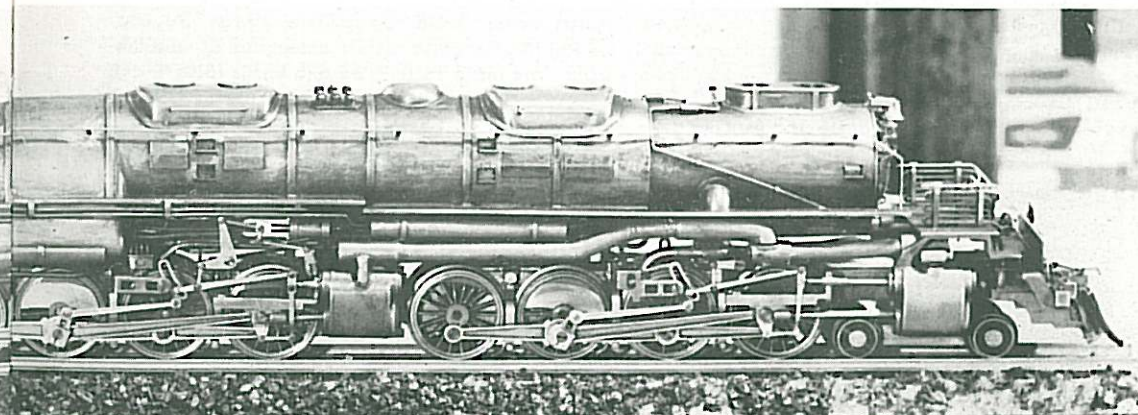
Tutto è completamente smontabile in ogni sua parte, ciò per facilitare la manutenzione o eventuali sostituzioni di parti consumate dall'uso. Gli assi motori sono montati su sedici boccole di bronzo, con guide e relative molle a spirale, sempre smontabili, così che la loco risulta molleggiata con una distribuzione uniforme su tutti gli assi del suo peso, qualunque siano le condizioni del binario.

Come materiale è stato molto usato l'ottone, ma vi sono parti anche in bronzo, acciaio e argento. A modello finito il costruttore provvederà ad inviarvi una dettagliata descrizione sui sistemi di lavoro, sui materiali e gli attrezzi usati durante questa costruzione, dal canto mio eseguirò altre foto, che possono però solo in parte mostrare la perfezione e la tecnica dovute senza dubbio ad un'abilità non comune del costruttore.

Per le foto gradirei che venissero stampate senza una eccessiva riduzione, la grande può essere stampata verticalmente o su due pagine in orizzontale.

Ripromettendoci di far seguire a queste brevi note una più utile ed interessante descrizione ringraziamo della cortese ospitalità.

Mario Diotallevi - Roma

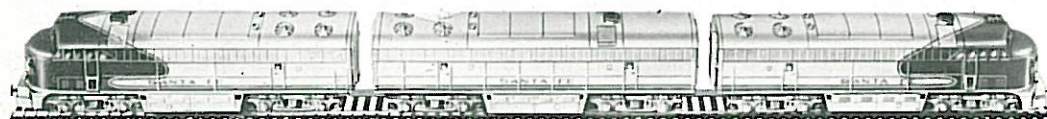


vetrina delle novità

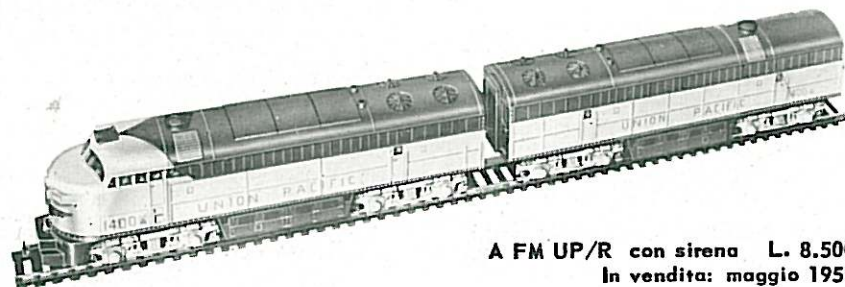


Molte novità quest'anno alla Fiera di Milano! Un lavoro febbrile ci tiene occupati per dare nel 1959 alla nostra affezionata clientela una gamma di articoli nuovi che confidiamo incontreranno generale consenso.

sel nei colori illustrati a catalogo 1958 viene a cessare. In sostituzione vengono prodotti tre nuovi tipi: «A FM PM/R» unità singola nei colori blu e giallo della Compagnia americana Pere Marquette; «A FM UP/R» unità doppia com-



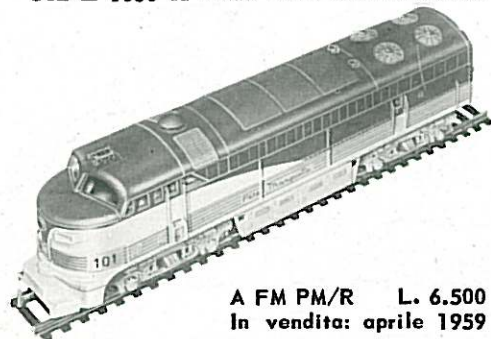
A FM SF/R con sirena L. 11.000 In vendita: maggio 1959



A FM UP/R con sirena L. 8.500 In vendita: maggio 1959

Poichè però queste novità verranno messe in commercio man mano nel corso dell'anno, ci limitiamo per ora a descrivere quelle per pronta consegna e quelle che verranno disponibili entro il prossimo mese di maggio, mentre più avanti daremo notizia delle altre.

Con il 1959 la serie delle locomotive die-

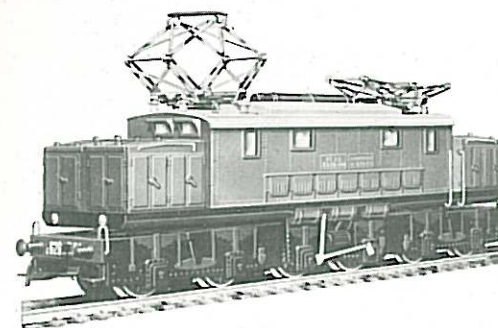


A FM PM/R L. 6.500 In vendita: aprile 1959

posta di una motrice ed un'unità folle B senza cabina accoppiate, nei colori grigio e giallo con filetti rossi della Compagnia Union Pacific; «A FM SF/R» unità tripla composta di una motrice, una unità folle B ed una unità folle T con cabina, nei colori argento e rosso della Compagnia americana Santa Fe.

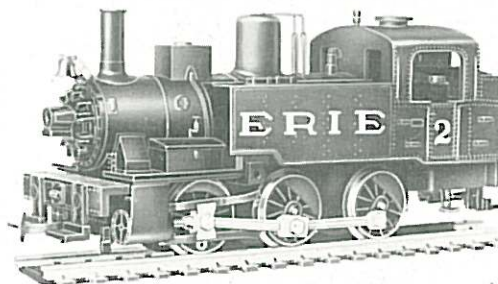
Queste due ultime unità multiple hanno incorporata una sirena azionata automaticamente da un dispositivo magnetico «AT» (non compreso nel prezzo) che si può piazzare in un tratto rettilineo qualsiasi del percorso. La sirena è alimentata da una pila tascabile da collocare nell'interno della unità folle B e suonerà ad ogni passaggio della locomotiva davanti al dispositivo «AT».

Un'altra lieta novella per molti che ci hanno scritto in proposito: il locomotore «Le 626/R» di cui era stata sospesa la produzione nel 1955 viene ora nuovamente fabbricato in numero limi-



Le 626/R L. 10.000 In vendita: aprile 1959

tato, con nuovi pantografi e miglioramenti nelle rifiniture. Esso non è illustrato nel catalogo 1959, ma su uno speciale «Catalogo per Collezionisti» a colori comprendente altri articoli di produzione passata la cui fabbricazione è stata momentaneamente ripresa in numero limitato, per accontentare le richieste degli appassionati e dei collezionisti. Esso comprende anche le seguenti motrici: automotrice «AN 1/R», locomotiva «L 221/R», locomotiva diesel da manovra «A DA/R», locomotiva «L 0-6-0/R» ed i vagoni

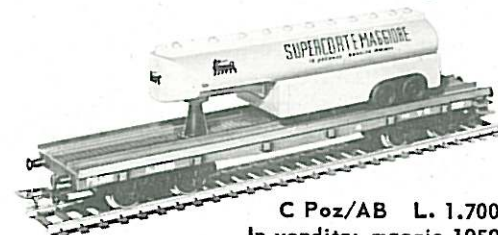


L 0-6-0/R L. 5.500 In vendita: aprile 1959

«V ABZ» e «V DUZ» nei nuovi colori delle F.S. azzurro e celeste. La locomotiva «L 0-6-0/R» è una loco-tender a tre assi da manovra di tipo americano della Compagnia «ERIE» che qui sopra illustriamo. Essa potrà essere particolarmente gradita dagli amatori e collezionisti di



C Bm L. 1.200 In vendita: aprile 1959

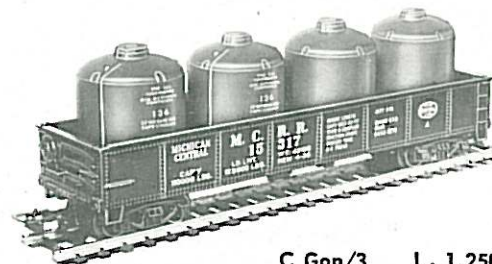


C Poz/AB L. 1.700 In vendita: maggio 1959

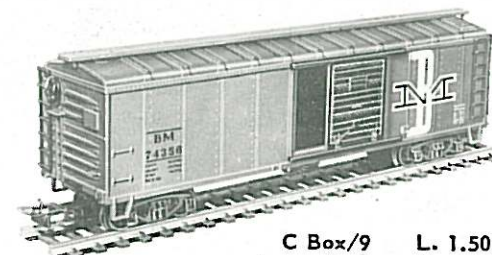
treni americani.

Abbiamo inoltre un nuovo locomotore diesel da manovra «A A/R» simile alla «A DA/R» ma in colore argento e strisce rosse, un nuovo carro botte di tipo italiano con botte in colore rosso della Società «Mobil», un pianale con semirimorchio per autobotte «Agip» e sei differenti tipi di carri americani qui illustrati.

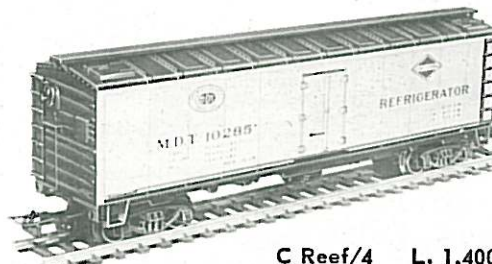
A complemento dell'incrocio di binario sinistro «RIS» viene ora prodotto anche quello destro



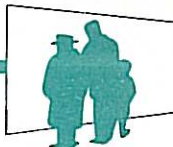
C Gon/3 L. 1.250 In vendita: aprile 1959

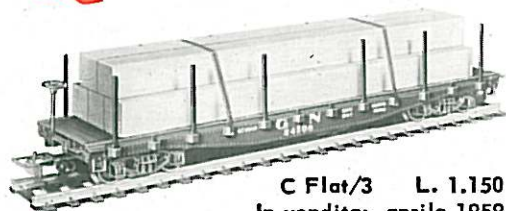
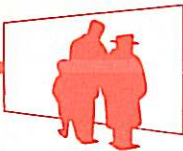


C Box/9 L. 1.500 In vendita: aprile 1959

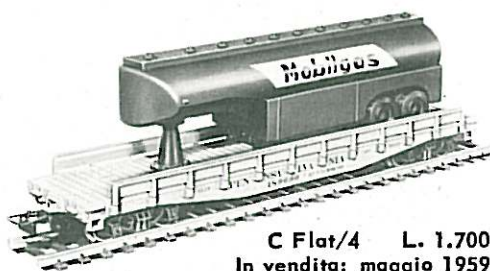


C Reef/4 L. 1.400 In vendita: aprile 1959





C Flat/3 L. 1.150
In vendita: aprile 1959



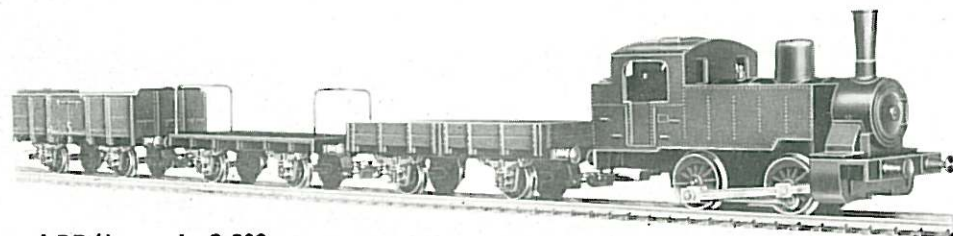
C Flat/4 L. 1.700
In vendita: maggio 1959

«RID» allo stesso prezzo di L. 950 al pubblico. Infine, quattro piccoli impianti di prezzo eccezionalmente conveniente. Essi costituiscono la nuova «Serie rr». A differenza dei tipi economici dello scorso anno, hanno un vagone in più ed un nuovo tipo di binario. Con essi il treno elettrico in miniatura diventa veramente alla portata di tutti.

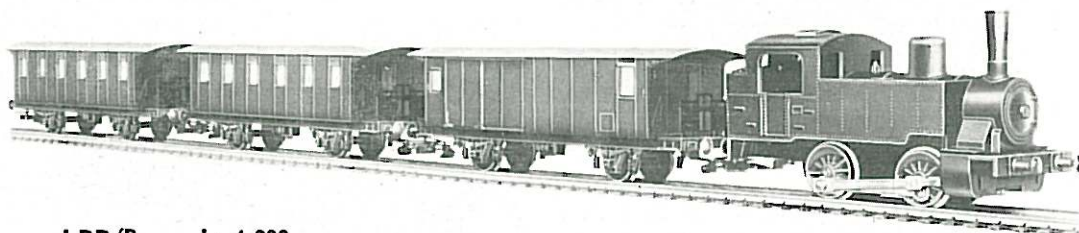
Nel mese di aprile inoltre inizia la consegna della nuova linea catenaria già annunciata



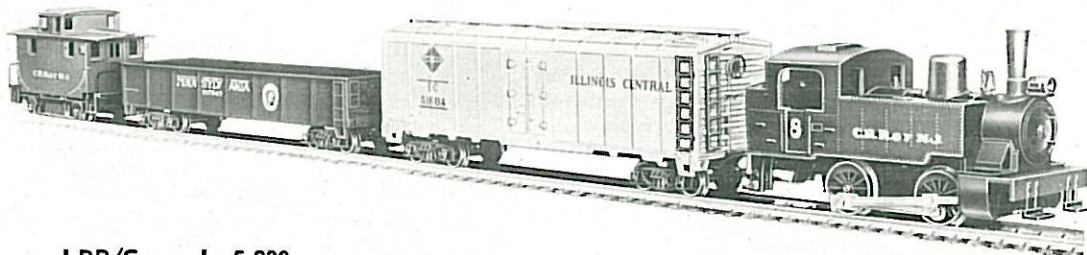
V Cab/B L. 850 In vendita: aprile 1959



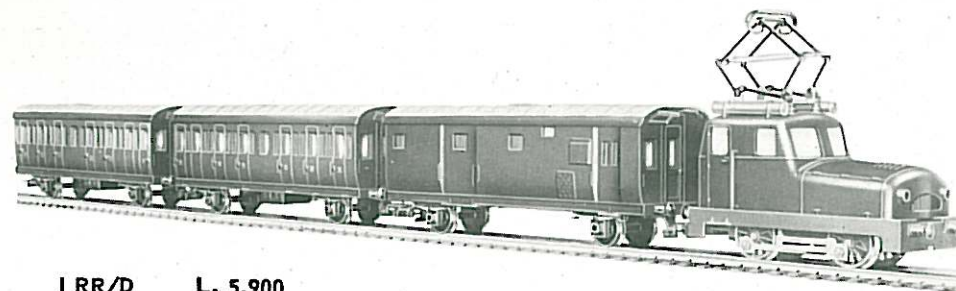
I RR/A L. 3.900
In vendita: maggio 1959



I RR/B L. 4.900
In vendita: maggio 1959



I RR/C L. 5.900
In vendita: maggio 1959



I RR/D L. 5.900
In vendita: maggio 1959

sul catalogo dello scorso anno e che esigenze tecniche non avevano permesso di approntare prima d'ora. Essa è costituita da spezzoni di varia lunghezza e curvatura in conformità alle misure delle varie sezioni di binario ed è ramata dando quindi all'impianto un aspetto ecce-

zionalmente realistico. Ricordiamo che essa si installa usando il solito palo «P 20» mediante l'uso degli appositi isolatori «IPC».

Chi avrà la possibilità di visitare la Fiera di Milano la vedrà montata su di un piccolo plastico appositamente allestito.

VITA DEI GRUPPI FERMODELLISTICI

IL G.F.B. DI BOLOGNA

Il Gruppo fermodellistico bolognese ci comunica l'indirizzo della sua Sede ancor provvisoria in Via Fioravanti n. 60 - Bologna presso l'abitazione del suo Presidente Signor Ballarin. Ci manda anche una breve relazione dell'attività svolta, fra cui un corso di fermodellismo presso l'Associazione Parrocchiale di San Paolo di Ravone in Bologna con lezioni bisettimanali teoriche e pratiche con la costruzione di un piccolo plastico. Le lezioni sono tenute dal Signor G. Ballarin e dai soci Sigg. Capelli, Ventura e Tarsoli. Il plastico, se pur di modeste dimensioni desta grande interesse fra i ragazzi e serve a richiamare i giovani all'Associazione, dai quali chissà che non venga fuori un giorno qualche provetto fermodellista.

Il G.F.B. inoltre ha organizzato una gita a Modena per la visita ai plastici dei fermodellisti di quella città e ne ha altre in progetto fra cui una a Villa d'Almè.

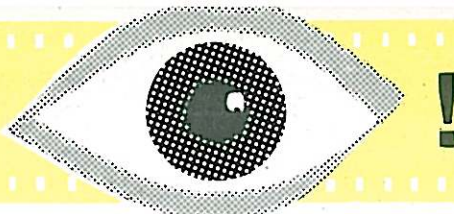
IL GRUPPO FERMODELLISTICO CITTA' DI LECCO

Si è costituito questo nuovo sodalizio con recapito provvisorio in Via Aquileia n. 21 - Lecco presso il Rag. Vittorio Andreotti, per iniziativa di un gruppo di amatori di modellismo ferroviario. Esso si propone di porre in comune esperienze, lavori, disegni, compiere visite ad impianti di ferrovie vere ed in miniatura, in vista di un sempre più vasto interessamento verso questa intelligente forma di passatempo. Il gruppo si propone anche di costruire un plastico mediante il concorso dei soci, per il quale ci è stata già promessa una documentazione fotografica per la pubblicazione su questa rivista. Auguri quindi e buon lavoro agli amici di Lecco.

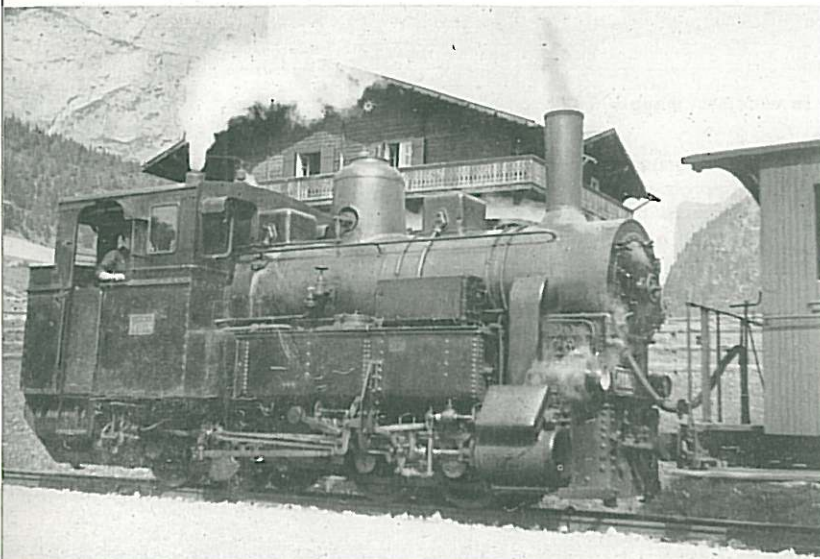
I Gruppi Fermodellistici sono lieti di aiutare i fermodellisti italiani in tutte le loro esigenze - Chiedete alla F.I.M.F. o al Vostro rivenditore di fiducia l'indirizzo del Vostro Gruppo Fermodellistico locale - Iscrivetevi ai Gruppi Fermodellistici - L'indirizzo della Federazione Italiana di Modellismo Ferroviario è Via Susini 16 - Firenze.

OCCHIO al TRENO

CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI



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



A Sinistra:

Vecchio ma sempre attuale il trenino della Val Gardena e la pittoresca linea che percorre. Vediamo qui una suggestiva inquadratura della locomotiva inviataci dal Sig. Sergio Ghiglione di Rivarolo Ligure.

Sotto:

Wilberswill - Oberland Bernese - Stazione di partenza della ferrovia elettrica a cremagliera per lo Schivenghe Platten, mt. 2.000 ca. (Fotografia del Sig. G. Ruella di Torino).



VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

ditta

MONTANARI

fondata nel
1840

Via Guerrazzi 28 - BOLOGNA

TUTTO PER IL MODELLISMO

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

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

PAPALINI

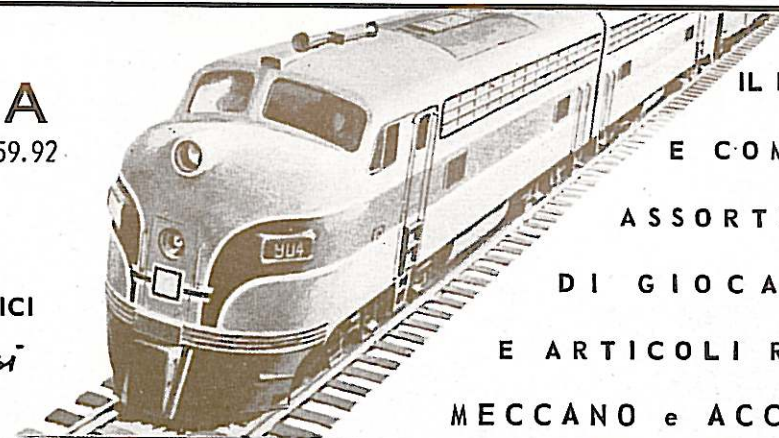
TRENI ELETTRICI RIVAROSSI
MECCANO - GIOCATTOLI NAZIONALI ED ESTERI



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

DITTA
DIANA
P.za Duomo - tel. 59.92
COMO

TRENI ELETTRICI
Rivarossi



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

rea radio

di **GRAZIOSI ALIMENA**

via D. Chiesa 1a - ANCONA
tel. 28879

vasto assortimento

treni  **Rivarossi**
WIKING - FALLER - VOLLMER

parti di ricambio

ACCURATE RIPARAZIONI
CONSULENZA TECNICA
COSTRUZIONE PLASTICI

gozmati

VIA CESARE CORRENTI, 21
MILANO

TRENI ELETTRICI *Rivarossi*



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 POCHE NOZIONI DI FRANCESE
la grande rivista francese
di modellismo ferroviario che viene pubblicata il 15
di ogni mese



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

DI MODELLISMO FERROVIARIO
DANESE

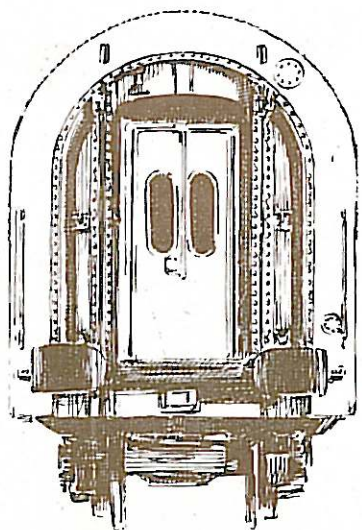
Kongevej 128 Virum (Danimarca)



GIORNI

ROMA

Via Marcantonio Colonna, 34 - Tel. 350.929
Corso Vittorio Emanuele, 291 - Tel. 559.497



TRENI ELETTRICI

Rivarossi

TRENI ELETTRICI - ACCESSORI PER PLASTICI
ASSISTENZA TECNICA
COSTRUZIONI MODELLI IN PLASTICA
DI AEREI - NAVI - CASSETTE
GIOCATTOLE NAZIONALI ED ESTERI

Rivista mensile Spagnola
di modellismo ferroviario

TREN MINIATURA

Abbonamento annuo L. 2.700

ogni numero di saggio

una volta tanto L. 270

Rivolgersi a Dott. I. Briano & Figlio

Via Caffaro 19/2 - Genova



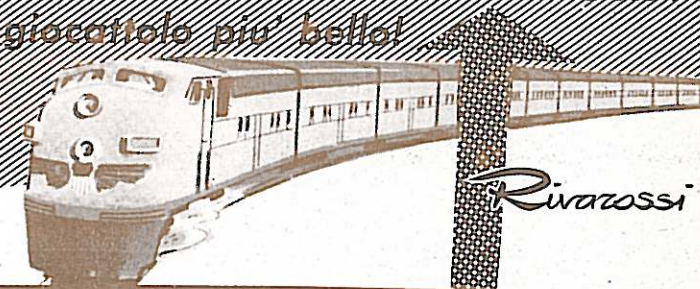
ditto

EGIDIO ANCONA

P.zo TRENTO TRIESTE 82
Via Contrari 2

tel. 62.66
FERRARA

TRENI ELETTRICI
IN MINIATURA
il giocattolo più bello!



Rivarossi

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 occorervi 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 - CHIEDETE IL VOSTRO CONSIGLIO
PRIMA DEI VOSTRI ACQUISTI

la GIOIA

di Nunzi Eugenio ROMA

Corso Trieste, 104
tel. 848-873

TRENI ELETTRICI 'RIVAROSSİ' - 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

RIVAROSSİ

MODELLISMO DELLE MIGLIORI CASE ITALIANE ED ESTERE VOLLMER-WIKING
COSTRUZIONI DI PLASTICI CON TUTTO IL RELATIVO ACCESSORIO
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.

38

e i migliori giochi istruttivi e scientifici

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

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

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

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

AEROMODELLI
Piazza Salerno 8 - ROMA
TUTTO PER IL MODELLISMO

Organizzazione LEONE
Piazza Lanza 68 - FOGGIA
TRENI ELETTRICI RIVAROSSİ
E LORO ACCESSORI

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
RIVAROSSİ 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
RIVAROSSİ
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
H0 RIVAROSSİ

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

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

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

LA COMBA ETTORE
Via Enrico Mayer 15 - LIVORNO
TRENI ELETTRICI PER GRANDI E
PICCOLI - VASTO ASSORTIMENTO

M. REVIGLIO
Via M. Gioia 2 - TORINO
I GIOIELLI DEI
GIOCATTOLI SCIENTIFICI

Fate di H0 RIVAROSSİ
la guida per i vostri acquisti

Abbonatevi ad H0 RIVAROSSİ
la rivista più completa di modellismo ferroviario

1880

1955

Ditta Carr.

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" - cataloghi a richiesta

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

ferruccio TESTI

PADOVA

Rivarossi

MODELLISMO



VIA BALDISSERA, 9
ANGOLO STOPPANI

MILANO
Tel. 270.811