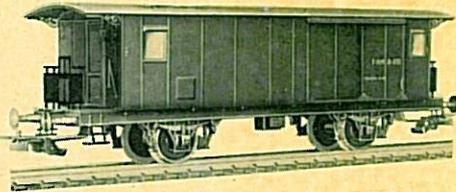


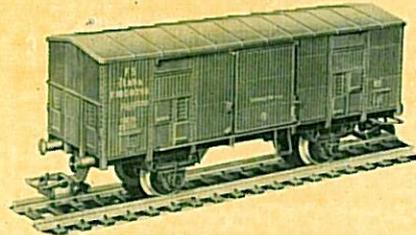
L RR L. 2.000



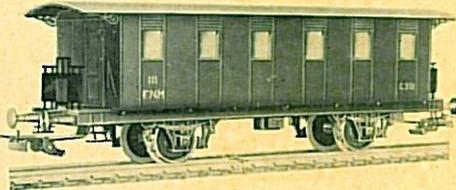
SCATOLA DI MONTAGGIO SM 304  
L. 600



SCATOLA DI MONTAGGIO SM 306  
L. 550



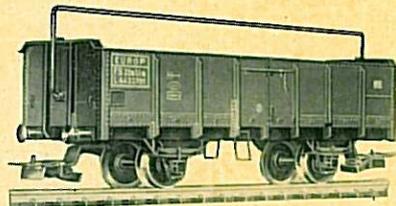
SCATOLA DI MONTAGGIO SM 303  
L. 500



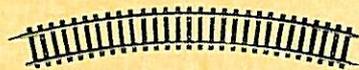
SCATOLA DI MONTAGGIO SM 305  
L. 550



SCATOLA DI MONTAGGIO SM 301  
L. 320



SCATOLA DI MONTAGGIO SM 302  
L. 450



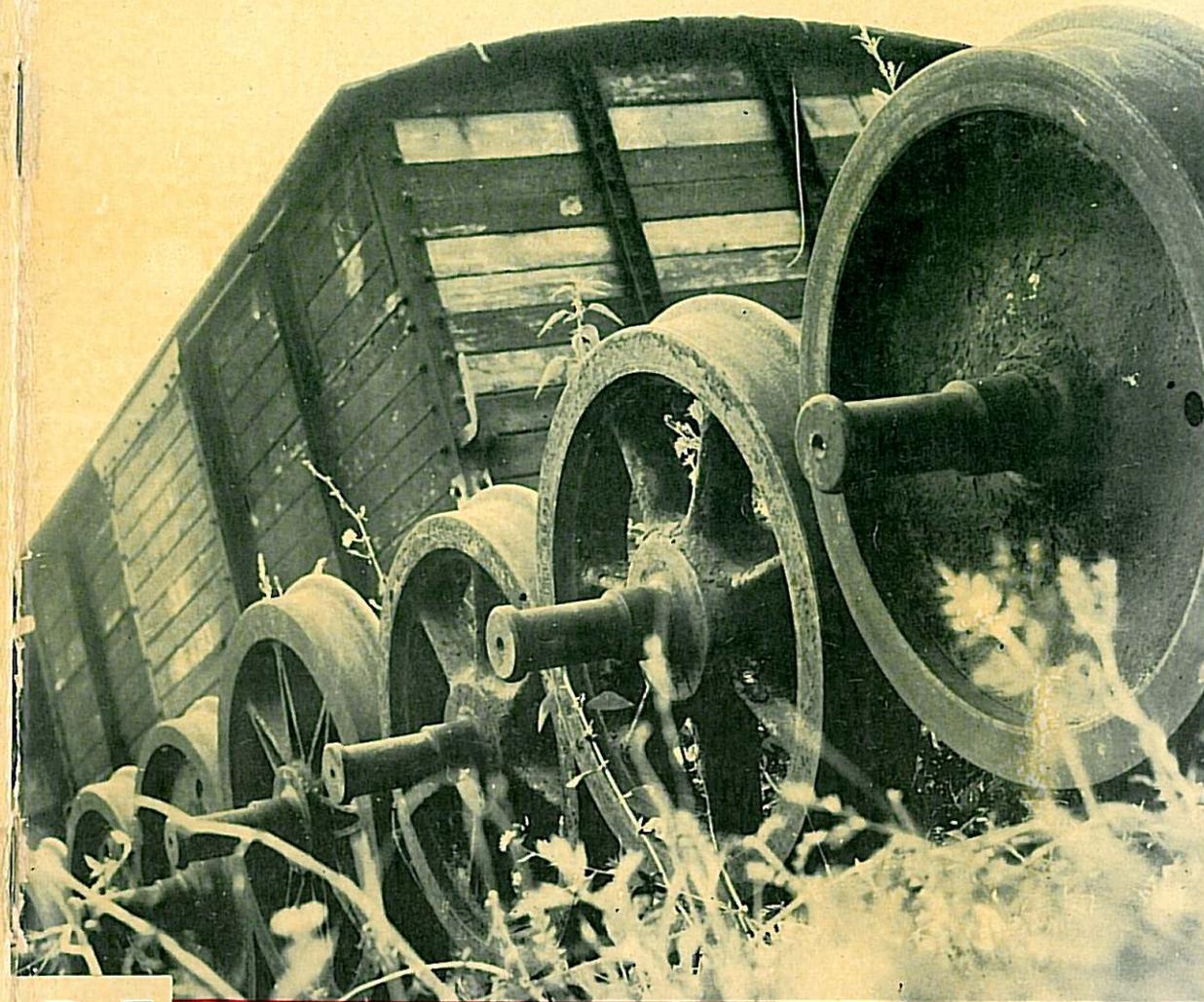
ROTAIA DIRITTA LUNGA 20 CM. -  
RD L. 85



ROTAIA CURVA - 12 SEZIONI FOR-  
MANO UN CERCHIO DI 80 CM. DI  
DIAMETRO. RC L. 85

Per l'alimentazione di questi treni è stata studiata appositamente una scatola portatile PRI dotata di regolazione di velocità e inversore di marcia; il suo prezzo è di L. 1.600. Gli scambi e due scatole di montaggio di una stazioncina ed un passaggio a livello, saranno pronti più avanti ed il loro prezzo verrà comunicato non appena possibile.

*Rivarossi*



34

ottobre 1959 anno VI

L. 150

# HO

*Rivarossi*



Mastro Cippetto

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

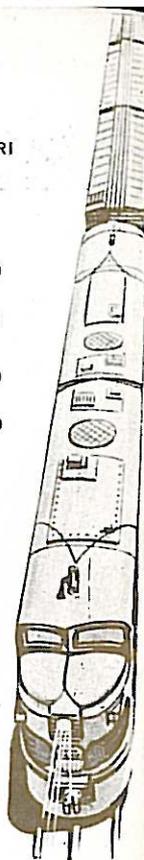
LUNGHEZZA CM. 50

NELLE SEZIONI E MISURE:

L	MM. 1,5x1,5	2x2	3x3	3x4	CAD. .f. 80
T	1,5x1,5	2x2	3x3		" E. 100
	1,5x 2	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 ORGANIZAZIONE PER IL MODELLISMO  
PUO' SPEDIRVI QUALUNQUE COSA DESIDERIATE.



ROMA

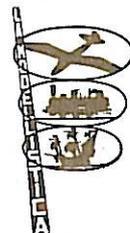


VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038

"Casamia" di U. Battista

Rivarossi

VASTO ASSORTIMENTO



LA MODELLISTICA

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

GIOCATTOLE E MATERIALI INERENTI  
ALLA COSTRUZIONE IN MINIAURA  
DI GIOCATTOLE MECCANICI

treni elettrici

"Rivarossi"



T. Ciccolotta & Figlio  
Regali

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

NAPOLI

PARTI DI RICAMBIO  
SERVIZIO ASSISTENZA  
ACCESSORI  
FALLER  
PREISER  
VOLLMER

giochi giocattoli  
modellismo

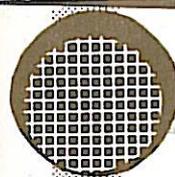


al  
nuovo  
emporio

(EX MINIATI)  
Via Cavour 31 r.

(di fronte al cinema Modernissimo)

FIRENZE  
Tel. 26.611  
vendiamo felicità  
per tutte le età



Brondi PISA

BORGOSTRETTO 42 R - Tel. 3623

ASSORTIMENTO COMPLETO  
TRENI ELETTRICI IN MINIAURA

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

TRENI ELETTRICI  
Rivarossi



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*

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...*

completo assortimento di treni elettrici  
*Rivarossi*  
 PARTI DI RICAMBIO E PEZZI STACCATI PER MODELLISTI - SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA

**Vigano**  
 CASA FONDATA NEL 1880  
 PIAZZA CORDUSIO MILANO

accessori per plastici  
 FALLER - VOLLMER  
 PREISER WIKING  
 AEREI FROG

VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

**PAPALINI**

TRENI ELETTRICI RIVAROSSI  
 MECCANO - GIOCATTOLI NAZIONALI ED ESTERI



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

"casa dei balocchi"  
 Tutto per l'aeromodellismo  
 Automodellismo  
 Navimodellismo

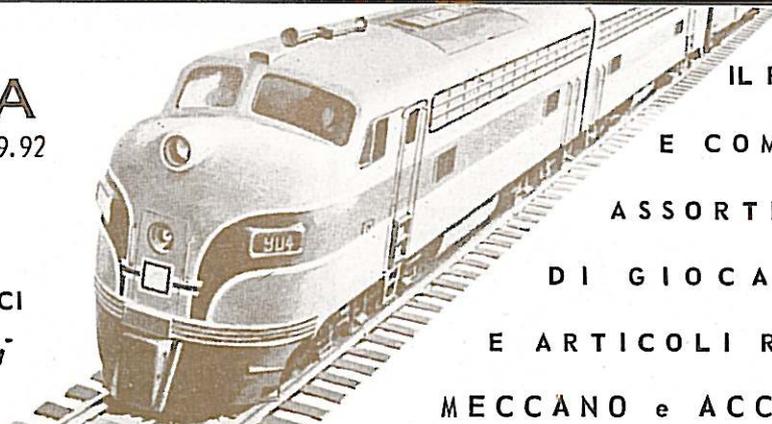
**A. MILANESIO** Via di Nanni 118 / 120 TORINO  
 Tel. 380.668



Articoli sportivi  
 Giocattoli nazionali ed esteri  
 Assistenza e riparazioni in genere

DITTA **DIANA**  
 P.za Duomo - tel. 59.92  
 COMO

TRENI ELETTRICI  
*Rivarossi*

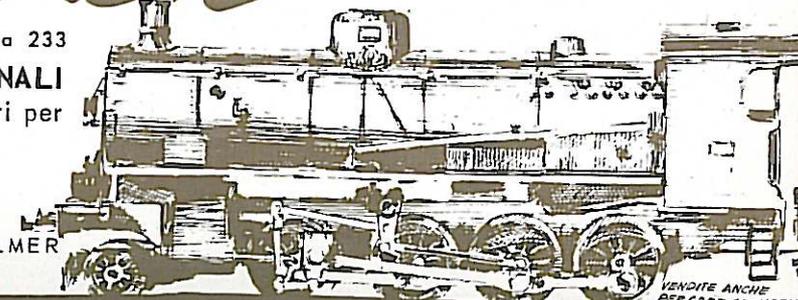


IL PIU' VASTO  
 E COMPLETO  
 ASSORTIMENTO  
 DI GIOCATTOLI  
 E ARTICOLI REGALO  
 MECCANO e ACCESSORI

**Grandi**

COMPLETO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI  
*Rivarossi*

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



VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

**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 - Pianta 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 ATTUALITÀ  
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

RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

a cura dei tecnici della Rivarossi  
consulenza artistica A. Dalla Costa  
n. 34 Ottobre 1959 Anno VI L. 150

# Ho Rivarossi

### EDITORIALE

Continuando la serie degli articoli esplicativi sull'impiego dei materiali «Rivarossi» siamo lieti di presentare in questo numero l'impiego della massicciata «Rivarossi».

E' forse necessario richiamare l'attenzione dei fermodellisti su questo complemento degli impianti in miniatura poichè la massicciata «Rivarossi», studiata scientificamente, è forse considerata dai più solo un completamento coreografico dei plastici, mentre invece è stata studiata appositamente per offrire sensibili vantaggi al funzionamento dei treni in miniatura.

Dopo l'interruzione per la pubblicazione degli articoli sulla ferrovia Rocchette-Asiago e sul «Broad Gauge», riprendiamo la Storia delle locomotive a vapore con la sesta puntata che narra la vicenda delle ferrovie italiane in un periodo tra i più difficili per la nazione.

Tra le rubriche tradizionali, in «Mondo Modellistico» siamo lieti di pubblicare il resoconto del Congresso MOROP di Copenaghen del mese di luglio al quale ha partecipato, unico rappresentante per l'Italia il nostro Presidente.

In «Vetrina delle Novità» siamo lieti di presentare la nuova serie «rr», ultima creazione della «Rivarossi», la quale mette a disposizione del pubblico meno facoltoso, un complesso di treni, carri e accessori veramente notevole ad un prezzo bassissimo.

### IN QUESTO NUMERO

Come usare la massicciata «Rivarossi»	Pag. 8
La storia delle locomotive a vapore	14
Album delle locomotive	18
Una tavola di costruzione	20
Plastici dei lettori	24
Occhio al treno	26
Mondo modellistico	28
Concorso «Flash»	34
Vetrina delle novità	34

### NEL PROSSIMO NUMERO

Parleremo dettagliatamente del «VIII Congresso Nazionale della F.I.M.F.» che si svolgerà ad Ancona nei giorni 1, 2, 3, 4 novembre. I primi due giorni saranno riservati allo studio di problemi interni della F.I.M.F.; il Congresso Nazionale vero e proprio si svolgerà nei giorni 3 e 4. L'apertura ufficiale è fissata per le ore 9,45 a Palazzo degli Anziani. Contemporaneamente al Congresso è indetta ad Ancona la «IV Mostra Fermodellistica Anconetana».

### ABBONAMENTI

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

Richieste per variazioni di indirizzo L. 50.

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

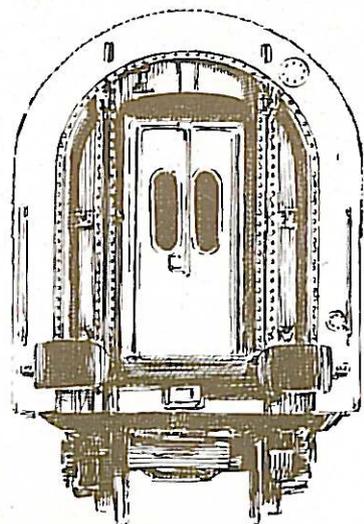
Reg. Trib. Como n. 52 del 7/4/54 Dir. Respons. Sig. Alessandro Rossi - Copyright by Rivarossi - Como Composto con Varityper e stampato con Multilith da Rivarossi - Como

## GIORNI

ROMA

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

TRENI ELETTRICI



*Rivarossi*

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



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

# come usare la 'massiccata' Rivarossi

Facendo seguito alle note sull'impiego della «linea aerea» pubblicate nel numero precedente della rivista, riteniamo opportuno richiamare alla mente dei lettori i notevoli vantaggi che offre la massiccata «Rivarossi» nel suo impiego nei tracciati ferroviari.

Prima di trattare la «massiccata» nella sua applicazione modellistica, ci sia concesso accennare brevemente a cosa serve in realtà quella che in linguaggio ferroviario è chiamato «Ballast», cioè, nella traduzione italiana del termine inglese: massiccata. In realtà la massiccata non è altro che uno strato di materiale minuto posto sopra il piano di regolamento, che sostiene, avvolgendolo parzialmente, l'armamento.

«Piano di regolamento» si chiama il terrapie-

no oppure il luogo su cui si intende installare una linea ferroviaria. «Armamento» ferroviario si chiama invece l'insieme delle rotaie, delle traverse e degli accessori per unirle. Scopi precisi della massiccata sono:

- Mantenere l'elasticità della via ad un grado conveniente e pressochè uniforme.
- Ripartire la pressione esercitata sulle rotaie, uniformemente sul piano di regolamento in modo che non avvengano cedimenti nel terreno dovuti a carico eccessivo in un sol punto.
- Offrire una valida resistenza alle sollecitazioni che tendono a far scorrere la via in modo trasversale e longitudinale.
- Mantenere le traverse di sostegno del binario continuamente all'asciutto e permettere

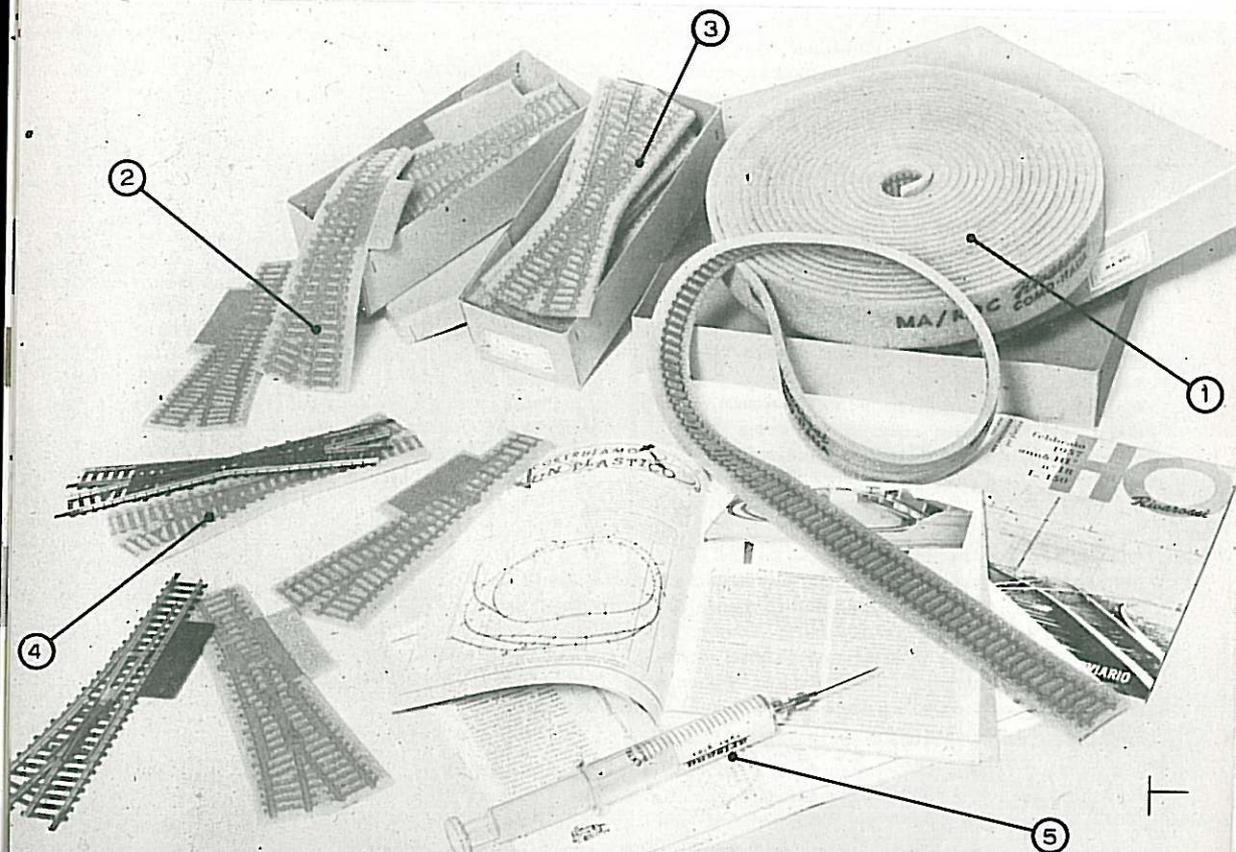


Fig. 1 Le confezioni in commercio della massiccata Rivarossi

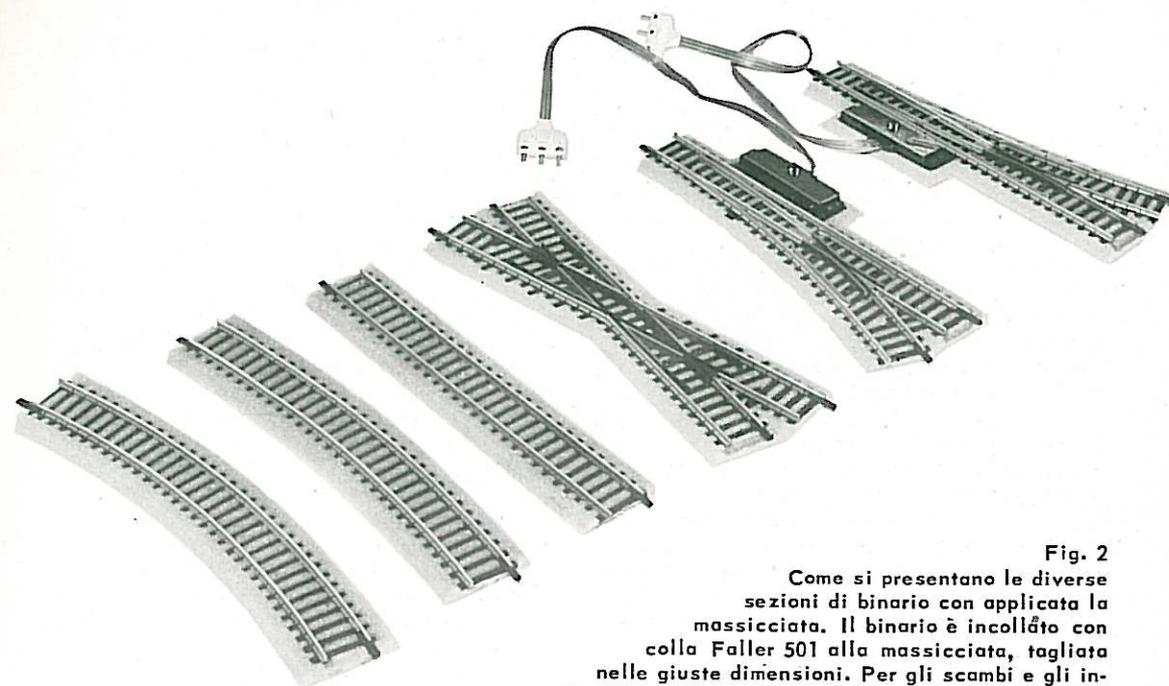


Fig. 2  
Come si presentano le diverse sezioni di binario con applicata la massiccata. Il binario è incollato con colla Faller 501 alla massiccata, tagliata nelle giuste dimensioni. Per gli scambi e gli incroci sono in commercio pezzi di massiccata apposti.

allo stesso tempo una facile correzione delle alterazioni di livello del binario stesso, attuabile con la nota operazione di rinalzo.

Il miglior materiale per massiccata, è offerto dal pietrisco artificiale ottenuto dalla frantumazione di rocce dure, oppure dalla ghiaia di fiume o di spiaggia.

Il materiale è distribuito in opera su due strati, di cui l'inferiore è consegnato spianato alla squadra posa armamento; lo strato superiore è sovrapposto al primo ad armamento compiuto.

Nel campo delle ferrovie in miniatura non è ovviamente possibile usare pietrisco come nella realtà, ma si è reso indispensabile studiare non solo geometricamente, ma anche come materiale e coloritura, un qualche cosa che potesse unire il lato estetico al pratico: sia come facile impiego, che come prestazione.

La Rivarossi, dopo non poche prove, ha realizzato la massiccata in spugna plastica, materiale che offre, oltre al colore...ghiaioso, una enorme, elasticità e adattabilità, requisiti tali che rendono la massiccata Rivarossi indispensabile complemento del plastico di ogni buon modellista.

Vediamo ora come usare la massiccata sia nei tracciati scomponibili cioè applicata a sezioni di binario separate, che permettano così di realizzare circuiti di percorso uno diverso dall'altro, come in impianti fissi quali i plastici.

Premettiamo che la massiccata «Rivarossi» trovasi in commercio nei seguenti tipi: (fig. 1)

1 - MA/RDC - massiccata per binari dritti o curvi (in rotoli di 10 mt.)

2 - MA/SD-SS - per scambi, siano essi elettrici o a mano, destri o sinistri.

3 - MA/IS - per incroci sinistri.

4 - MA/ID - per incroci destri

Il 5 rappresenta l'arnese che dovrete usare per fissare la massiccata...siringa con ago grosso (contenuta nella scatola attrezzi SAC Rivarossi), per iniettare colla Faller n. 501.

## USO DELLA MASSICCATA «RIVAROSS» NEI TRACCIATI CON BINARI COMPONIBILI

La massiccata «Rivarossi» come abbiamo detto dianzi, è particolarmente utile a coloro che posseggono una ferrovia in miniatura, ma che non abbiano un tracciato fisso ed ogni qualvolta desiderano far marciare il loro treno, compongono un giro di binari...sul tavolo, maga-

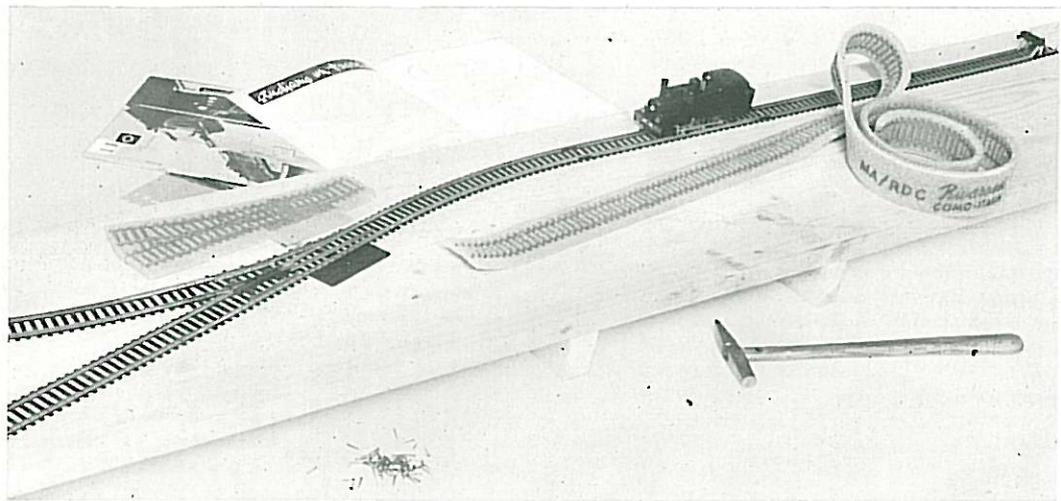


Fig. 3 Prova di funzionamento del tracciato

ri, nella sala da pranzo con massimo disappunto della... madre o della moglie. Bene! a costoro serve la massiccata «Rivarossi». Niente di più semplice è la sua applicazione; infatti dapprima sistemeremo la sezione di binario sulla massiccata, incastrandola nelle apposite sedi, quindi taglieremo la striscia all'altezza delle rotaie in modo che, unendo due sezioni, non si noti alcun distacco tra massiccata dell'una e dell'altra. Con la siringa inietteremo colla Faller 501 allungata con acqua, tra basetta del binario e massiccata. Lascieremo quindi asciugare il tutto liberamente all'aria.

E' opportuno ricordare che la colla Faller 501 è di colore bianco-latte ma ad essiccazione avvenuta, diventa incolore, quindi le eventuali piccole sbavature che ad un primo momento po-

trebbero creare dubbi sulla riuscita, scompariranno perfettamente.

Analogha operazione, eseguita per le sezioni di binario, la si ripeterà per gli incroci sulla loro apposita massiccata, senza alcuna necessità di rifilarla, essendo questa già di adatte dimensioni. Per gli scambi occorre porre la massima attenzione per non incollare la parte mobile e correre così il pericolo di bloccare il tutto; potremmo pure consigliare di bruciar via, con la punta di un saldatore, un poco di massiccata, all'altezza del traversino mobile, assicurando così in ogni caso il funzionamento.

Con la massiccata così sistemata si avranno indiscutibilmente i vantaggi di:

- a) - non segnare il piano del tavolo.
- b) - avere la massima silenziosità.

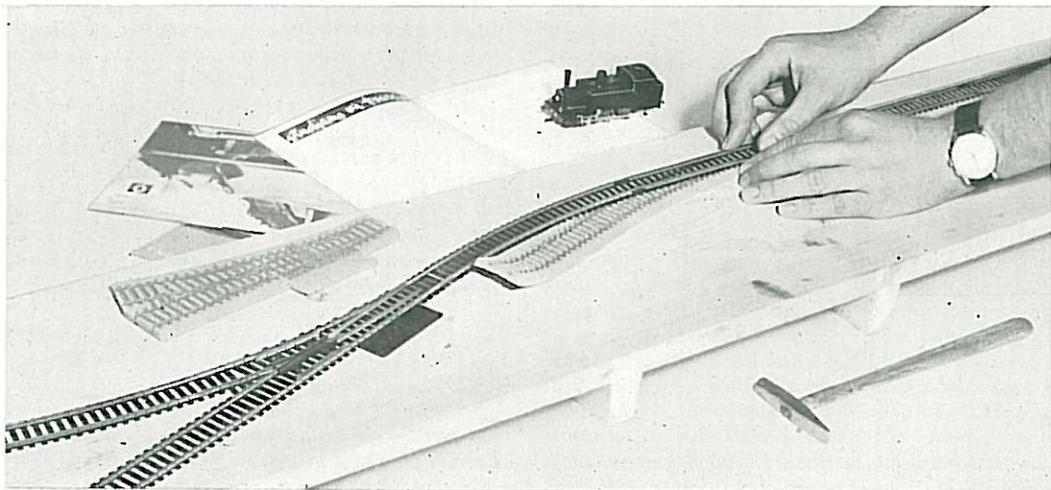


Fig. 4 Inserimento della massiccata sotto il binario

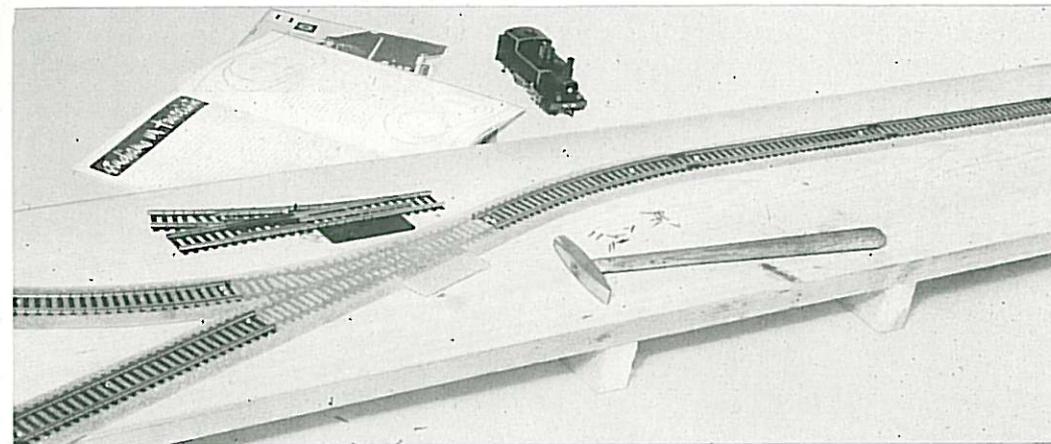


Fig. 5 Binario e massiccata vengono fissati provvisoriamente al tavolato con pochi chiodini

c) - massimo realismo.

d) - possibilità di far passare, sotto il binario, senza variare il livello della linea, i cavi di collegamento.

e) - evitare lo slittamento dei binari durante la marcia del convoglio.

Occorre inoltre tener presente che la massiccata si può montare pure con i binari della serie «TT».

Nella fig. 2 sono rappresentate alcune sezioni di binario, scambi ed incrocio montati sulla massiccata nel modo descritto.

#### USO DELLA MASSICCATA «RIVAROSS» NEGLI IMPIANTI FISSI

Problema di notevole importanza, per chi si accinge alla costruzione di un plastico è quello di isolare acusticamente il binario, su cui far

circolare i convogli, dal piano di appoggio. La soluzione ci viene offerta dalla massiccata, la quale isola il binario dall'appoggio, formando un cuscinetto che impedisce alle vibrazioni, inevitabili, che il treno provoca durante il suo funzionamento sul binario, di trasmettersi al tavolato su cui il binario stesso giace. Occorre però eliminare tutto ciò che può collegare rigidamente il binario al tavolato; perciò bando ai chiodi ed alle viti ma solamente colla.

Prescindendo da tutto ciò che è scenografia di plastico, il binario con la massiccata lo sistemeremo così. In base al tracciato prescelto, si poseranno sul tavolato, opportunamente costruito, o sulla tavola adibita allo scopo, i binari e gli scambi e si proverà il funzionamento del circuito con una locomotiva, in modo da non avere più alcun dubbio sia sul collegamen-

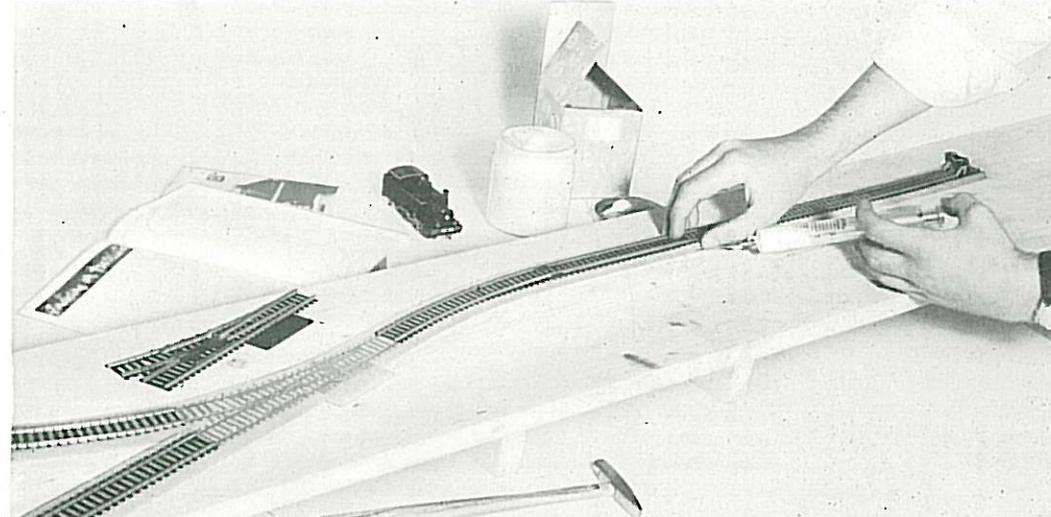


Fig. 6 Fissaggio della massiccata al tavolato mediante colla Faller 501

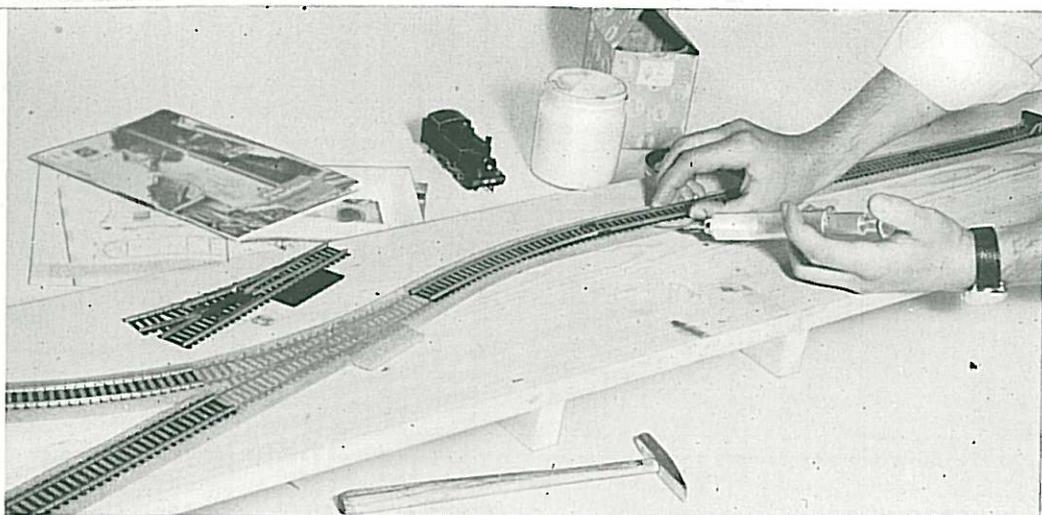
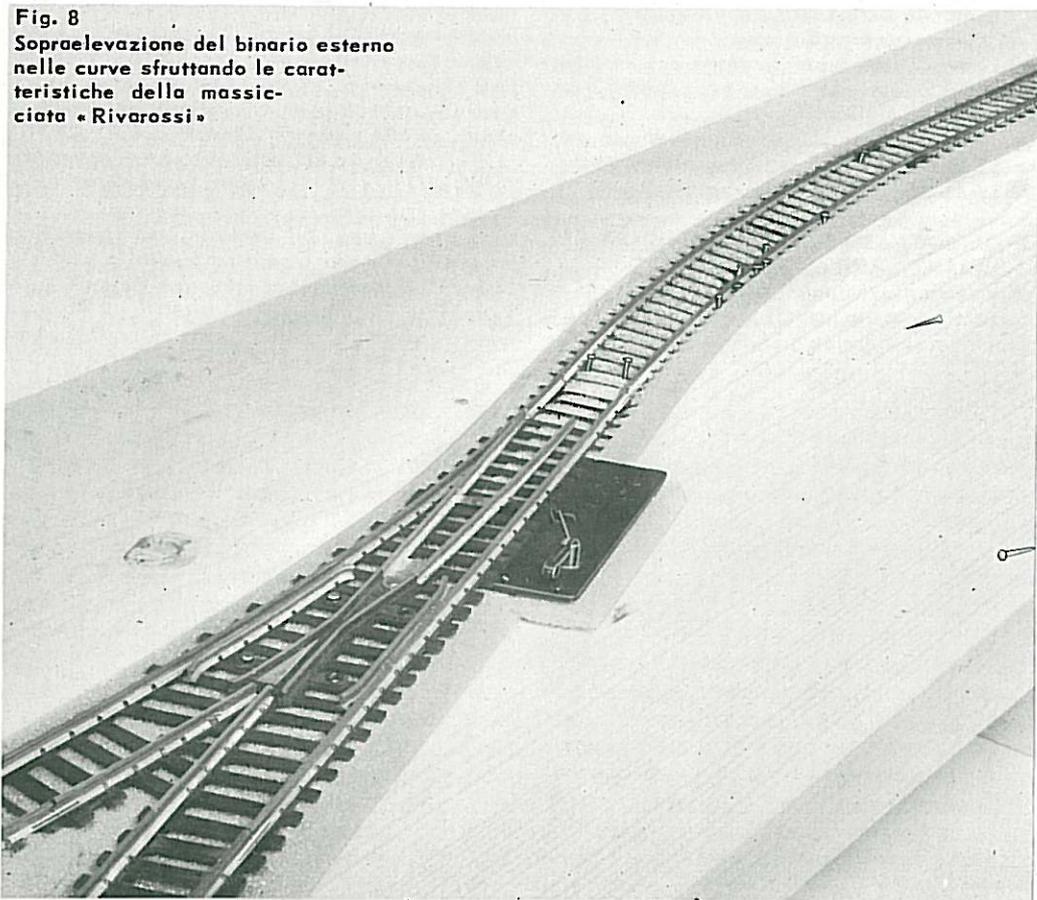


Fig. 7  
Fissaggio del binario alla massicciata iniettando colla Faller 501 tra la basetta e massicciata

Fig. 8  
Sopraelevazione del binario esterno nelle curve sfruttando le caratteristiche della massicciata «Rivarossi»



to della linea, come sulla disposizione di questa in relazione alle pendenze, sul suo sviluppo (fig. 3).

Dopo di ciò si inserirà la striscia di MA/RDC tra binario e piano di appoggio, sistemando accuratamente la traversinatura nelle cave sagomate della massicciata (fig. 4). In modo analogo dovrà essere sistemata l'apposita massicciata per gli scambi e gli incroci.

Ulteriore operazione da eseguire sarà l'allineamento del binario sulla massicciata. Dopo di ciò con chiodini si potrà puntare qua e là il binario sul tavolato in modo da tenerlo nella esatta posizione (fig. 5).

Quindi nel modo indicato dalla fig. 6 e con l'ausilio della siringa per iniezione con ago molto grosso, cui si è accennato, si inietterà colla Faller n. 501, eventualmente diluita con acqua, tra tavolato e massicciata; sarà necessario solamente una piccola quantità di colla, più che sufficiente per un solido fissaggio.

Nella fig. 7 possiamo notare come, dopo aver fissato la massicciata al tavolato, inietteremo ancora colla tra massicciata e basetta del binario, in modo da fissare questa alla massicciata stessa.

Giunti a questo punto e dopo aver lasciato asciugare la colla, si toglieranno tutti i chiodini, ormai inutili per non dire dannosi. Sarà la colla che manterrà il binario solidamente fissato alla massicciata e questa al tavolo.

Particolare attenzione occorre porre nella sistemazione degli scambi, per i quali vale quanto detto nella precedente parte sui tracciati componibili.

Nel nostro caso occorre prevedere in aggiunta, la possibilità di smontare per eventuale revisione o la sola macchinetta (ECS) oppure tutto lo scambio.

Allo scopo sarà opportuno aprire un foro di opportune dimensioni nel tavolato in corrispondenza della macchinetta, in modo che dal di sotto sia possibile accedere alle viti che tengono questa al supporto dello scambio.

Altra soluzione, di cui è abbastanza semplice la realizzazione e che permette fra l'altro di asportare lo scambio completamente senza alcuna fatica e senza demolire parte della linea, consiste nell'asportare, con la massima cura le congiunzioni sia dalle rotaie ad esse convergenti. In questo modo lo si sistemerà senza incollarlo, sulla relativa massicciata, questa però incollata al tavolato. A tenerlo in posizione e ad assicurare i contatti elettrici saranno pezzetti di filo di rame  $\varnothing$  0,5 lunghi 15 mm. saldati, metà per parte, sul lato esterno delle rotaie

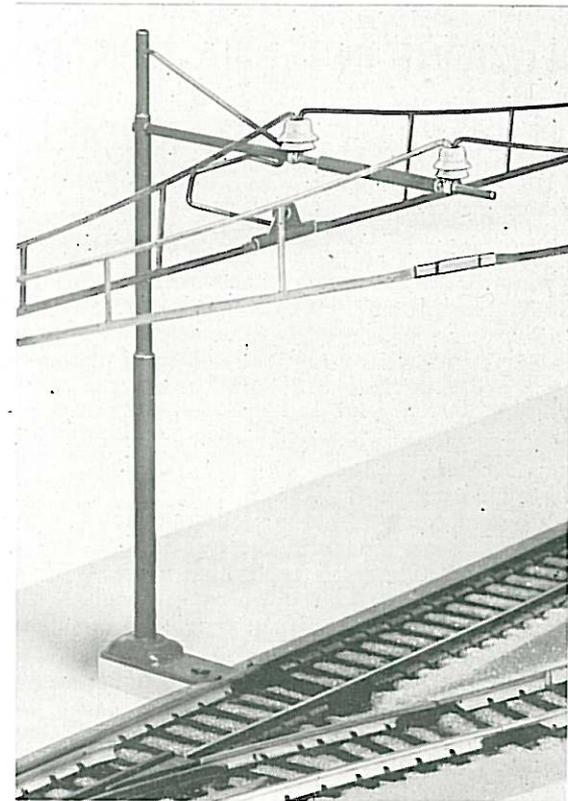


Fig. 9  
Sotto il palo per la linea aerea è necessario mettere uno spessore di legno di 4 mm. per portarlo al livello della massicciata.

sulle giunte. Dalle varie fotografie si noterà infatti la successione delle varie operazioni.

Ai modellisti più raffinati potremo indicare inoltre la fig. 8. In essa si noterà come con la massicciata e con l'aiuto di chiodini, si possa perfezionare il realismo della linea, sopraelevando la rotaia esterna nel tratto in curva.

Togliendo i chiodini a colla essicata, la massicciata manterrà la forma primitiva trattando a sé il binario.

Per chi desideri completare il binario con la linea aerea, dovrà fissare i pali di sostegno di questa al binario nel modo indicato nell'articolo ad essa dedicato nel numero precedente della rivista, prima naturalmente di incollare lo stesso alla massicciata.

Sarà però indispensabile correggere la differenza di livello che si verrà a formare tra piano di appoggio del palo e tavolato per l'inserimento della massicciata, interponendo un piccolo spessore di legno (altezza 4 mm.), fissando quindi con una vite da legno la basetta del palo al tavolato (fig. 9).

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

## Sesta puntata

La guerra di Libia conclusasi vittoriosamente con il trattato di pace tra l'Italia e la Turchia, firmato da Ouchy, sul lago di Losanna, il 17 ottobre 1912, portò ad una intensificazione dei trasporti ferroviari tra il continente e Siracusa, punto di imbarco in Libia, che venne all'uopo collegata con Roma mediante un apposito, veloce treno a composizione piuttosto pesante per quei tempi, chiamato il «Tripolino».

Contemporaneamente si sviluppavano i trasporti di agrumi dalla Sicilia al continente che venivano effettuati, data la deperibilità dei prodotti, con treni merci pesanti. Questi erano composti di carri che per essere muniti tutti del freno ad aria compressa potevano marciare alla velocità dei treni viaggiatori.

Non consentendo però le condizioni statiche dei ponti della linea calabrese tirrenica il passaggio di locomotive aventi pesi per asse superiori alle 14,5 tonnellate era inibita su quella linea la circolazione delle locomotive più potenti in quel momento nella rete, e, quindi, la trazione dei treni pesanti derrate e di quelli non meno pesanti viaggiatori, poteva essere assicurata dalle locomotive del gruppo 600 ivi ammesse a circolare, soltanto mediante l'impiego della doppia trazione. Tale situazione, dispendiosa ed in certo modo intollerabile per l'aggravio alla circolazione conseguente ai ritorni a vuoto delle locomotive utilizzate per la doppia trazione, obbligò allo studio di una macchina che, pur avendo una potenza pari a quella delle 685 ed una velocità non troppo inferiore a quella delle 600, potesse transitare sui deboli ponti esistenti.

Date queste premesse, la nuova locomotiva non poteva avere meno di quattro assi accoppiati; il che le consentiva di spuntare rapidamente treni pesanti, e, per potere raggiungere una velocità inferiore di soli 5 Km. a quella delle 600/625, fu scelto, come diametro delle ruote motrici, quello abbastanza elevato di 1630 mm., che consentiva alla caldaia, attraverso la ridu-

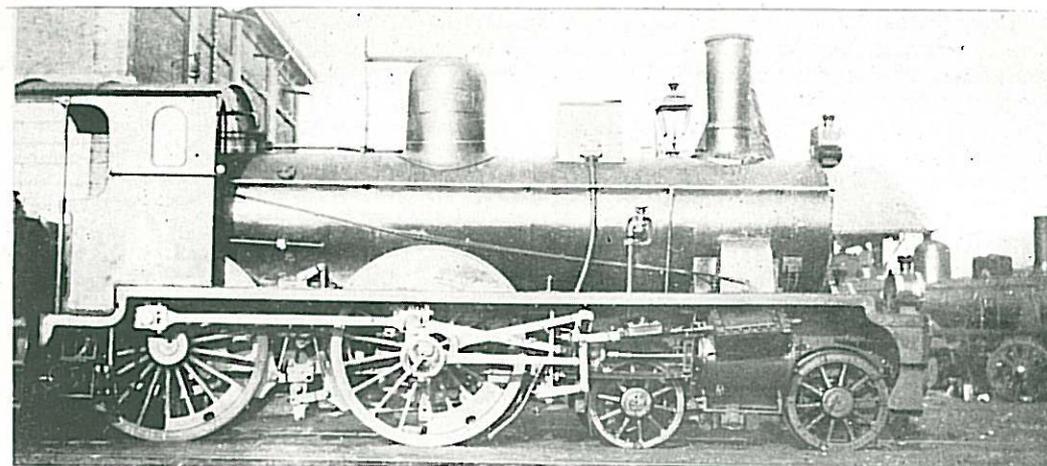
zione del numero dei giri delle ruote e, quindi, dei colpi di stantuffo al minuto primo, di alimentare i cilindri in modo da rendere atta la locomotiva a sostenere dei notevoli sforzi di trazione a velocità medie abbastanza elevate.

La nuova locomotiva, che con altre 69 sorelle costituì il gruppo 745 F.S., era a vapore surriscaldato a due cilindri semplice espansione i quali, come in tutte le locomotive a 2 cilindri per servizio misto o viaggiatori costruite sino allora dalle Ferrovie dello Stato, erano posti internamente al telaio, mentre i relativi distributori erano all'esterno. Data la relativamente alta velocità massima (75 Km-ora) raggiungibile dalle 745, esse furono munite di un asse anteriore di guida, costituente, con il primo asse accoppiato, il carrello italiano introdotto dalla R.A. con le prime 600.

Il tender a carrelli della 745 era del tipo ormai standard per tutte le locomotive veloci e potenti delle Ferrovie dello Stato, ma aveva però la portata d'acqua ridotta a 18 metri cubi, in luogo dei 22 di cui erano capaci le relative casse, appunto per non superare i massimi carichi per asse dei tender, ammesse dai deboli punti della litoranea Calabrese Tirrenica.

Fin qui noi abbiamo parlato essenzialmente delle nuove costruzioni di locomotive delle Ferrovie dello Stato, con le quali queste si preparavano ad affrontare un traffico che, con il progredire dello sviluppo industriale e commerciale del paese, si annunciava sempre crescente, ma non possiamo sottacere un'opera, certamente meno appariscente della costruzione di nuove locomotive, ma non meno importante ai fini del bilancio economico della azienda.

Quest'opera può chiamarsi riduzione dei tipi delle locomotive ed adozione, per quelli la cui età e stato di conservazione ne francava la spesa, di caldaie di ricambio corrispondenti a quelle in opera sui tipi migliori del medesimo rodiggio, oppure che si prestavano al montaggio su tipi aventi rodiggi diversi.



Locomotiva del Gruppo 530 F.S. (già 150 R.A.) dotata di caldaia di ricambio comune per i gruppi 530 e 540.

L'impresa non fu certamente da poco, perchè le Ferrovie dello Stato ereditarono dalle cessate Reti Mediterranee, Adriatica, Sicula, non meno di duecento tipi diversi di locomotive che andavano dal Nembo (1-1-1) e dalla Chiabrera (2-2-0), costruiti intorno al 1855, alle 500 R.A. (670 F.S.) e 310 R.M. (660 F.S.), costruite nel primo quinquennio del secolo presente, proprio sul finire delle grandi Reti e quindi immediatamente prima della assunzione del servizio da parte delle Ferrovie dello Stato. Sol che si immagini la congeria di pezzi di ricambio necessari per macchine di tipo così diversi, rispondenti a concezioni sorpassate o che comunque erano spesso quelle dei paesi in cui erano state costruite e delle quali, scommetto, non esistevano forse nemmeno i disegni di dettaglio, si comprenderà bene la importanza di un lavoro così oscuro e così ingrato, ma pur così necessario, come quello della unificazione, il quale, nel 1915, era stato portato notevolmente avanti, soprattutto per ciò che riguarda le caldaie, ridotte a non molti tipi fondamentali.

Per darne una idea faremo un esempio: quello delle locomotive a due assi accoppiati e carrello anteriore di guida, delle quali stiamo proprio adesso pubblicando, nell'album delle locomotive, quel che di esse ci è stato possibile di trovare.

Le F.S. ereditarono dalle cessate reti ben otto gruppi di locomotive 2-2-0 a tender separato, i: 500, 510, 530, 540, 545, 550, 552, 560 e di questi gruppi, 5 provenivano dalla Rete Adriatica, 2 dalla Rete Mediterranea ed 1 dalla Rete Sicula; 8 gruppi, otto

caldaie differenti. Con la unificazione, le caldaie per questi tipi furono ridotte a tre sole: quella della 552 che serviva di ricambio anche per quelle delle 560, quella delle 545 che serviva di ricambio oltretutto per le 500, 510, 545, 550 anche per le 170 (1-2-0 vedi n. 28 pag. 25) quello della 540 che serviva di ricambio anche per quelle delle 530

In definitiva si avevano, quindi, tre tipi di caldaie per 11 gruppi di locomotive e poichè, in generale, le caldaie scelte erano più vaporiere di quelle originali dei gruppi, le relative locomotive venivano in molti casi ad acquistare una potenza continua costante superiore a quella iniziale, cosa che si dimostrò tutt'altro che spregevole, quando anche le locomotive dei vecchi gruppi furono chiamate a portare il loro contributo a quelli che furono i formidabili trasporti militari della guerra 15/18, affrontati dalle Ferrovie con decisione e sicurezza.

Nello scorcio tra il 1913 ed il 1914 le Ferrovie dello Stato nell'intento di raggiungere una sempre maggiore economia di combustibile, portarono la loro attenzione sulla applicazione del surriscaldamento del vapore anche alle locomotive per le ferrovie secondarie, applicazione che, in generale, non era ritenuta conveniente in quanto, si riteneva, fra l'altro, che i brevi tempi di percorrenza tra una stazione e l'altra non avrebbero potuto permettere, al vapore, di raggiungere un grado di surriscaldamento sufficiente per conseguire i vantaggi di economia e di potenza connessi con l'applicazione del surriscaldatore.

Dopo lunghi studi fu fatta una applicazione sperimentale, con due tipi di surriscaldatori: uno di concezione F.S. ed uno di concezione tedesca, a dodici locomotive 1-3-0-T che, derivazione diretta del gruppo 875 F.S., costituirono il gruppo 880 F.S., il quale, visto poi i buoni risultati ottenuti, finì con l'essere composto di ben 88 unità di cui 60 furono costruite proprio come 880 mentre 28 provenivano dalla trasformazione di altrettante locomotive del gruppo 875 F.S.

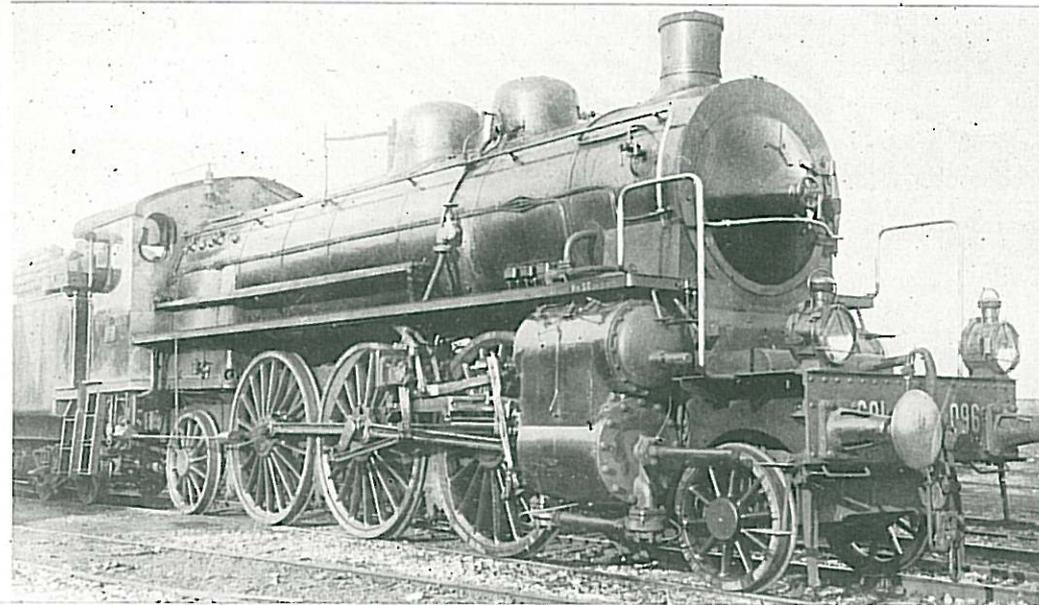
La relazione sulla «Applicazione del surriscaldamento Schmidt tipo 1910 alle locomotive tender (1-3-0) per treni leggeri delle Ferrovie dello Stato» comparve nel numero di Gennaio 1915 della «Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane» e poichè il mondo era già in guerra dal Settembre 1914 e si preparava l'intervento dell'Italia, che avvenne nel Maggio 1915, quella applicazione concluse praticamente il ciclo dello sviluppo, sino allora incontrastato della locomotiva a vapore in Italia.

La Trazione elettrica, infatti, che aveva mosso i suoi primi incerti passi a partire dall'inizio del secolo, era riuscita ad intaccare il predominio del vapore solo

marginalmente, cioè nelle linee di valico transappenninico, quali quelle dei Giovi e nel Savonese, e la transalpina del Frejus.

Immani furono i compiti che le Ferrovie dovettero affrontare e risolvere durante il periodo di tempo compreso tra il 24/5/1915 giorno della nostra entrata in guerra, ed il 4/11/1918, giorno in cui l'Armistizio, segnato a Villa Giusti presso Padova, mise fine alle ostilità. Naturalmente, non c'era nemmeno da pensare a nuove costruzioni anche se ripetizioni di tipi già esistenti. Tutti gli sforzi, infatti, del paese e della industria dovevano essere tesi alla guerra e, quindi, era già molto il cercare di mantenere nella migliore efficienza possibile locomotive e veicoli che, pur sottoposti ad un immane logorio, dovevano essere sempre, e lo erano, in condizione di marciare in qualsiasi circostanza di tempo e di luogo.

Ma, sul finire del 1916, fu effettuata una prima immissione, per così dire di sangue fresco, nelle file delle locomotive italiane che cominciavano ad accusare segni sempre più preoccupanti di logorio. Uscirono, allora, dalle Officine Meccaniche di Via Vittadini in Milano le prime delle 26 «Ro-



La foto, che qui vedete riprodotta e che è stata fatta al Deposito Locomotive di Milano smistamento l'anno 1924, rappresenta, vista dal lato dei cilindri a bassa pressione, una locomotiva del gruppo 680, cui è stata fatta l'applicazione del surriscaldatore, passando così al gruppo 681 F.S.

mene», che, ordinate dalle Ferrovie dello Stato Romano in Italia alla O.M., ci rimasero per l'impossibilità materiale di raggiungere, a causa della guerra, il paese committente. Si trattava di macchine 1-3-0 non molto veloci, ma semplici, robuste ed anche relativamente potenti; adatte per un paese industrialmente arretrato, quale era allora la Romania, fecero subito un buon servizio presso le nostre Ferrovie, le quali oltre ad essere impegnatissime per la guerra, non potevano fare alcun assegnamento sulla industria nazionale impegnata tutta nell'espletamento delle commesse belliche.

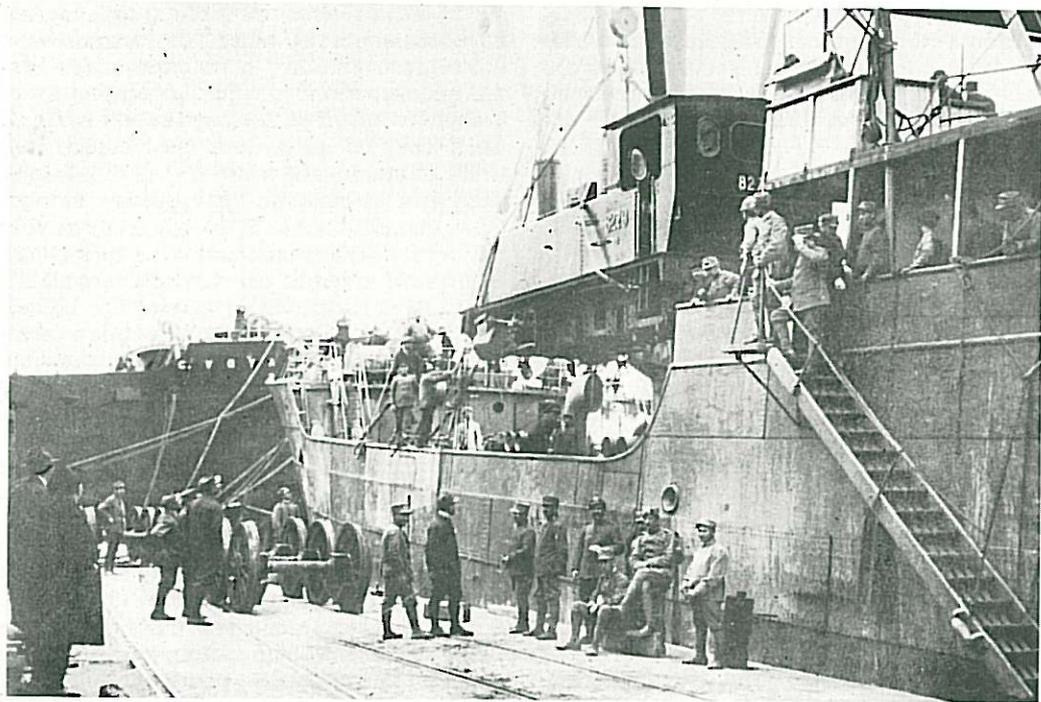
L'intervento dell'America in guerra e la susseguente concessione di prestiti ai paesi, che erano, già da due anni e più, impegnati nella lotta mortale contro gli imperi Centrali, permise alle Ferrovie Italiane di collocare alcune grosse ordinazioni di materiali presso le industrie americane: rotaie, carri a sponde alte per trasporto di carbone, ed infine 400 locomotive 1-4-0 di potenza uguale a quella delle 740 per le macchine della prima serie, fornite tra il 1917 ed il 1919 e maggiore di 100 Hp per le macchine fornite dal 1919 al 1922. Soprannominate dal personale «le Wilson», costituirono il gruppo 735, ed apportarono subito, quelle prime fornite nel 1917, un

notevolissimo contributo al servizio dei trasporti militari, essendo state esse assegnate ai depositi delle linee di valico transappenninico tosc-emiliane, assicuravano il collegamento tra la pianura padana e le regioni tirreniche del paese.

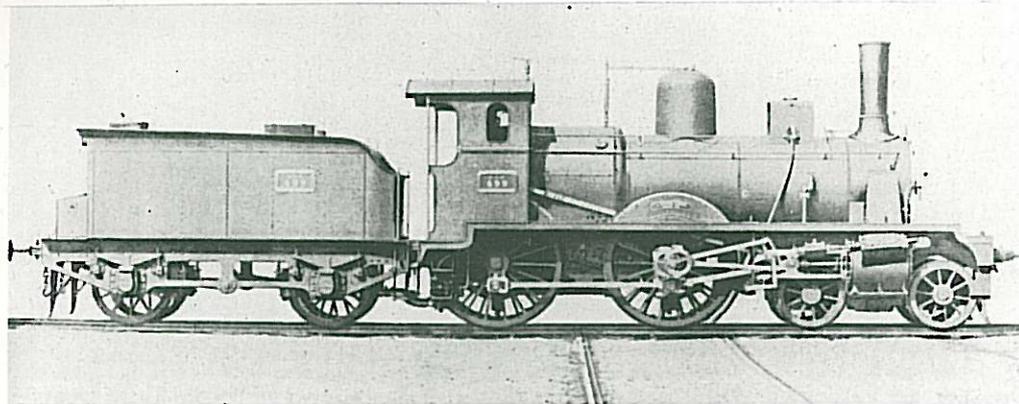
Conchiusasi vittoriosamente la guerra il 4 Novembre 1918, dopo la battaglia che va impropriamente sotto il nome di Vittorio Veneto e della quale era stata luminoso preludio quella sul Piave nel Giugno dello stesso anno, le Ferrovie non poterono tirare, per così dire, un po' il fiato.

C'erano infatti da ripristinare le linee interrotte dalla guerra, permettendo l'allacciamento di quelle delle nuove provincie alla vecchia rete italiana; prendere in mano il servizio sulle linee della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina, i cui impianti ed i cui regolamenti di esercizio erano notevolmente diversi da quelli nostri; fare marciare le locomotive non certamente in buone condizioni che avevano trovato nei depositi di quelle linee, provvedendo - anche con l'aiuto delle autorità militare, quando necessario - al ripascimento ed al rientro delle locomotive ad esse pertinenti e di tutte le dotazioni di pezzi di ricambio asportate nei giorni di caos conseguenti allo sfasciamento dell'impero austro-ungarico. (continua)

Zeta-Zeta



Sbarco, nel porto di Salonico, di una delle locomotive del gruppo nate ad assicurare il rimorchio dei treni di rifornimenti per le truppe Italiane, combattenti sul fronte Macedone durante la prima guerra mondiale.



**Locomotive a due assi accoppiati e carrello anteriore (2-2-0) a vapore saturo, semplice espansione a 2 cilindri esterni - Gruppo 530 F.S. (già 150 R.A.)**

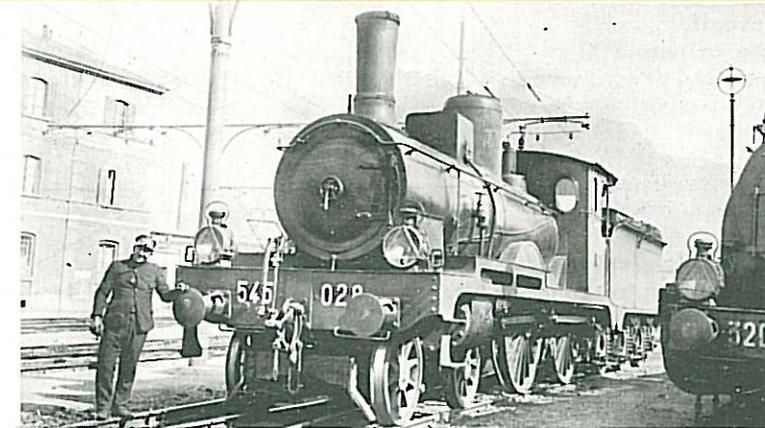
Per quanto il gruppo 150 R.A. (poi 530 F.S.) risenta indubbiamente, nelle locomotive di origine, l'influsso del precedente gruppo 100 R.M. (510 F.S.), pur tuttavia vediamo in esso quelli che, potrei dire, sono gli orientamenti caratteristici dell'allora (1880) appena costituito Ufficio Studi di Firenze delle Strade Ferrate Meridionali, poi Rete Adriatica, e quali li vediamo ripetuti in tutte le sue costruzioni, con particolare riguardo alle 2-2-0. Ammirabile, cioè, semplicità di linee, sinonimo di manutenzione semplice e, quindi, poco costosa, ed accurato studio delle condotte del vapore, in modo da evitare quelle cadute di pressione tra la presa e la utilizzazione, che sono pregiudizievoli al buon rendimento termico delle locomotive. Il peso in servizio delle 530 era di tonnellate 40,8, delle quali 25,6 costituivano quello aderente, la loro velocità massima era di 85 Km-ora e la potenza normale in Hp effettivi alla periferia delle ruote motrici, sviluppabile con continuità alla velocità di 60 Km-ora, di 500 Hp. Le prime 530 F.S. (dalla 1 alla 14) erano munite di tender a due assi del peso in servizio di tonnellate 22,900 capace di 8000 litri di acqua e di 4000 Kg di carbone; il tender, invece, di quelle numerate dalla 15 alla 72 era a tre assi, pesava in servizio tonnellate 29,200, era capace di 10000 litri di acqua e di 4000 Kg di carbone.

(Foto della Raccolta Metzeltin Lugano)

**Locomotive a due assi accoppiati e carrello anteriore (2-2-0) a vapore saturo, semplice espansione a 2 cilindri esterni - Gruppo 545 F.S. (già 180 R.A. dalla 1801 alla 1846)**

Il gruppo 545 F.S. (già 180 R.A. dalla 1801 alla 1846) successivo di cinque anni (1887) alla progettazione del precedente gruppo 170/540 (anno 1882) ne costituisce più che altro un miglioramento dal lato della capacità vaporiera della caldaia, la quale permetteva alle 545 di sviluppare con continuità alle ruote motrici ed alla velocità di 60 Km-ora, una potenza normale di 530 Hp, superiore quindi di 30 Hp a quella delle 170/540 di origine. Maggior capacità vaporiera della caldaia, ha significato un appesantimento di questa e quindi della locomotiva, che è stato, in servizio, di tonnellate 5,3 rispetto a quello delle 540 di origine. Naturalmente una parte di esso, e precisamente tonnellate 2,1, è andato a beneficio del peso aderente, ed ecco spiegato il perché le 545, la loro caldaia permettendola, erano capaci di sforzi di trazione massimi, allo spunto e continui superiori a quelli delle 540 di origine oppure con caldaia modificata. Le 545 F.S., il diametro delle cui ruote motrici era di mm. 1920 (in luogo dei 1850 dei gruppi precedenti), potevano raggiungere una velocità massima di 100 Km-ora (5 Km in più delle 540) e pesavano in servizio tonnellate 45,9. Dalla 1 alla 33 erano provviste di tender a tre assi del peso in servizio di tonnellate 28,300 capace di 10500 litri di acqua e di 4700 Kg di carbone; dalla 34 invece alla 46 il tender, a pari scorte di acqua e di carbone, pesava, a vuoto, un po' di più di quello di cui erano munite le locomotive dalla 1 alla 33.

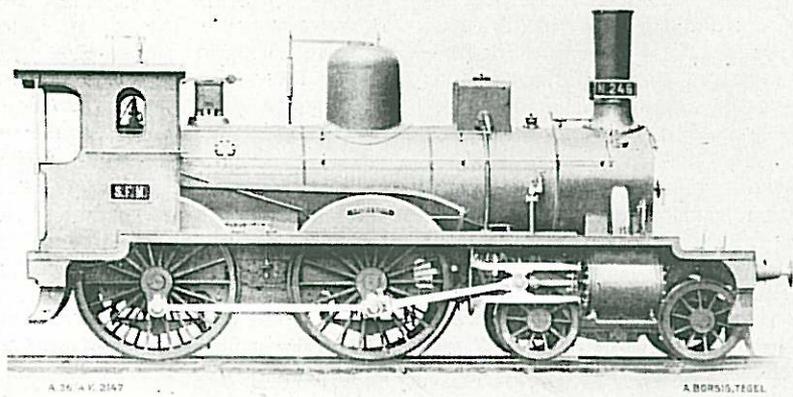
(Foto Zeta-Zeta. Lecco 1924)



**Locomotive a due assi accoppiati e carrello anteriore a due assi a vapore saturo, semplice espansione a 2 cilindri esterni - Gruppo 540 F.S. (già 170 R.A.)**

Con le locomotive di questo gruppo l'Ufficio Studi di Firenze si distacca nettamente dall'indirizzo seguito dall'Ufficio d'Arte di Torino, dando ad esse quella fisionomia e quelle caratteristiche, che, sia pure successivamente perfezionate, si manterranno inalterate nei tre sottogruppi in cui erano praticamente divise le 100 locomotive a due assi accoppiati e carrello anteriore a due assi, costruite dopo le 170 e numerate dalla 1801 alla 1900. Nelle 170 R.A. (poi 540 F.S.) noi troviamo la caldaia costruttivamente più semplice di quella delle 150 R.A. (530 F.S.); la distribuzione, pur essendo sempre del tipo Stephenson, interna al telaio invece che esterna, i cilindri di dimensioni leggermente diverse nel diametro e nella corsa degli stantuffi, leggermente variato il carrello anteriore di guida, secondo una disposizione che si trova ripetuta nelle successive 100 locomotive classificate dalla R.A. con il numero 180. Ugualmente nelle 170/540 a quello delle 150/530 il diametro delle ruote motrici (1850 mm), ma maggiore di 10 Km la velocità massima delle prime (95 Km-ora) rispetto a quella delle seconde, ed uguale per le 170/540, se munite di caldaia di origine, a quella delle 150/530 la potenza normale in Hp effettivi alle ruote motrici sviluppabili con continuità alla velocità di 60 Km-ora che era di 500 Hp. Le 540 F.S., per altro, munite di caldaia di ricambio, studiata dalle F.S. e comune anche alle locomotive del gruppo 530, migliorarono in potenza normale, che passò dai 500 ai 510 Hp. Il peso in servizio delle 170/540 di origine era di Ton. 40,6 di cui 27,4 costituivano quello aderente; per quelle invece munite di caldaia di ricambio il peso era leggermente superiore. Il loro tender che pesava in servizio Ton. 26,800 aveva una capacità di 9000 litri di acqua e di 4500 Kg di carbone.

(Riproduzione dal catalogo Borsig del 1912 - Raccolta Zeta-Zeta)



A. 35. A.V. 2147

A. BORSIG, TEGEL

# I PLASTICI DEI LETTORI

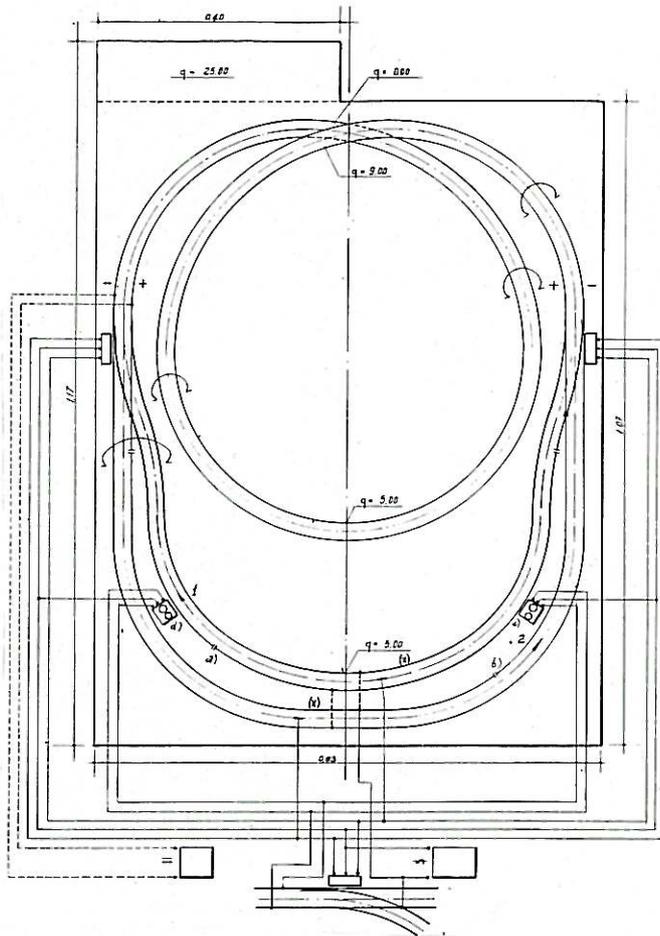
Siamo lieti di presentare su questo numero un grazioso plastico realizzato dal Signor Fausto Pianta di Novara. E' un plastico che per le sue caratteristiche, siamo certi incontrerà il favore di molti fermodellisti, soprattutto di coloro che dispongono di poco spazio, infatti il plastico misura cm. 107 x 83.

Date le dimensioni ristrette, il tracciato non può soddisfare tutte le più raffinate esigenze modellistiche, ciononostante permette una buona manovra di convogli.

Lasciamo la parola al costruttore per la descrizione del plastico e il suo funzionamento.

Un po' per celia ed un po' per passatempo ho voluto anch'io cimentarmi nella costruzione di un plastico; e poiché il pieno consenso di molti non lascia dubbi circa il brillante risultato ottenuto, mi sento in «dovere» di inviarvi queste poche righe di descrizione, corredate da alcune fotografie perchè, se lo credete, lo portiate a conoscenza dei lettori di H0.

Il plastico, che per ragioni di carattere affettivo verso il mio fornitore ho voluto costruire di dimensioni tali da potersi esporre nella vetrina dello stesso, misura mt. 0,83 x 1,07 e raggiunge l'altezza massima di cm. 40. Il tracciato del binario si compone di un anello chiuso con raddoppio nel tratto davanti alla stazione e permette la circolazione alternata ed automatica di due convogli viaggianti l'uno in senso contrario all'altro, senza linea aerea. Per questo ad una delle locomotive è stata invertita la posizione



Il tracciato del plastico con i collegamenti elettrici.

del blocchetto magnetico del motore.

L'automatismo è stato ottenuto mediante l'impiego di due rotaie di contatto (x) che comandano gli scambi all'estremità del tratto a doppio binario. Gli scambi sono stati modificati in modo da funzionare come commutatori elettrici e le rotaie, nel tratto a doppio binario, sono state opportunamente sezionate (Vedi Schema).

Contemporaneamente agli scambi i due tasti delle rotaie di contatto (x) comandano



Il plastico del Signor Pianta in fase di allestimento - Misure di ingombro cm. 107x83.

l'accensione delle luci verde e rosso del due semafori tramite l'intervento di uno scambio supplementare usato come commutatore nel circuito delle lampade. Per la costruzione del plastico sia dal lato «struttura portante» che da quello «paesaggistico» ho seguito le istruzioni della rivista H0 ed impiegato materiali Rivarossi-Faller-Vollmer.

Il binario, in conseguenza della maggiore curvatura rispetto a quello prefabbricato, è stato da me costruito ricorrendo alla scatola di montaggio Rivarossi.

## Funzionamento

Tolta la corrente continua ai binari si dispongono: gli aghi dei tre scambi in posizione non deviata (premere il tasto della rotaia di contatto) ed i due convogli con le locomotive appena al di là dei sezionamenti a) b). Accertarsi che il semaforo c) sia al verde e quello d) al rosso. In caso contrario invertire i collegamenti di un semaforo.

Si dia corrente continua al binario. Il convoglio 2 parte, compie l'intero percorso e, arrivando sul tasto, fa scattare i tre scambi e si ferma con la locomotiva al punto dal quale è partito. Il semaforo c) passa al rosso, quello d) al verde. Il convoglio 1 parte, compie l'intero percorso e, arrivando sul tasto, fa scattare i tre scambi e si fer-

ma donde è partito, dando via libera al convoglio 2 e così di seguito.

Per ragioni elettriche occorrono due trasformatori di cui uno con raddrizzatore e reostato (treni) l'altro senza raddrizzatore e senza reostato (segnali e scambi).

Gli scambi vanno modificati come detto al n° 13 della rivista H0.

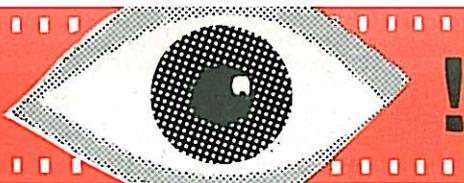
Per il buon funzionamento è necessario che gli aghi degli scambi nelle posizioni di fine corsa facciano buon contatto contro le rotaie.

Facciamo una piccola aggiunta alla chiara spiegazione data dal Signor Pianta.

Al posto di due trasformatori si può usare il nostro RT 3 bitrasformatore-raddrizzatore che è stato studiato appositamente per alimentare due treni indipendenti e fornisce c.a. a 15 V. per il comando di scambi e segnali anche se azionati da rotaie di contatto. Lo stesso risultato ottenuto dal Signor Pianta con uno scambio avente funzione di commutatore, si può ottenere mediante l'inserimento dei segnali SB 1 azionati automaticamente da due sezioni di rotaie di contatto come chiaramente illustrato sul Manuale dei Segnali a pag. 19 figura n. 14. E' da notare che adoperando gli SB 1 non sarà necessario apportare alcuna modifica agli scambi.

# 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.

**3701**  
Macchine a Cucire  
"SINGER."

**6770**  
TRATTORIA DEL MULETTO  
LUINO GIUSEPPE  
alla Madonna del Pilone

TRAMWAY DI TORINO  
Il viaggio deve promettere questo biglietto al signor...  
F. GRIBALDI  
VIA LABRANDE N. 19

APPELLERIA GIANDUJA  
MICHELETTI NICOLE

HAD. MULLER & CIA  
6 Via S. F. da Paola  
TORINO

COME È MAI POSSIBILE DI DAR  
LA ROBA A QUEL PREZZO ?

TRAMWAY DI TORINO  
Il viaggio deve promettere questo biglietto al signor...  
C. A. DELLA ROCCA  
FABBRICANTE - BUSTE

CON STABILIMENTO DI CARATTI  
e GIUMENTI per Soprasta  
Sale, Gabinetti divisi e Giardini  
CORRISPONDENZA D'ORDINI  
al Ponte Barro e Verona

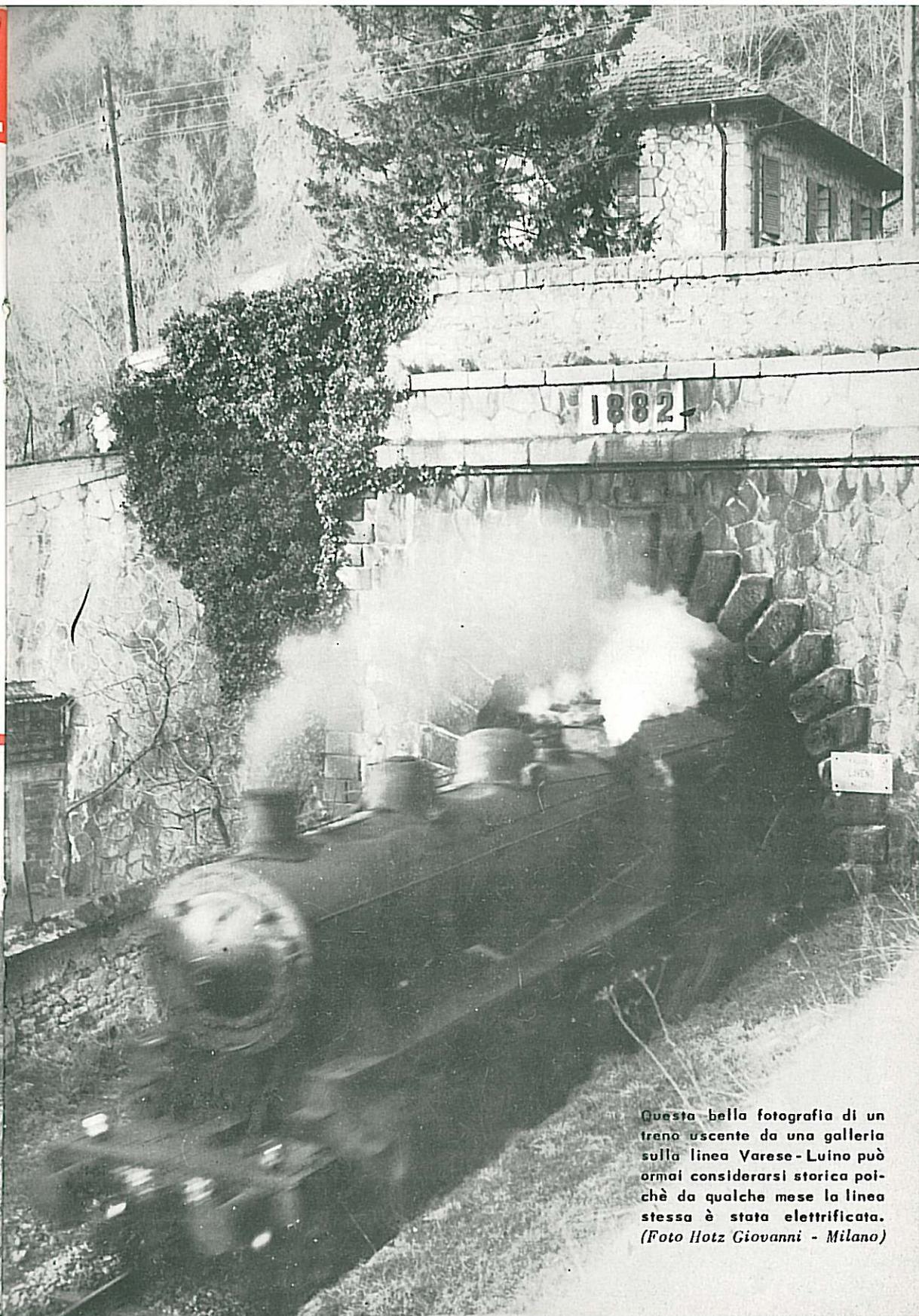
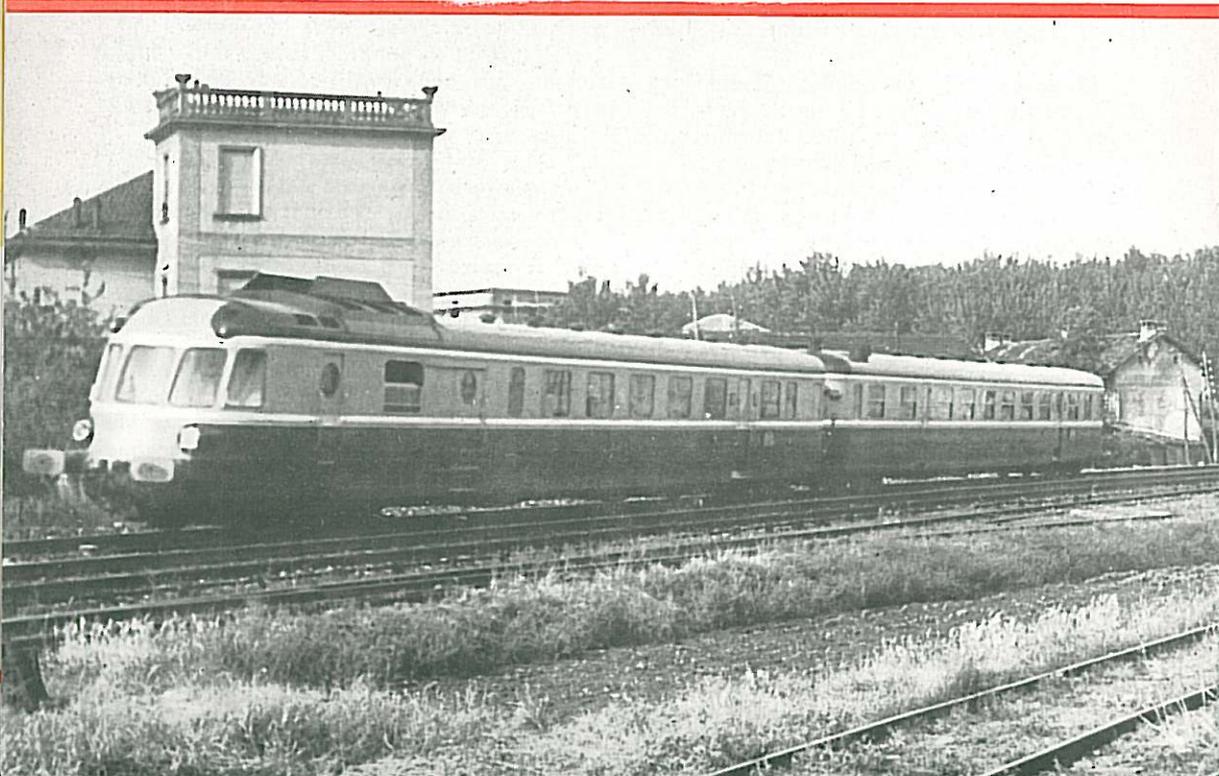
INTAGLIATORI DI BUSTE E CARTA  
DA LETTERE  
A PREZZI VANTAGGIOSI  
LAVORI TIPO-LITOGRAFICI

A sinistra:

Una curiosa fotografia riproducente alcuni antichi biglietti tramviari della città di Torino. Si noti la caratteristica forma pubblicitaria. (Foto Pedevillano - Roma).

Sotto:

Il convoglio rapido TEE che collega Milano con Lione fotografato sul percorso Milano-Torino. Esso è composto da due unità accoppiate ed è della SNCF francese. (Foto Paratti - Vercelli).



Questa bella fotografia di un treno uscente da una galleria sulla linea Varese-Luino può ormai considerarsi storica poiché da qualche mese la linea stessa è stata elettrificata. (Foto Hotz Giovanni - Milano)



## CONGRESSO «MOROP» A COPENAGHEN

L'annunciato congresso annuale dei Fermodellisti di tutta Europa ha avuto luogo a Copenaghen, come avevamo a suo tempo preannunciato, dal 16 al 20 luglio.

Chi ha avuto la fortuna di parteciparvi anche se ha dovuto raggiungere la Danimarca da molto lontano, non si è certamente pentito del lungo viaggio compiuto; infatti gli amici Danesi, aiutati in questo con larghezza di mezzi e di vedute dalle Ferrovie dello Stato di Danimarca, avevano preparato un programma intenso e interessante, programma che, grazie alla perfetta organizzazione, si è svolto nel modo più piacevole e simpatico.

Alla stazione Centrale di Copenaghen

vistosi cartelli indirizzavano i convenuti a un ufficio informazioni appositamente organizzato, ufficio che, mercè la collaborazione di fermodellisti poliglotti, rispondeva a domande dei vari convenuti e raccoglieva le prenotazioni di coloro che intendevano partecipare alle varie manifestazioni previste.

Giovedì 16 e Venerdì 17 luglio erano riservati alle sedute del Comitato Tecnico e del Comitato Organizzativo cui partecipavano i delegati ufficiali delle federazioni dei club fermodellistici dei vari paesi.

Erano presenti nel Comitato Tecnico: Rabary, Chaumeil, David, Jaques Fournerau per la Francia - E. Klingelfuss per la Sviz-



Fig. 1 Antica vettura tramviaria, che era in servizio a Copenaghen, messa a disposizione dei fermodellisti convenuti per il congresso MOROP.

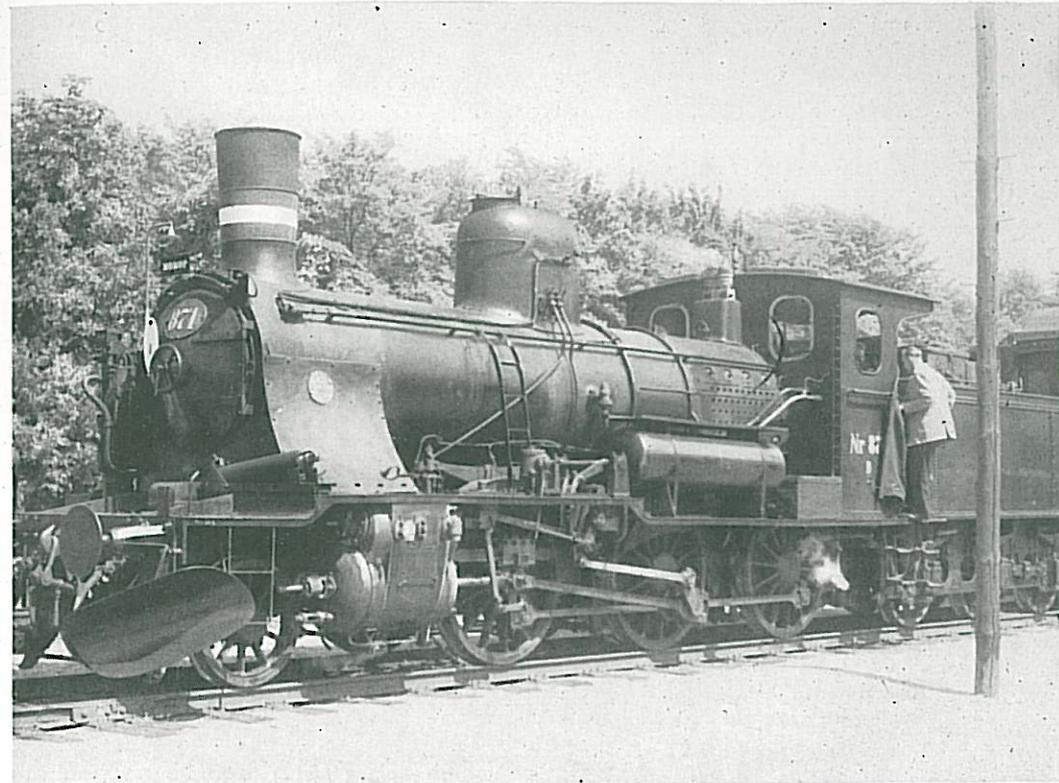


Fig. 2 Approfittando di una sosta in una stazione, un fermodellista sale in cabina della vecchia locomotiva per curiosare.

zera - A. Rossi per l'Italia - P.E. Harby per la Danimarca - Fr. de Cuyper per il Belgio - H. Mullauer per l'Austria - Dr. Kurz e Staegemeir per la Germania Orientale e Occidentale.

E nel Comitato Organizzatore:

Dott. Fuechsel «Presidente» per la Germania - Siegwart per la Svizzera - Steffensen e Clausen per la Danimarca - Timberman e Desbarax per il Belgio - Dubreuil e Mercier per la Francia - Bellingrot per la Germania - De Herder per l'Olanda.

Purtroppo nè Gino Bechi, Presidente della Federazione Italiana, nè il Vice Presidente onorario Dott. Briano, a causa di improvvisi impegni professionali poterono essere presenti alle sedute del Comitato Organizzativo.

Risparmiamo ai lettori la descrizione delle lunghe e impegnative riunioni dei due Comitati, riunioni dalle quali nascono le norme di unificazione per la costruzione

dei modelli ferroviari, e che risolvono i vari problemi inerenti la vita e gli scopi di questa Associazione Europea dei fermodellisti.

Veniamo invece subito a una breve descrizione del Congresso vero e proprio, aperti sabato alla presenza di oltre 125 partecipanti di ogni paese, partecipanti che salirono a oltre 300 durante le manifestazioni dei giorni seguenti.

Alla cerimonia d'apertura presenziavano anche numerose autorità, tra le quali i più alti dirigenti delle Ferrovie Danesi. Seguiva un pranzo amichevole durante il quale l'argomento dominante di ogni conversazione erano... i treni, veri o in miniatura che fossero! La riunione si chiudeva quindi con la proiezione di alcuni documentari cinematografici a colori di carattere ferroviario.

La Domenica era destinata a un interessante giro della Danimarca offerto a tut-



Fig. 3 Affollamento di fermodellisti curiosi attorno alla locomotiva che ha trainato il convoglio speciale dei fermodellisti da Nyborg a Odense.

ti i partecipanti dalle ferrovie Danesi. Quattro vetture speciali attendevano i partecipanti in coda al Nord Express in partenza alle 9,25 da Copenaghen, erano vetture bellissime di ultimo modello che la direzione delle Ferrovie con delicato pensiero metteva a disposizione degli «amici dei treni».

Alle 10,38 arrivo a Korsør; qui vi era la possibilità di assistere all'imbarco del treno sul ferryboat che attendeva in banchina, quindi imbarco e traversata fino a Nyborg.

Un'altra sorpresa era qui riservata ai partecipanti, il treno speciale che attendeva in banchina era composto da quattro antiche vetture trainate da una graziosa ed anziana locomotiva a vapore, una delle poche rimaste in servizio.

Sarebbe troppo lungo elencare tutte le numerose attenzioni di cui furono oggetto i partecipanti durante il resto del viaggio e tutte le scene ferroviarie che fu loro concesso di visitare, fotografare, cinematografare e ammirare fino al loro ritorno a Copenaghen alle 22,23 della sera stessa. Basti dire che il treno speciale da Korsør a Co-

penaghen compì nella notte una specie di gara contro il cronometro, era il canto del cigno di una gloriosa «Atlantic» destinata ormai a essere ritirata dal servizio, locomotiva che nonostante i suoi cinquant'anni di servizio toccò agevolmente i centotrenta all'ora e che fece coprire il percorso al convoglio a oltre cento di media. Chi scrive ebbe la fortuna di essere in cabina durante questo viaggio e conserverà a lungo un ricordo indimenticabile di questa emozionante corsa.

Il Lunedì e il Martedì prevedevamo altre visite e altre gite, purtroppo non avendo potuto partecipare di persona, non possiamo riferirne, ma da voci raccolte furono altrettanto se non più interessanti di quella della Domenica.

I fermodellisti di tutta Europa debbono veramente un grazie di cuore agli amici Danesi e alle Ferrovie di quel Paese!

Chiudiamo questo breve resoconto con l'augurio che ai prossimi congressi MOROP anche i fermodellisti italiani possano partecipare più numerosi, affinché la fratellanza fermodellistica Europea sia sempre più completa.

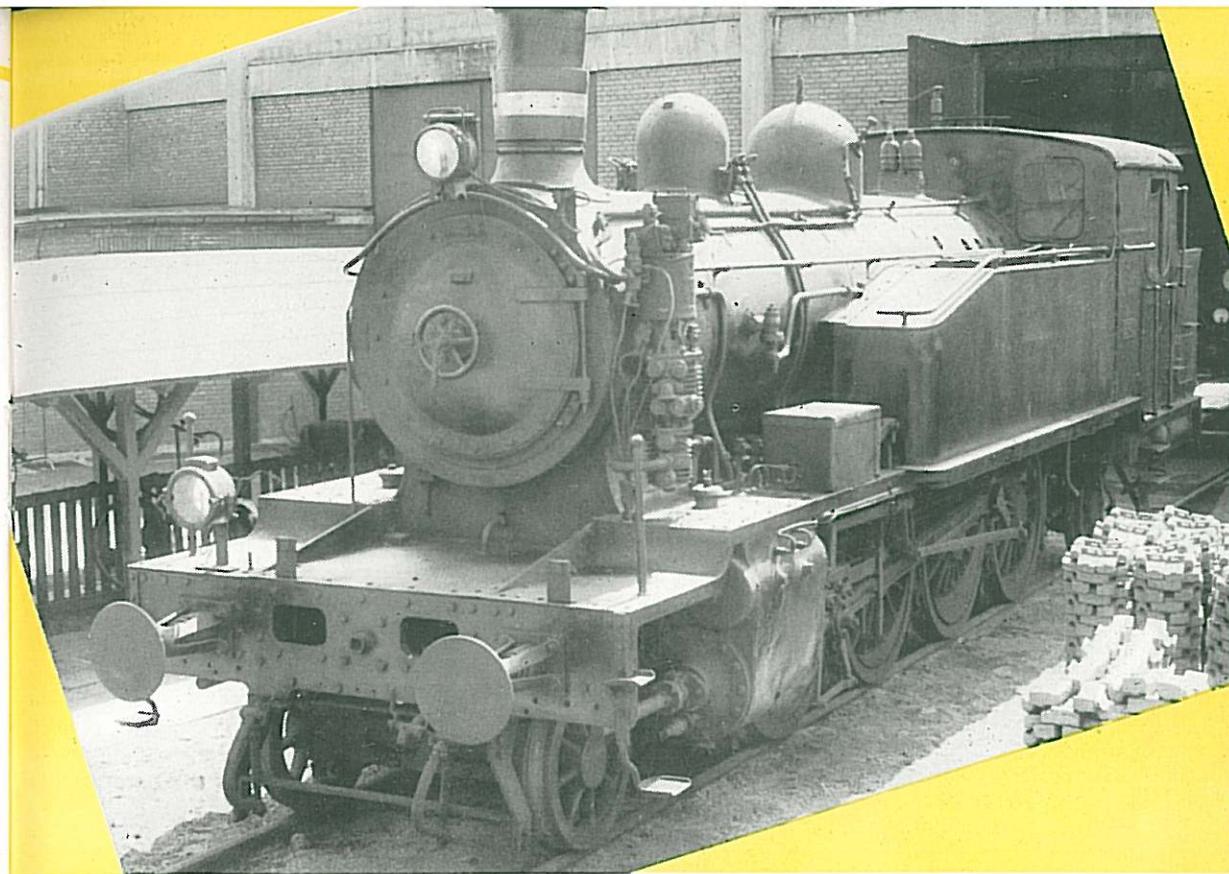
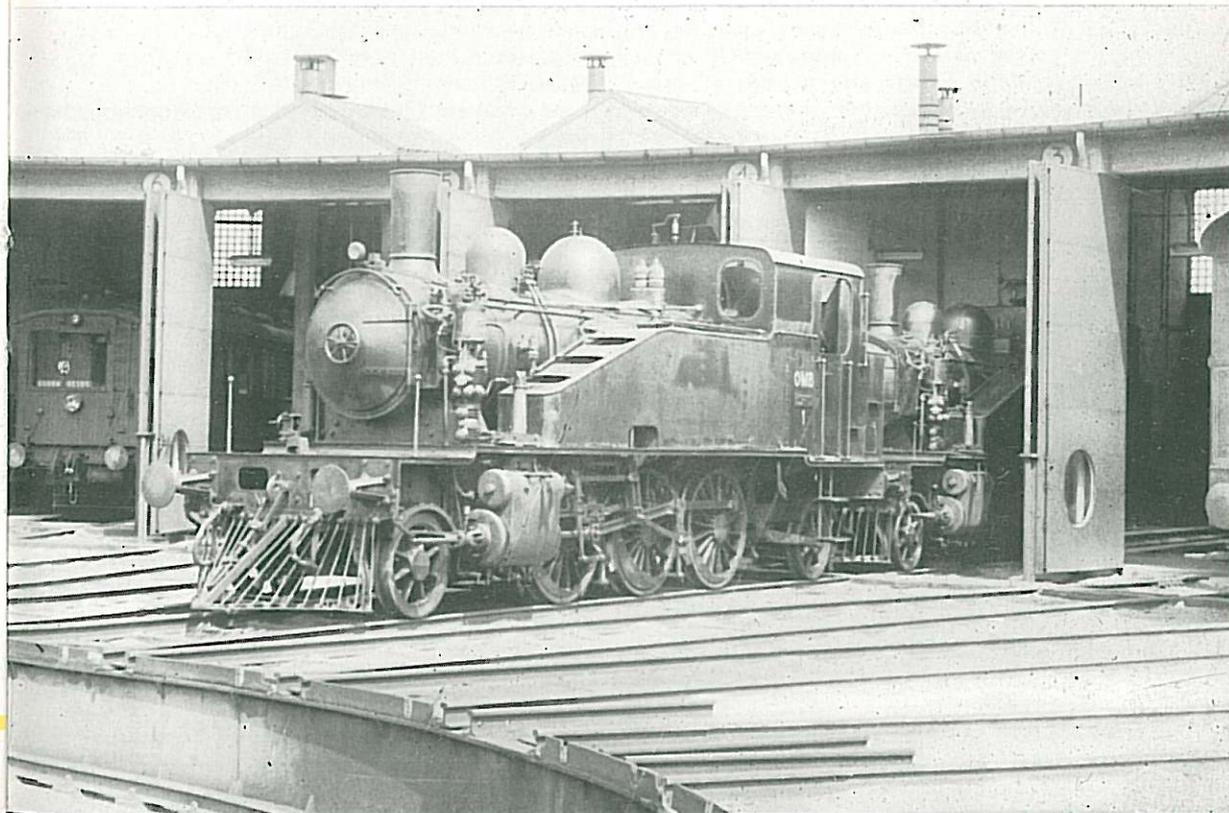
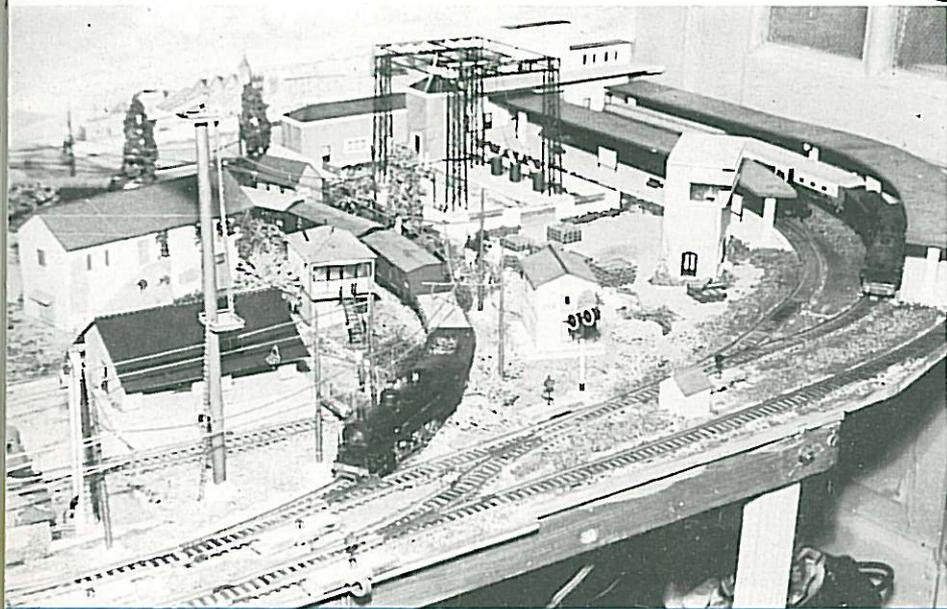
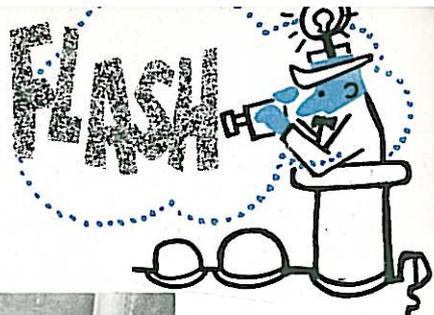


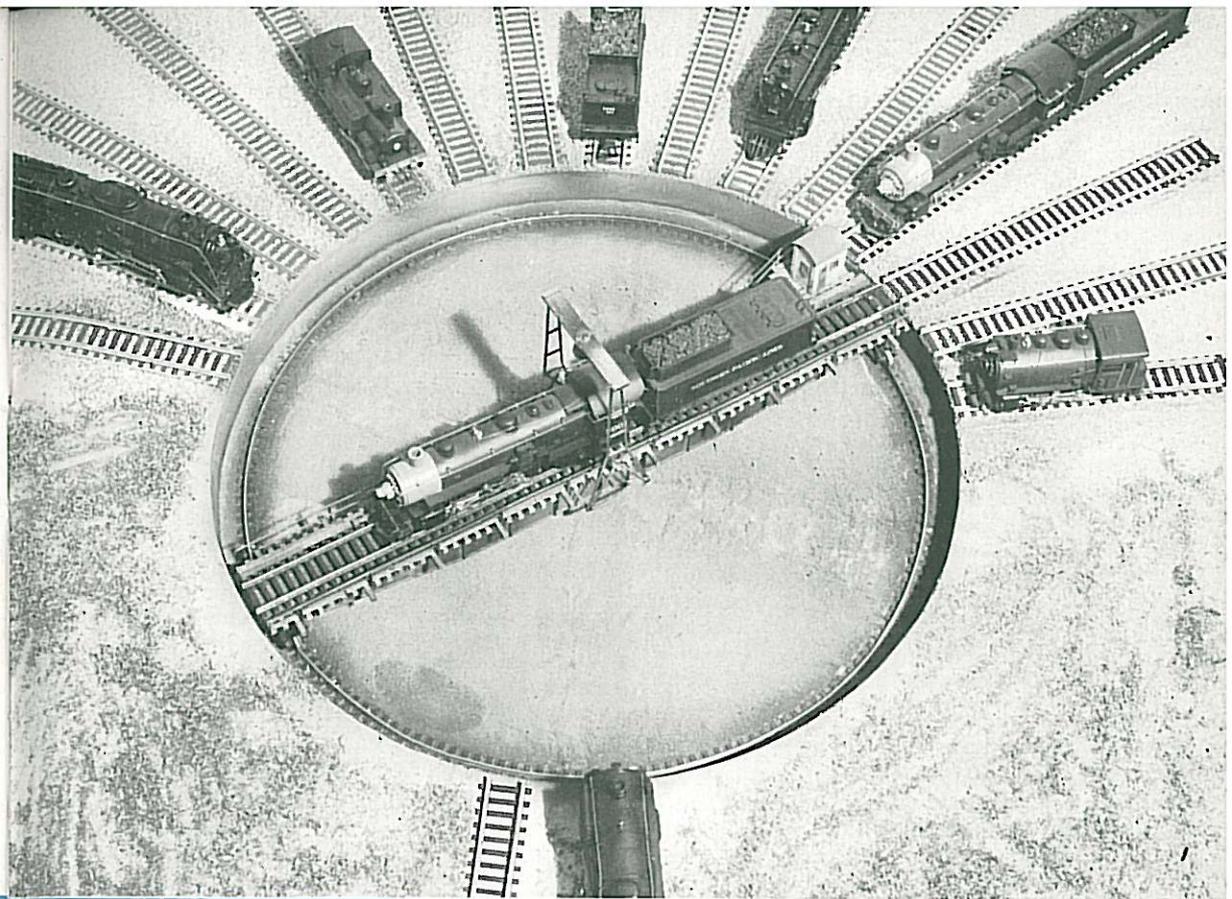
Fig. 4 - 5 Fotografie scattate durante la visita al deposito locomotive di Odense.



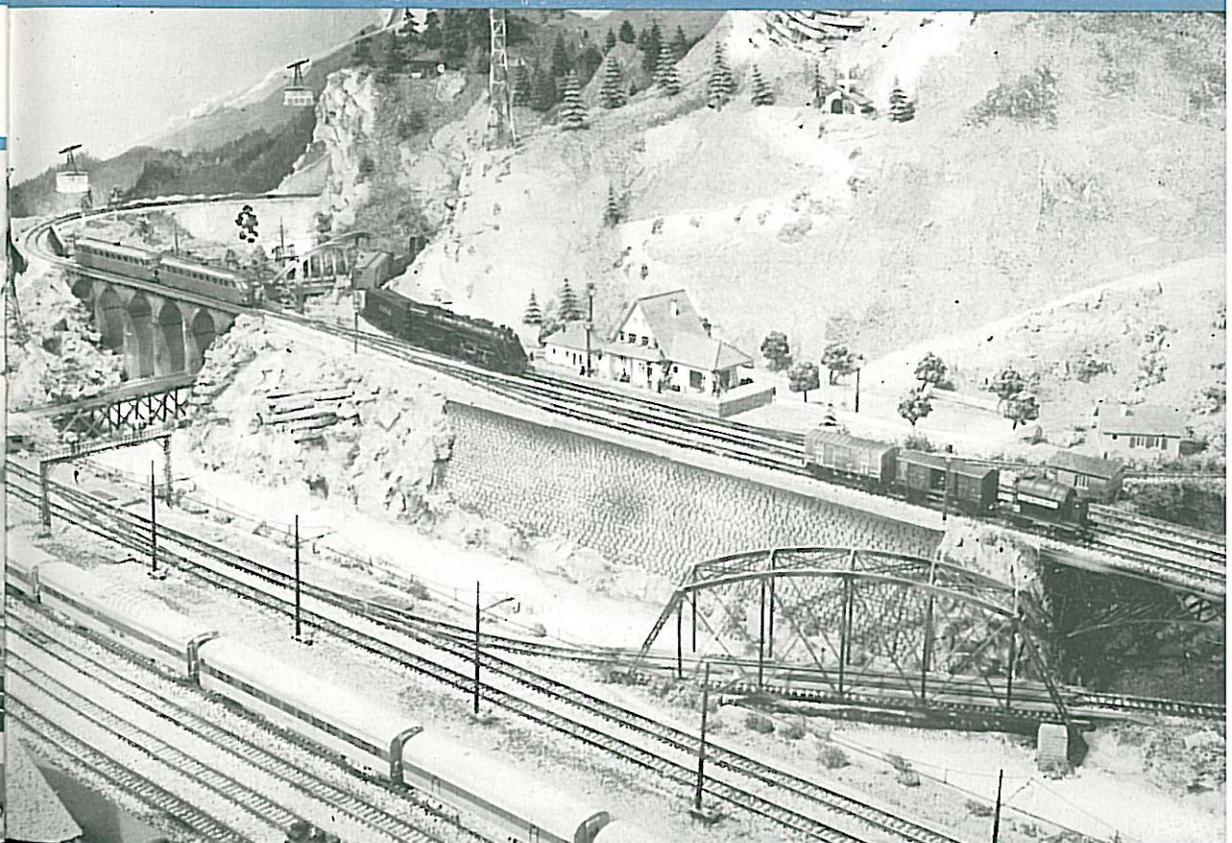
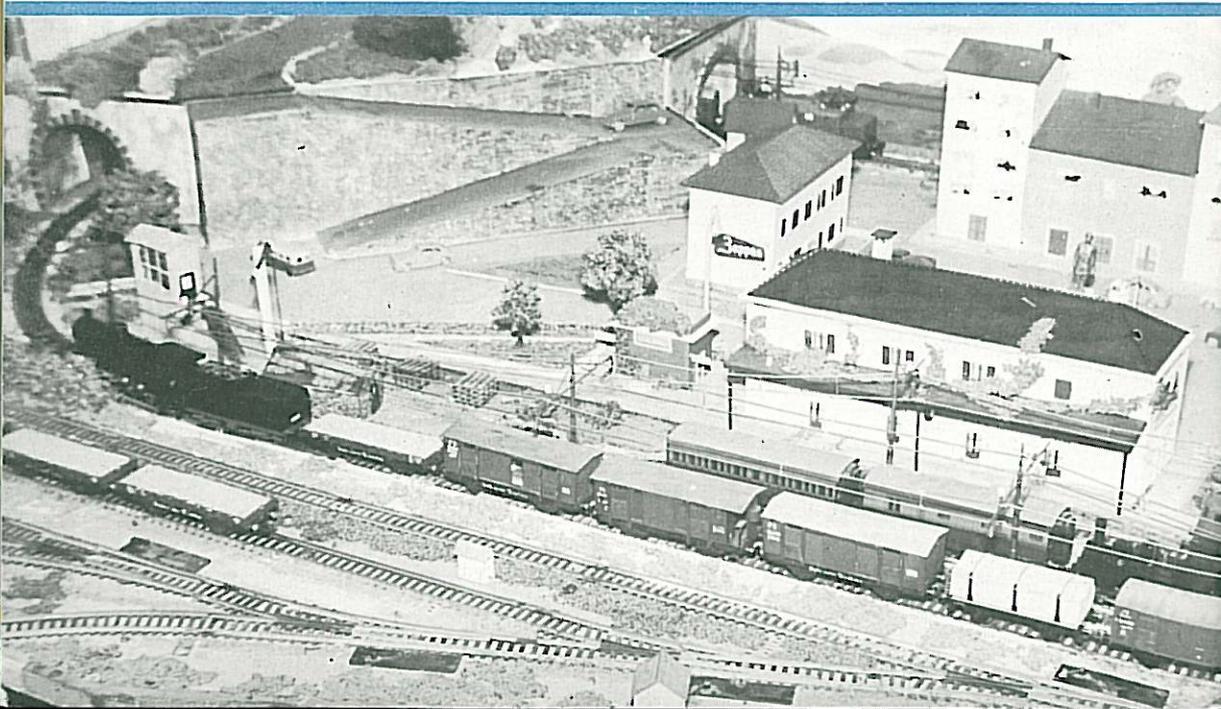
*Inviateci le fotografie dei vostri impianti realizzati con materiale Rivarossi. Per ogni foto pubblicata vi sarà inviato in omaggio materiale Rivarossi corrispondente al valore di L. 1.500 al pubblico. Occorrono ingrandimenti nitidi 13x18 cm. stampati su carta bianca e lucida. Tutte le fotografie rimangono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



A destra:  
Queste belle fotografie inviateci dal Presidente della F.I.M.F. Comm. Gino Bechi rappresentano due inquadrature del plastico Battistella di Trieste. Come si vede, si tratta di un plastico di dimensioni considerevoli ed assai curato. Sopra il particolare della piattaforma girevole ancora in costruzione.



Il Gruppo Fermmodellistico Bolognese ci ha mandato queste due fotografie del plastico costruito dal Signor Torsoli. Abbiamo solo delle vedute parziali che però ci permettono di rilevare ugualmente degli interessanti particolari. Nella foto in alto si noti il doppio segnale di instradamento in stazione.



# vetrina delle novità



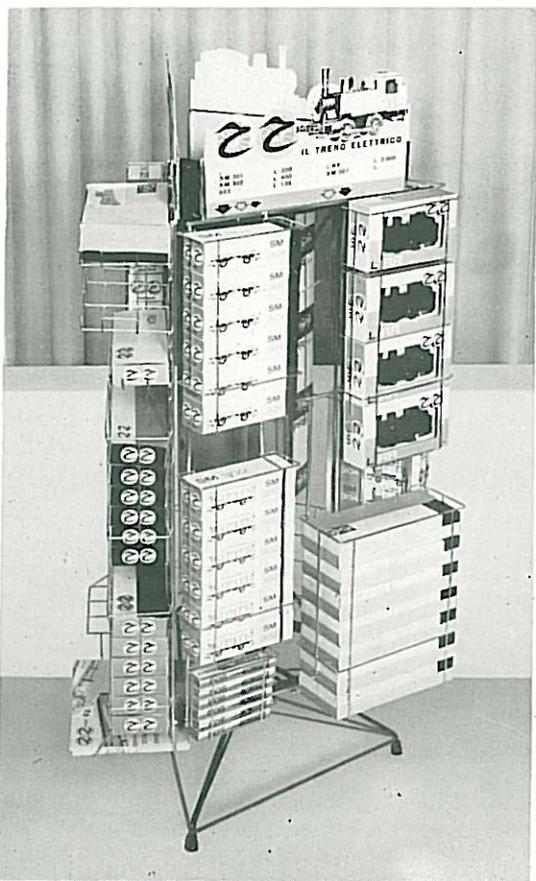
## CHE COS'E' LA SERIE «rr»

Rivarossi, nell'intento di dare a tutti la possibilità di possedere un treno elettrico ad un prezzo veramente eccezionale, ha creato la «serie rr» consistente in un assortimento di quattro treni completi (vedi n° 31, pag. 32) e di un certo numero di vagoni ed accessori ferroviari in scatole di montaggio, binari e scambi, che permettono l'ampliamento di un impianto ferroviario a piacimento, pur contenendo la spesa in limiti modesti ed accessibili a tutti.

Anche la piccola locomotiva, azionata dal famoso motore Rivarossi montato su sfere è in vendita separatamente, consentendo quindi la formazione di un treno pezzo per pezzo con una spesa iniziale minima.

Per facilitare inoltre la vendita da parte dei negozi e l'acquisto da parte della clientela, è stato creato il «dispenser» qui illustrato, consistente in un tripode con scaffalatura girevole contenente i vari articoli della «serie rr». Oltre a risolvere un problema di spazio, dà la possibilità all'acquirente di vedere a colpo d'occhio tutto quello che gli necessita per fare i suoi acquisti.

Questa nuova serie illustrata sulla copertina di questo numero sarà indubbiamente di grande interesse anche per coloro che già possiedono il treno Rivarossi poiché le rotaie possono essere congiunte a quelle serie «Modello» mediante la sezione di congiunzione «RD Cons». (L. 200 al pubblico).



LE NOVITA' E TUTTO L'ASSORTIMENTO

## Rivarossi

scrivete per ordinazioni  
alla Ditta

# s.t.a.n.d.

VIA UGO BASSI, 8 TEL. 221.643 - BOLOGNA

SPEDIZIONI OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO ED IMBALLO

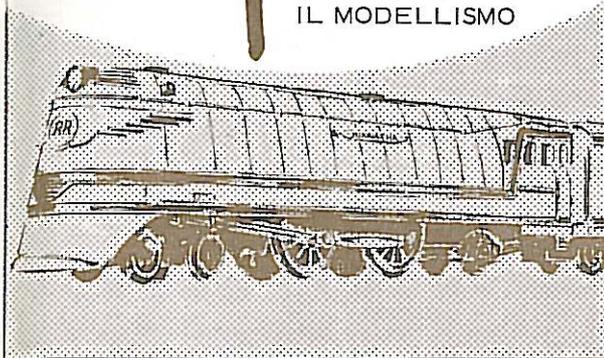
LA CASA DEL GIOCATTOLO

# Bolla

di G. BOLLA

VIA MANNO 53  
CAGLIARI

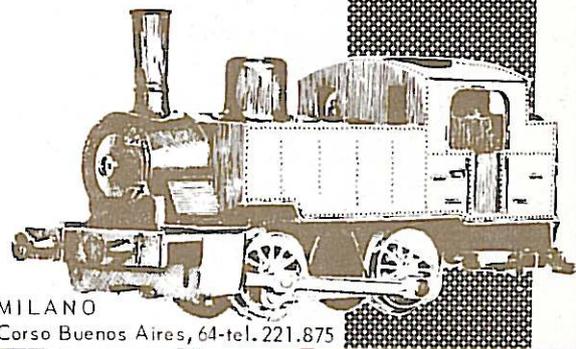
TUTTO  
PER  
IL MODELLISMO



*fochimodels* DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

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



MILANO  
Corso Buenos Aires, 64-tel. 221.875

# GASPERINI

giocattoli  
assortimento  
materiale

TRENI Rivarossi

COSTRUZIONE PLASTICI

GIOCATTOLE DI  
TUTTI  
I TIPI

BOLOGNA  
VIA FARINI 2  
TEL. 35.217

# Italo

ITALO BERTOLUZZA

TRENTO  
PIAZZA ITALIA

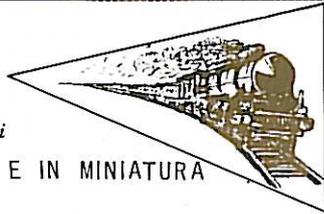
TRENI ELETTRICI  
Rivarossi



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

# ITALMODEL

Rivista bimestrale di  
FERROVIE REALI E IN MINIATURA



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

Richieste alla Direzione

VIA CAFFARO 19 - GENOVA

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

ANCHE CON POCHE NOZIONI DI FRANCESE  
LEGGERETE CON PIACERE

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

Un numero di saggio una volta tanto L. 400  
Abbonamento annuo L. 4.000



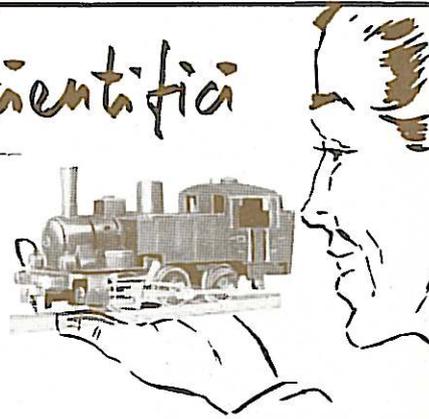
Sedici anni di esistenza - Tratta tutti gli argomenti ferroviari, plastici e descrizione di tracciati - Costruzioni di modelli ridotti - Segnali elettricità, ecc. Numerose illustrazioni.

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



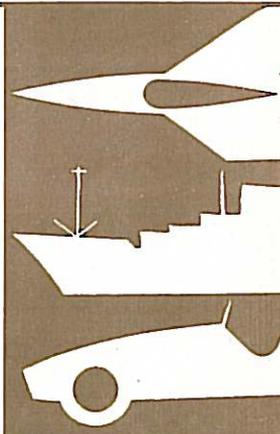
rassegna di

# 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

PERUGIA  
VIA ALESSI, 12  
VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI RIVAROSSI  
parti di ricambio e pezzi staccati  
per modellisti

MATERIALI AEREI NAVI MODELLISTICI NAZIONALI ED ESTERI  
esclusivisti delle migliori case per il modellismo in genere  
SERVIZIO RIPARAZIONI ED ASSISTENZA TECNICA -

L'INTERESSANTE RIVISTA

# Modelbane nyt

DI MODELLISMO FERROVIARIO  
DANESE

Kongevej 128 Virum (Danimarca)



# ottica Bonzanini

CORSO CAVOUR, 15 - TEL. 23686 - NOVARA

Rivarossi

Revell

TRENI ELETTRICI

A FIRENZE

# VICTOR

TITOLARE DELLA DITTA G. PROSPERI-CHIODO E FIGLIO  
«AEROMODELLISMO FIORENTINO» BORGO PINTI 99 ROSSO

Vi attende nel suo negozio

IL PIÙ VASTO ASSORTIMENTO D'ITALIA DI ARTICOLI PER AEROMODELLISMO  
I MIGLIORI COMPLESSI PER RADIOCOMANDO IN DISTRIBUZIONE ESCLUSIVA  
TUTTA LA PRODUZIONE RIVAROSSI

VICTOR presenta le sue pubblicazioni: *il giornale*

*Modellistica*

NAVI - TRENI - AUTO

dell' **AEROMODELLISTA**

BIMESTRALE L. 200 LA COPIA ABB. ANNUO L. 1.000 • MENSILE L. 100 LA COPIA - ABB. ANNUO L. 1.000  
CHIEDETE COPIA DI SAGGIO GRATUITA ALLE RISPETTIVE REDAZIONI: BORGO PINTI 99 ROSSO FIRENZE

# 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

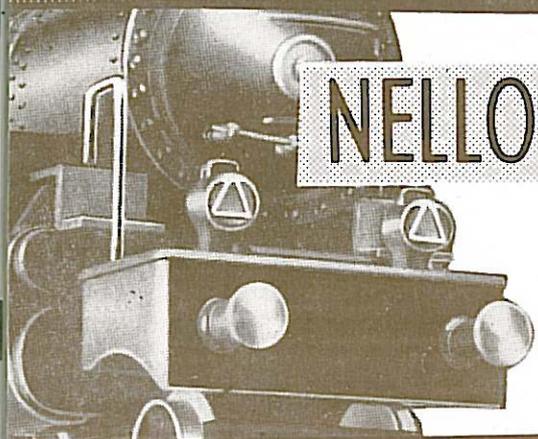
RIVAROSSI

MODELLISMO DELLE MIGLIORI CASE ITALIANE ED ESTERE

VOLLMER-WIKING

CONSTRUZIONI 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.

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 RIVAROSSI  
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  
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

MILAN HOBBY  
Via F. Bellotti 13 - MILANO  
TRENI ELETTRICI  
GIOCATTOLI SCIENTIFICI  
TUTTO PER IL MODELLISMO

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 Enrico Mayer 15 - LIVORNO  
TRENI ELETTRICI PER GRANDI E  
PICCOLI - VASTO ASSORTIMENTO

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

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

Abbonatevi ad HO RIVAROSSI  
la rivista più completa di modellismo ferroviario

1880

1955

Ditta Cav.

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