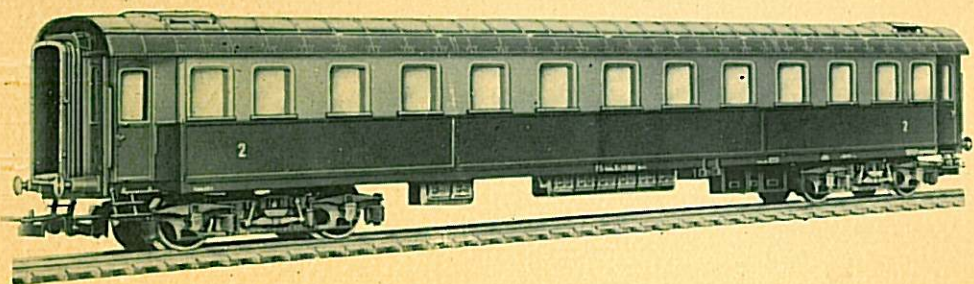


Rivarossi

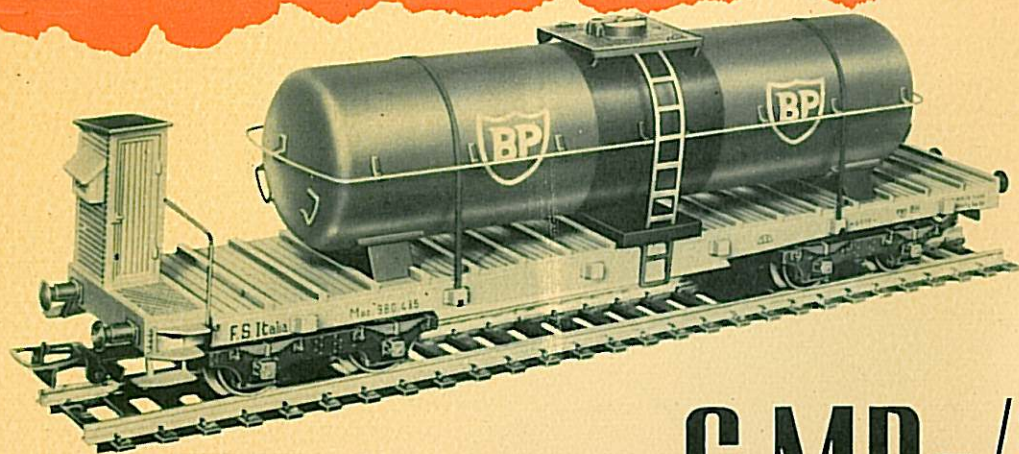
HA REALIZZATO:



VBZ 31

Prezzo al pubblico L. 2.400

*Carrozza di seconda classe a carrelli
tipo «Bz 31» delle F.S. nel tipico
colore bruno e isabella. Lungh.: cm. 25,5*

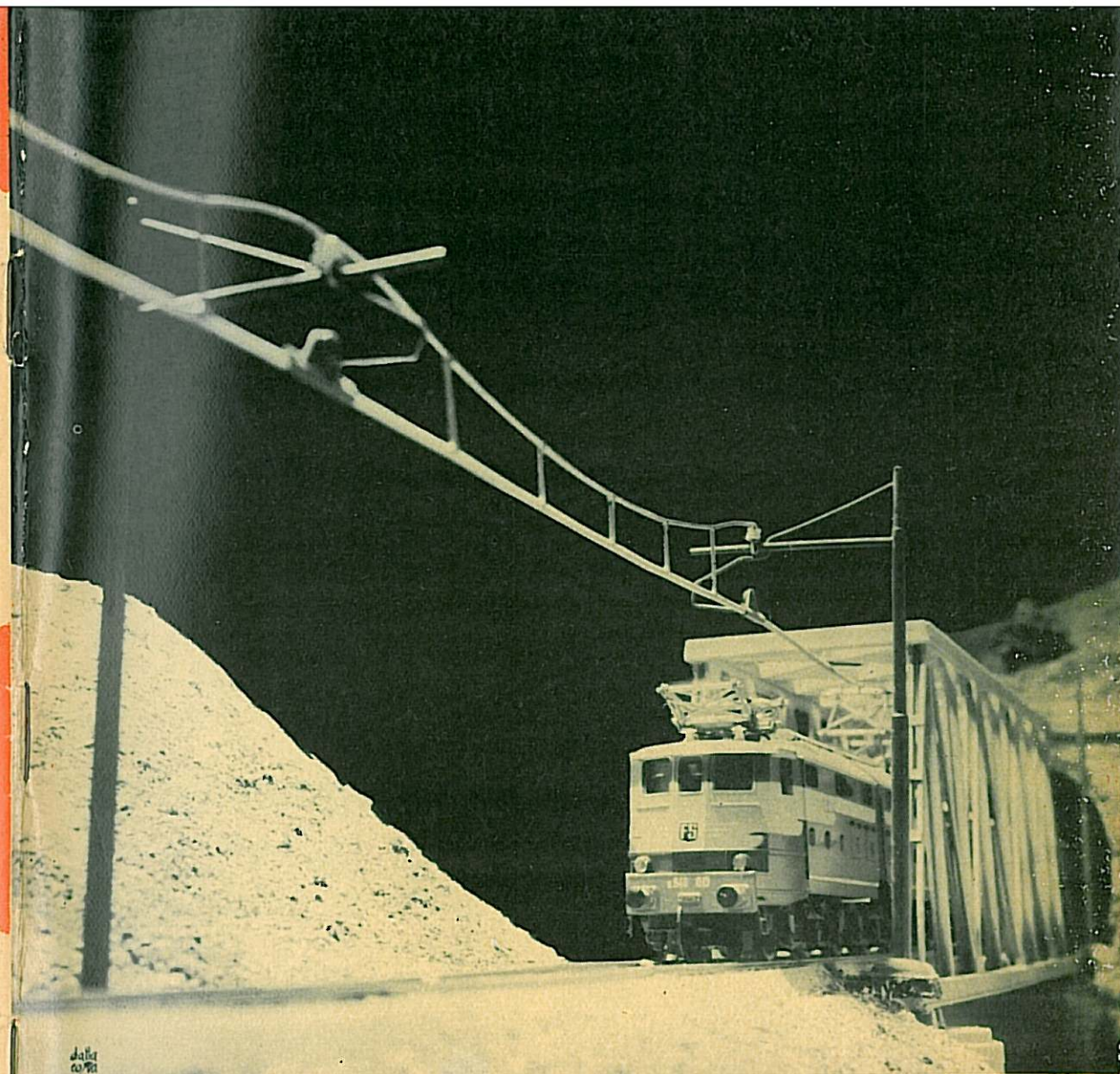


Prezzo al pubblico L. 1.600

*Carro botte a carrelli della «BP», esattamente
riprodotto nel colore originale verde
scuro con scritta in oro. Lungh.: cm. 18,5*

CMPz/1

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV



37 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

aprile 1960
anno VII - L. 150

H0

Rivarossi



Mastro Gippetto

di
SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLE**

MODELLISMO

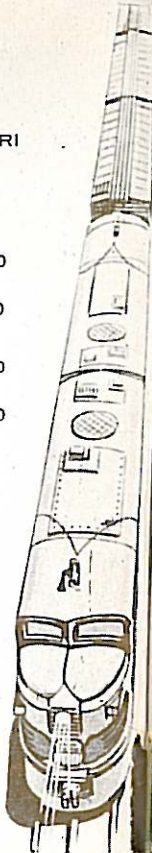
MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

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

GIOCATTOLE E MATERIALI INERENTI
ALLA COSTRUZIONE IN MINITURA
DI GIOCATTOLE MECCANICI

treni elettrici

"Rivarossi"



Ciccolella & Figlio
Regali

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

NAPOLI

PARTI DI RICAMBIO
SERVIZIO ASSISTENZA
ACCESSORI
FALLER
PREISER
VOLLMER

giochi giocattoli
modellismo

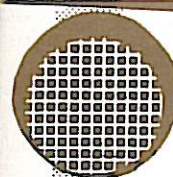


*al
nuovo
emporio*

(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

TREN 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

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

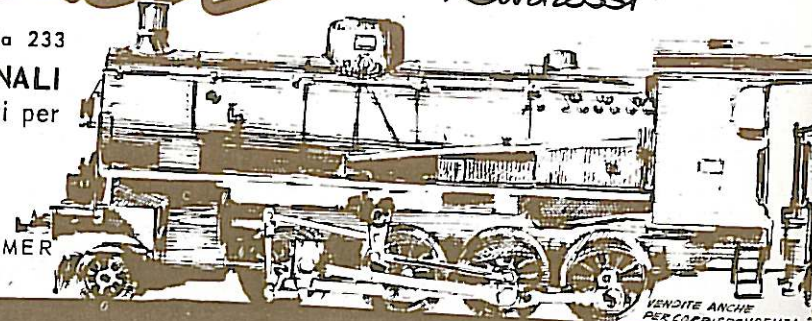
Rivarossi

Grandi

ALERMO Via Macqueda 233
GIOCATTOLI PIU' ORIGINALI
arti di ricambio e pezzi staccati per
modellisti

ASSISTENZA TECNICA

Accessori per plastici
VAROSSO - FALLER - WOLLMER
4 PREISER - WIKING



VENDITE ANCHE
PER CORRISPONDENZA

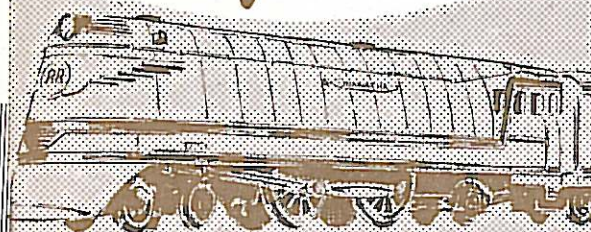
LA CASA DEL GIOCATTOLO

Bolla

di G. BOLLA

VIA MANNO 53
CAGLIARI

TUTTO
PER
IL MODELLISMO

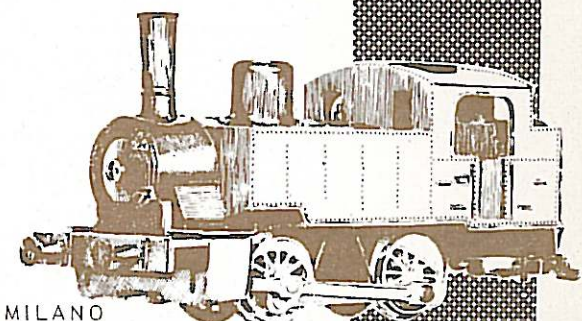


fochimodels

DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

Tutto per l'Aeromodellismo - Automodel-
lismo - Navimodellismo - Fermmodellismo -
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
GIOCATTOLE DI
TUTTI
I TIPI

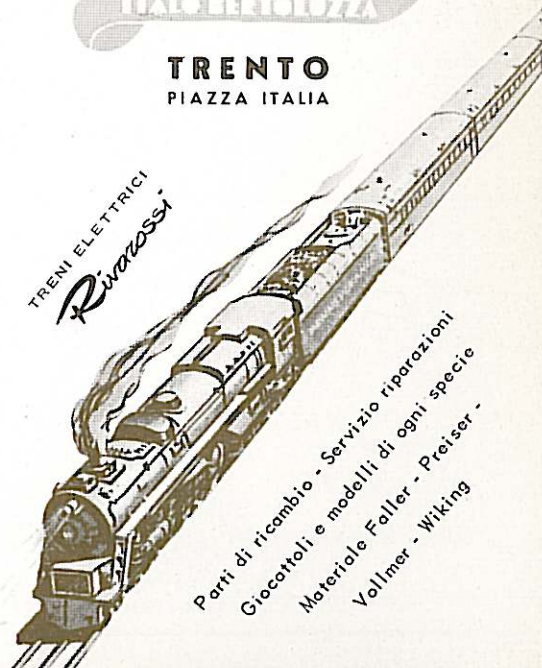
BOLOGNA
VIA FARINI 2
TEL. 35.217

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 « 1.600.-
decorrente dal Gennaio d'ogni anno.
Richieste alla Direzione

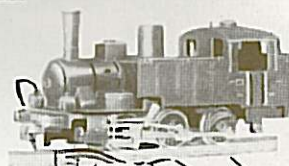
VIA CAFFARO 19 - GENOVA

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

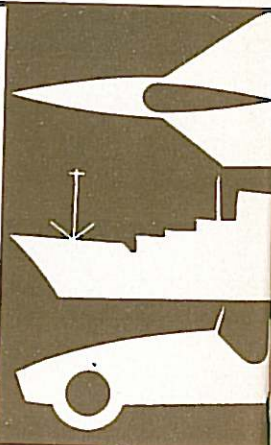
abbonamento annuo
L. 2.500
un numero
L. 250

RIVISTA MENSILE DI TECNICA E CULTURA MODELLISTICA

AEREA, NAVALE, FERROVIARIA E AUTOMOBILISTICA

in vendita in tutte le edicole

MILANO - via Arcivescovo Romilli 4



GIPICIANI

VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI RIVAROSSÌ

PERUGIA

VIA ALESSI, 12

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 -

INDICE GENERALE DELLA RIVISTA

"HO *Rivarossi*,"

DAL N° 1 AL N° 36

NUMERI DI RIFERIMENTO DELLE RUBRICHE

Rub. n. 1 - Plastici

- « 2 - I plastici dei lettori
- « 3 - Studiamo un tracciato
- Schemi di tracciati
- « 4 - Eletticità ed automatismi
- « 5 - Costruzioni in cartoncino
- Una tavola di costruzione
- « 6 - Disegni costruttivi
- « 7 - I nostri lettori all'opera
- Diamoci da fare
- « 8 - Album delle locomotive
- « 9 - Album di famiglia

Rub. n. 10 - Mondo Modellistico

- « 11 - Al finestrino
- « 12 - Norme sulla manutenzione dei treni *Rivarossi*
- « 13 - Consigli per impianti e funzionamento dei treni
- « 14 - Articoli descrittivi e storici
- « 15 - Vagone postale - (Gli argomenti di questa rubrica sono elencati tra le varie altre rubriche secondo l'argomento).

N.B. - Nelle appendici «vedere anche», il primo numero si riferisce alla rivista, il secondo alla rubrica; es.: 3/15 vuol dire rivista n. 3 rubrica n. 15

1 - PLASTICI

- 1, 2, 3, 4, 5 - Costruiamo un plastico (100x180)
- 9, 10, 11, 12 - Costruiamo un plastico (230x130)
- 13, 14 - Considerazioni sul plastico costruito
- 15, 16, 17 - Un plastico in valigia e uno nell'armadio
- 19 - Plastici ingrandibili, tavoli componibili *Rivarossi*
- 19, 22 - Echi sul plastico nell'armadio
- 24 - Un plastico smontabile
- 25 - Come costruire un plastico intorno alla moglie
- 26, 27, 28, 29, 31 - Costruiamo un plastico (242x228)

2 - I PLASTICI DEI LETTORI

Scaravelli - Torino n. 25

Spaziani - Milano n. 26
Mercatanti - Roma n. 28
Riva - Torino n. 30
Calamini - Brescia n. 31
Nunzi - Firenze n. 32
Panzolini - Modena n. 33
Pianta - Novara n. 34

Vedere anche:

Sabani - Roma - 8/15
Pedretti - Casalecchio (BO) - 16/7
Geppini - Gorizia - 17/7
Ramos Pinto da Costa - Oporto (Portogallo) - 18/3
Piccardo - Finale Ligure - 18/3
Venturini - Rimini - 19/15
Riva - Torino - 20/3
Comas - Udine - 22/3
Arcara - Palermo - 22/3
Tromby - Udine - 22
Barattini - Brescia - 23/3
Mandara - Milano - 23/15 - Ampliamento di plastici, doppio sezionamento.

De Rossi - Tivoli - 23/15 - Modifica del plastico nell'armadio
Pucci - Trapani - 24/3
Lanal - California (U.S.A.) - 25 - Come costruire un plastico intorno alla moglie

3 - STUDIAMO UN TRACCIATO SCHEMI DI TRACCIATI

- 2, 3, 4 - Studio di un tracciato
- 4 - Schema di un tracciato
- 5, 6 - Tracciato Coppier
- 7 - Tracciato Gori
- 8 - Schema di tracciato
- 9 - Tracciato Coppler
- 10 - Schema per plastico pieghevole
- 11 - Schema Raineri
- 12, 13 - Schema di tracciato
- 15 - Tracciato Giorgi
- 17 - Schema Cappelli
- 18 - Tracciato di stazione Ramos Pinto
- 20 - Studio e schema di tracciato
- 21 - Schema Bernasconi
- 22 - Schema Comas
- 23 - Schema Barattini
- 24 - Schema Pucci
- 36 - Schema S. Martino

Vedere anche:

- 3/15 - C.R. - Roma
- 10/15 - Giaretti - Torino
- 14/15 - Srola - Cesate
- 17/15 - Forcellini - Padova
- 19 - Echi sul plastico nell'armadio
- 24/15 - Brabieri - Ferrara

4 - ELETTRICITA' ED AUTOMATISMI

- 1 - Tensione di alimentazione, alimentazione in corrente alternata o in corrente continua
- 2 - Alimentazione in corrente alternata
- Binari
- 3 - Alimentazione in corrente continua
- 4 - Circuiti ad anelli
- 5 - Sezionamento di binari
- 6, 7 - Alimentazione di binari sezionati
- 8 - Collegamenti elettrici
- 9 - Sezionamento automatico di linea mediante azionamento degli scambi
- 10 - Automatismi per impianti ferroviari in miniatura
- 11 - Alimentazione indipendente di due treni
- 13 - Scambi
- 14 - Automatismi, senso di marcia e polarità della corrente
- 16 - Relais «Faller» n. 649
- 17 - Applicazioni di automatismi con i relais «Faller» n. 649 e 647
- 18 - Uso dei raddrizzatori di corrente per applicazioni fermodellistiche
- 19 - Commutazione automatica della illuminazione dei treni col senso di marcia, nei locomotori a corrente continua.
- Alimentazione di un treno in un solo senso di marcia.

20 - Cellula raddrizzatrice nei trasformatori - raddrizzatori «RT 2» e «RT 3»

Vedere anche:

- 1/15 - Funzionamento di due treni indipendenti
- 2/15 - Illuminazione dei vagoni
- 5/15 - Illuminazione dei treni
- 8/15 - Illuminazione dei treni
- 9/15 - Alimentazione di 2 o 3 treni indipendenti
- 11/15 - Collegamenti tra «Pb 1» e trasformatori
- 13, 14 - Considerazioni sul plastico costruito: sezionamento di linea automatico mediante l'azionamento degli scambi opportunamente modificati
- 15/15 - Sezionamento di linea aerea con anello di ritorno
- 16/15 - Adattamento di un trasformatore comune alle esigenze dei treni elettrici modello
- 18/15 - Come n. 13, 14
- 20/15 - Funzionamento di due treni sullo stesso anello con «RT/V»
- Alimentazione dei segnali senza «RT 2» e «RT 3».
- 21/3 - Metodo per fare funzionare due treni in senso contrario sullo stesso anello
- 21/15 - Velocità eccessiva delle locomotive

5 - COSTRUZIONI IN CARTONCINO UNA TAVOLA DI COSTRUZIONE

- 1 - Mod. 101 Casetta
- 2 - « 102 Garage
- 3 - « 103 Opificio
- 4 - « 104 Casa con negozio
- 5 - « 105 Chiesa
- 6 - « 106 Municipio
- 7 - « 107 Casa con due ali
- 8 - « 108 Casa con cortile e portico
- 9 - « 109 Casa con terrazza
- 10 - « 110 Mercato coperto
- 11 - « 111 Cinerama
- 12 - « 112 Asilo
- 13 - « 313 Casa con scuola di ballo
- 14, 15, 16, 17 - Mod. 314, 315, 316, 317 Casa di città per sfondi
- 18 - Mod. 318 Cinema
- 19, 20, 21, 22, 23, 24 - Sfondo per plastici
- 25 - Mod. 525 Centro di ricerche
- 26 - « 526 Opificio
- 27 - « 527 Opificio
- 28 - « 528 Palazzina uffici
- 29 - « 529 Opificio
- 30 - « 530 Opificio
- 31 - « 531 Opificio
- 32 - « 532 Costruzione
- 33 - « 533 Fabbricato industriale
- 34 - « 534 Edificio con laboratorio
- 35 - « 535 Casetta
- 36 - « 536 Casetta

6 - DISEGNI COSTRUTTIVI

- 1 - GR 835

- 2 - GR 636
- 3 - GR 428
- 4 - Ale 40
- 5 - Vagone letto
- 6 - Vagone ristorante
- Un deposito di locomotive I p.
- 7 - Carro merci serie LL
- Un deposito di locomotive II p.
- 8 - GR 691
- Un deposito di locomotive III p.
- 9 - GR 740
- Un deposito di locomotive IV p.
- 10 - GR 746
- 11 - GR 625 e 626
- 14 - Nuove carrozze letto
- 15 - Locomotiva inglese «Coronation»
- 16 - Carro gru F.S. (1933)
- 17 - Locomotore A BL tipo VII/XCB 12
- 18 - Locomotore Baldwin SH 2225
- 20 - Autotreno FIAT TF A tipo 080
- 21 - Il «TEE» olandese
- 22 - Locomotiva GR 290 F.N.M.
- 23 - Locomotore G.E. New Haven
- 24 - Motrice Krauss
- 25 - Locomotiva GR 670
- 26 - Locomotiva GR 552 F.S.

7 - I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA DIAMOCI DA FARE

- 11 - Trasformazione di una Jeep - Strino - La Spezia
- 12 - Un carro sottostazione di trasformazione in «H0» - Domeniconi - Palermo
- 13 - Casello, carro Hopper, carro gru e vagone attrezzi, carri refrigeranti - Tromby - Udine
- 14 - Trasformazione della HR 800 di Märklin in una locomotiva a corrente continua - Panzolini - Modena
- 15 - Locomotore americano - Roger - Trapani
- 16 - Treno aerodinamico articolato - Pedretti - Casalecchio (Bologna)
- 17 - Plastico - Geppini - Gorizia
- 18 - Locomotiva «Consolidation» - Panzolini - Modena
- 19 - Le 626 - Majello - La Spezia
- 20 - Locomotiva antica - Strino - La Spezia
- Locomotiva diesel elettrica GM 1500 HP - Panzolini - Modena
- GR 685 in scala 1:20 - Contarini - Genova
- 21 - L 221/R trasformata in GR 735 a 4 assi - Tamilio - Stradella
- Motrice diesel americana - Tromby - Udine
- 22 - Locomotiva Big Boy - Bergonzini - Modena
- 23 - Locomotiva «Consolidation» F.S. - Bevini - Modena
- 24 - Locomotore elettrico americano GGI - Broccardo - Modena
- 25 - Locomotiva americana da manovra - Panzolini - Modena
- 26 - GR 691 - Tamilio - Stradella
- 27 - Convoglio soccorso - Tamilio - Stradella
- Riduzione della «L 835/R»
- 28 - Locomotore GM GP 7 - Gonizzi - Novara
- Gamba de legn in miniatura - Tiozzo e Pipino

- 29 - ETR 200 - Cornolò - Milano
- 30 - E 428 F.S. - Tamilio - Stradella
- Locomotiva Pacific e tender Vanderbilt - Panzolini - Modena
- 31 - Locomotiva «Big Boy» - Diotallevi - Roma
- 32 - Locomotiva F.S. 470, Locomotore E. 420, Carrozza tipo F.S. 38000 - Orsoni - Genova
- Locomotore «L 221/R» - Sicilliani - Napoli
- 33 - Locomotiva «Mikado» e «Consolidation» - Gonizzi - Novara
- Carro sottostazione - Trotti - Milano
- 35 - Locomotiva 480 F.S. - Tamilio - Potenza
- Vedere anche:
- 6/15 - GR E 636 - Majello - La Spezia
- 7/15 - GR E 636 - Nunzi - Roma
- 7/3 - Plastico Gori - Pesaro
- 8/10 - Rifiniture «L 835/R» - Arcara - Palermo
- 9/3 - Plastico Coppier - Roma
- 10/3 - Plastico pieghevole - Tolentino
- 11/3 - Plastico Raineri - Torino
- 12/3 - Tracciato di plastico - Casola - Sorrento
- 15/3 - Plastico Giorgi
- 17/3 - Plastico Cappelli - Roma
- 19/3 - Plastico Servatto - Catanzaro
- 21/3 - Plastico Bernasconi - Varese

8 - ALBUM DELLE LOCOMOTIVE

- 29 - Locomotive GR 200 F.S.
- GR 120 F.S.
- GR 190 F.S.
- 30 - Locomotive GR 270 F.S.
- GR 290 F.S.
- GR 310 F.S.
- 31 - Locomotive GR 380 F.S.
- GR 320 F.S.
- GR 420 F.S.
- 32 - Locomotive GR 451 F.S.
- GR 450 F.S.
- GR 470 F.S.
- 33 - Locomotive GR 510 F.S.
- GR 480 F.S.
- GR 500 F.S.
- 34 - Locomotive GR 545 F.S.
- GR 530 F.S.
- GR 540 F.S.
- 35 - Locomotive GR 560 F.S.
- GR 550 F.S.
- GR 552 F.S.
- 36 - Locomotive GR 600 F.S.
- Carrello di guida italiano

9 - ALBUM DI FAMIGLIA

- 2 - Ferrovia a cremagliera del M. Generoso sul lago di Lugano
- 3 - Visita alla Mostra dei trasporti di Monaco
- 4 - Visioni di plastici
- 5 - Contrasti ferroviari in Sardegna
- 7 - Stazione di Roma - Locomotive al deposito
- 12 e 13 - Museo di locomotive all'aperto Griffith Park Los Angeles - California (U.S.A.)

10 - MONDO MODELLISTICO

- 2 - Concorso Flash, Bologna

- 3 - Statistiche sul fermodellismo (Ugar)
- Non tutti sanno che... (Ugar)
- Curiosità (Ugar)
- Concorso Flash
- 4 - Sopraelevazioni (Ugar)
- Mostra storica dei mezzi di trasporto
- 5 - Onariamo i pionieri (Ugar)
- 6 - Visita al museo della scienza e della tecnica di Milano
- 7 - Plastico del Club fermodellistico di Monaco
- 8 - Sigle delle F.S. (Ugar)
- Tutti i segreti dei treni (Ugar)
- 9 - Fotografia del plastico «Huvesta Central»
- 13 - Asterischi (Ugar) - Rub. 15
- Passione fermodellistica
- 14 - Riscaldamento dei treni
- 17 - GR 685 - Nuovi carri merce
- Elektrificazione delle ferrovie Giapponesi
- Nuove automotrici francesi in servizio internazionale
- Regolamento internazionale carrozze
- 18 - Premio Cattaneo (Acu)
- Perché i treni elettrici 10 anni fa costavano di più (Acu)
- 20 - Il declino della trazione a vapore
- 21 - Notizie ferroviarie
- Asterischi
- 25 - Gruppi fermodellistici (Acu)
- 29 - Modellismo ferroviario in scala grande (Garzi)
- 34 - Congresso «Marop» di Copenaghen
- 36 - Premio Cattaneo 1959

11 - AL FINESTRINO

- 27 - Manifesto della valigia delle Indie (Zeta-Zeta)
- Attività del gruppo fermodellistico di Firenze
- 28 - La Ferrovia di Bagdad (Zeta-Zeta)
- Le locomotive della compagnia di Antivari (Zeta-Zeta)
- Nota esplicativa tecnica sulla potenza delle locomotive (Zeta-Zeta)
- 32 - Gruppo Romano amici della ferrovia
- 33 - Il G.F.M. di Messina
- Gruppo Fermodellistico Genovese
- 35 - Congresso nazionale Fermodellistico di Ancona

12 - NORME SULLA MANUTENZIONE DEI TRENI *Rivarossi*

- 21 - Alimentazione dei treni
- 22 - Manutenzione del motore
- 23 - Smontaggio carrozzeria AN 1/R - A 2002/R
- A FM/R - Le 424/R - Le 636/R
- 24 - Smontaggio carrelli e lubrificazione
- Descrizione L B&O/R
- 25 - Descrizione L 835/R
- 27 - Descrizione A BL/R
- 30 - Descrizione L 740/R - L 280/R

- 33 - Come usare la catenaria *Rivarossi*
- 34 - Come usare la massicciata *Rivarossi*

13 - CONSIGLI PER IMPIANTI E FUNZIONAMENTO DEI TRENI

- 11 - Manovra a spinta (Acu)
- 12 - Accelerati, diretti e rapidi in «H0» (Acu)
- 14 - Una stazione di confine (Acu)
- 19 - Ancora sulla velocità dei treni modello (Acu)
- Vedere anche:
- 2/15 - Modelli *Rivarossi* che possono funzionare su binari Märklin
- 4/15 - Come trasformare binare a tre rotaie in binari a due rotaie
- Come invertire il senso di marcia di una locomotiva
- 5/15 - Composizione di convogli con due motrici
- 12/15 - Modo per illuminare frontalmente la «L 221/R»
- 13/14 - Considerazioni sul plastico costruito: sezionamento di linea automatico ottenuto con l'azionamento degli scambi modificati
- 15/15 - Circuiti con anello di ritorno, modo di sezionare la linea aerea e di commutare la presa di corrente relativa.
- 16/15 - Colori delle automotrici americane
- 23/15 - Isolamento elettrico automatico

14 - ARTICOLI DESCRITTIVI E STORICI

- 6 - Ferrovie della Val Brembana e della Val Seriana
- 7 - La metropolitana di Roma
- 8 - Genova «H0» (Musso)
- 18 - La ferrovia Alweg
- La ferrovia Rovereto-Mori-Riva (Rigatti)
- 20 - Autoguidovia (Galimberti)
- 21 - Il Gamba de legn
- Il fermodellismo nell'Europa orientale (Acu)
- 23 - Le linee della SEFTA (Bevini)
- 24 - Il Gamba de legn (Croci)
- 26 - Il Mastodonte dei Giovi (Zeta-Zeta)
- Una interessante primizia per gli amici di «H0» (Zeta-Zeta)
- A proposito della 670 (Zeta-Zeta)
- I modelli di un collezionista (Lanal)
- 27, 28, 29, 30, 31, 34, 35, 36 - La storia delle locomotive a vapore (Zeta-Zeta)
- 30 - Museo ferroviario di Roma (Zeta-Zeta)
- 31 - Ho visitato Madurodam (Acu)
- 32 - Elogio della cremagliera Rocchette-Asiago (Zeta-Zeta)
- 33 - «Broad Gauge» Lo scartamento largo inglese (Zeta-Zeta)
- 35 - Traffico merci e passeggeri
- 36 - American Railroading
- Curiosità sulle Ferrovie Americane
- Imparate a conoscere la locomotiva a vapore americana

RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

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

n. 37 Aprile 1960 Anno VII L. 150



EDITORIALE

Ci vogliamo riallacciare ad un episodio del VIII Congresso Nazionale Fermodellistico di Ancona.

Ricordiamo (sarebbe per noi impossibile dimenticare) che alla stazione ferroviaria di Ancona faceva bella mostra di sé un locomotore elettrico E 428 tutto lustro e ben preparato per la visita dei fermodellisti. Ricordiamo in modo particolare l'entusiasmo, le esclamazioni di gioia e le simpatiche discussioni, che questo locomotore ebbe a suscitare tra i convenuti; trascinati dalla comune foga poco ci è mancato che ci lasciassimo sfuggire una notizia che avrebbe fatto contenti tutti, ma che allora era prematuro comunicare e cioè che la *Rivarossi* stava preparando la riproduzione di quel locomotore, cioè il modello «Le 428/R».

Siamo lieti di poter annunciare ufficialmente che tra le altre stupende novità che la *Rivarossi* produrrà quest'anno e che vengono presentate alla 38ª Fiera di Milano, c'è anche il modello «Le 428/R».

Non stiamo a decantarne le qualità di eleganza, di raffinatezza, di precisione della riproduzione; la progressiva e costante affermazione della produzione *Rivarossi*, soprattutto in questi ultimi tempi, è la conferma migliore che i treni modello sono i treni *Rivarossi*, che conquistano chiunque per l'alta fedeltà di riproduzione, per la scrupolosa cura del minimo particolare e per l'esatta sensazione del reale che essi offrono vedendoli correre sui plastici.

ABBONAMENTI

Abbonamento annuo per 6 numeri pubblicati bimestralmente L. 800 (Estero L. 1.000) da mandare direttamente al nostro indirizzo o da versare sul C.C. 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

American Railroading	Pag. 8
La battaglia per lo scartamento, i suoi protagonisti, le macchine in essa rivali.	18
Una tavola di costruzione	22
Vetrina delle novità	27
Concorso «Flash»	30
Occhio al treno	32
Mondo modellistico	36
Costruzioni in cartoncino	37

NEL PROSSIMO NUMERO

American Railroading	
La battaglia per lo scartamento, i suoi protagonisti, le macchine in essa rivali.	
Schemi di tracciati	
L'Album delle locomotive	
Costruzioni in cartoncino	
Concorsi fotografici ed altre rubriche interessanti.	

AMERICAN RAILROADING

Dopo aver illustrato, nel numero scorso, alcuni tipi di motrici americane, passiamo ora in rassegna il parco dei rotabili, adibiti al servizio merci negli Stati Uniti e, per affinità, nel vicino Canada.

Innumerevoli sono i tipi di carri in uso sulle linee del Nord America, molti di essi, per il particolare scopo a cui sono adibiti, non trovano alcuna analogia con tipi europei. Altra differenza tra il parco americano e quello europeo lo si riscontra nella diversa lunghezza tra i carri americani e la generalità dei tipi europei. Il carro americano infatti ha la lunghezza che è compresa, in generale, tra i 40' e 60' (12+18 m.) mentre la maggioranza dei tipi europei non supera i 10 m. Pure l'altezza dal piano delle rotaie è maggiore (4,5 m. circa) contro una media di 3,8 m. dei tipi europei.

Potremmo inoltre dire che la totalità dei carri americani è montata su carrelli, mentre in Europa è in netta prevalenza il tipo di carro montato su due sale solamente.

Infine altra notevole differenza tra i carri americani ed europei ci è offerta dal diverso sistema di aggancio. Non occorre che ci si soffermi sulle caratteristiche, del resto a tutti note ed evidenti, del sistema europeo. E' invece interessante esaminare il «coupler» (gancio) americano.

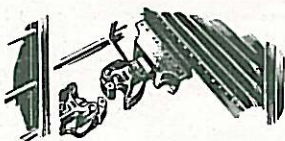


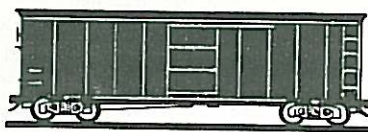
Fig. 1 Aggancio repulsore dei carri americani

Dalla (Fig. 1) risulta evidente come nei veicoli ferroviari americani non esistano i respingenti e come il gancio abbia una particolare forma, quasi di mano protesa per

prendere qualcosa. A questo unico elemento centrale sono affidati i compiti di collegamento per la trazione e di distanziatore nella repulsione. Con un'apposita leva, di cui ogni motrice o vagone è dotato a lato di entrambe le estremità, è possibile comandare il dispositivo per le manovre di aggancio e sgancio senza che il ferroviere debba interporre negli spazi tra vagone e vagone, ed in maniera che l'operazione possa essere eseguita con la massima sicurezza.

Caratteristica, inoltre, dei carri americani, è quella di essere verniciati con vivaci colori e di riportare scritte con «slogans» il cui scopo è quello di reclamizzare od il prodotto, al cui specifico trasporto sono destinati, oppure i servizi che la Compagnia proprietaria offre alla clientela che usufruisce dei suoi carri.

E' doveroso passare ora in rassegna alcuni tra i tipi principali di carri americani.



«Box Car» - E' il classico carro chiuso per il trasporto delle merci le più disparate. Può essere quindi impiegato, ad esempio, per il trasporto di casse, mobili, prodotti agricoli in sacchi, macchine ecc.

Alcuni «Box Car» sono provvisti di portelli alle testate onde facilitare il carico di legnami. Altri, usati per il trasporto di grano hanno delle aperture alle estremità attraverso le quali può essere stivato il grano, alla rinfusa, attraverso apposite tubature. Lo scarico del grano può avvenire attraverso tubi aspiratori, oppure inclinando opportunamente il carro con uno specia-

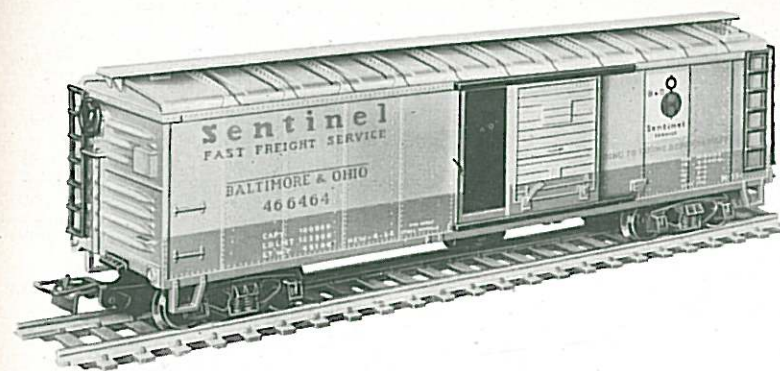


Fig. 2

«C Box/4» prodotto dalla Rivarossi - Riproduzione di carro «Box» metallico. Notare la fedele riproduzione del prototipo (illustrato in questa pagina) sia come particolarità costruttive sia come scritte.

le ponte orientabile, cui il carro da scaricare viene solidamente ancorato. Le Fig. 2 e 3 ci mostrano un carro «Box» completamente metallico; da notare i carrelli di tipo Bettendorf.

Alcune tra le più comuni possibilità di impiego dei «box cars», opportunamente attrezzati ci sono offerte dagli «Automobil Cars», speciali «Box» che con doppie portiere scorrevoli permettono il trasporto di automobili oppure di merce ingombrante agli effetti del carico, sfruttando appunto la larghezza del vano di carico. Di solito la lunghezza di un carro «Box» normale si aggira sui 40' (12 m.) e quelle di un «Automobil car» sui 50' (15 m.).

I «Box Cars» di vecchio tipo hanno di solito le pareti in legno e sono montati su carrelli di tipo «Diamond» od «Arch Bar» mentre i tipi moderni sono costruiti quasi esclusivamente in metallo. Anche i carrelli sono diversi.

Essi infatti, a differenza dei precedenti costituiti da fiancate con intelaiatura di ferri piatti chiodati, hanno le fiancate in

acciaio fuso con le boccole per le sale, portanti cuscinetti a rulli conici i quali aumentano notevolmente la scorrevolezza. Questi carrelli sono principalmente del tipo «Bettendorf» (Foto 4 e Foto 5).

Per completare, seppur succintamente, una sommaria descrizione del «Box Car» diremo come detto carro sia dotato di scalette laterali che permettono di accedere al «roof walk» che è una passerella longitudinale nel senso del carro, sistemata sul tetto.

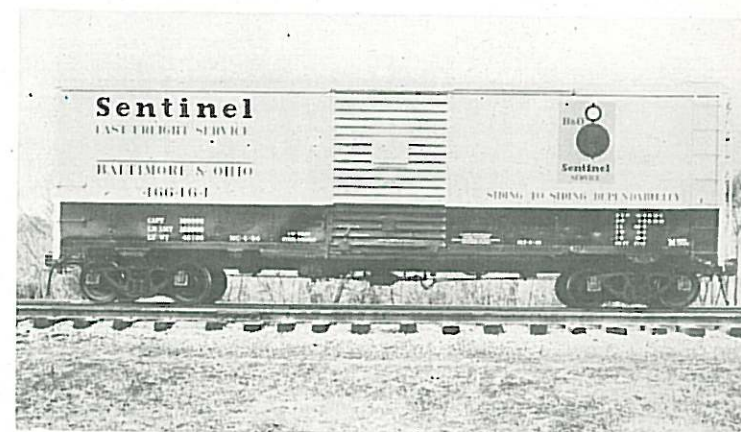
Tale passerella permette di accedere ad eventuali portelli sistemati sul tetto oppure per passare da un carro all'altro senza scendere, sfruttando a tale scopo la breve distanza, del resto facilmente superabile, tra un carro ed il successivo.

Per inciso, chi non ricorda le scene di qualche film western con i classici inseguimenti sui tetti dei vagoni in movimento?

Onde preavvisare eventuali persone che avessero a trovarsi sul tetto di carri in movimento quando questi stanno per entrare in galleria o comunque in sottopassaggi;

Fig. 3

Tipo di carro «Box» metallico montante carrelli «Bettendorf» esattamente riprodotti nel modello Rivarossi.



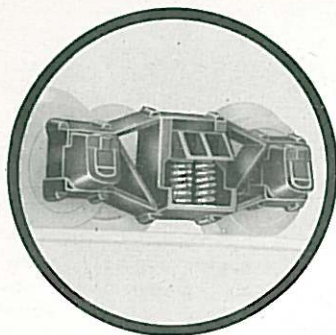


Fig. 4
Carrello tipo «Arch-Bar»
montato dai carri di vec-
chio tipo.

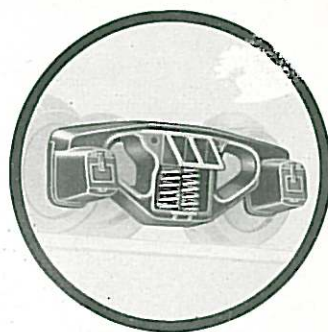


Fig. 5
Carrello tipo «Bettendorf»,
montato dai carri di tipo
più recente.

ad una certa distanza da questi, sono si-
stemati appositi segnali di avviso.

Esempi caratteristici di «Box Cars» ci
sono offerti, in scala «H0», dalla *Rivarossi*.
Le Fig. 6 e 7 riproducono in originale ed
in modello un carro con fiancate in legno
(C Box/1 *Rivarossi*).

Possiamo inoltre citare gli «Express
box cars» i quali sono particolarmente stu-

diati per il servizio in composizione con i
convogli passeggeri. Sono muniti di condut-
tore per il comando dei segnali, per il va-
pore ed hanno freni ad aria compressa del
tipo per treni passeggeri. Pure i carrelli
sono del tipo per alte velocità.

Da un censimento della I.C.C. nel 1948
risultavano in servizio sulla rete America-
na 740.851 «box cars».

Fig. 6
«C Box/1» - Modello
Rivarossi di un «Box»
vecchio tipo in legno,
montante carrelli tipo
«Arch-Bar»

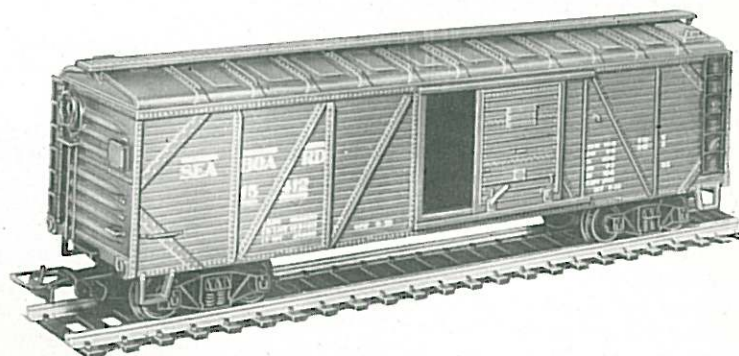
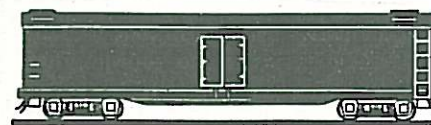
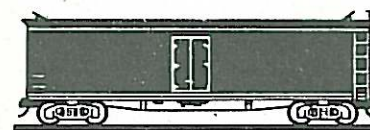
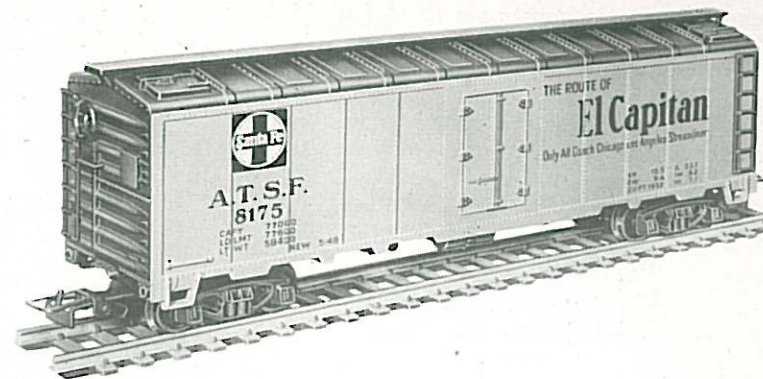


Fig. 7
Prototipo di vecchio
carro «Box» in legno.

Fig. 8
«C Reef/3» - Modello
Rivarossi del carro
«Refrigerator» della
«A.T.S.F.»



sono talvolta muniti di apparecchiatura per
il riscaldamento.

La merce trasportata dai «Reefer» è di
solito molto varia e può comprendere dagli
ortaggi alle carni, dalle uova alla frutta.
Speciali «Reefer» sono pure attrezzati per
il trasporto del latte. La Fig. 8 illustra un
carro «Reefer» di produzione *Rivarossi* ri-
producente un prototipo della «Santa Fe»
(C Reef/3 *Rivarossi*). Le statistiche da-
vano per certo come nel 1948 fossero in
funzione 131.412 «Reefer».



«Refrigerators Cars» - o brevemente «Reefer».
Sono carri refrigeranti con aspetto esterie-
re simili ai «Box» già descritti. Hanno le
pareti termicamente isolate e le portiere di
carico a chiusura ermetica. Il ghiaccio oc-
corrente viene di solito caricato da portelli
sistemati sul tetto.

I «Reefer» oltre al trasporto di merce ri-
chiedente bassa temperatura per la conser-
vazione, sono pure inversamente impiegati
per proteggere, dal rigore invernale, prodot-
ti che debbono essere trasportati in am-
biente temperato, a tale scopo questi carri

«Stock Cars» - E' uno speciale carro per il
trasporto di animali vivi. Il carro «Stock»
può essere ad un solo piano e quindi esse-
re adibito al trasporto di bovini, cavalli
ecc. oppure a due piani per ovini, suini ecc.
Le pareti di questo tipo di carri sono in le-

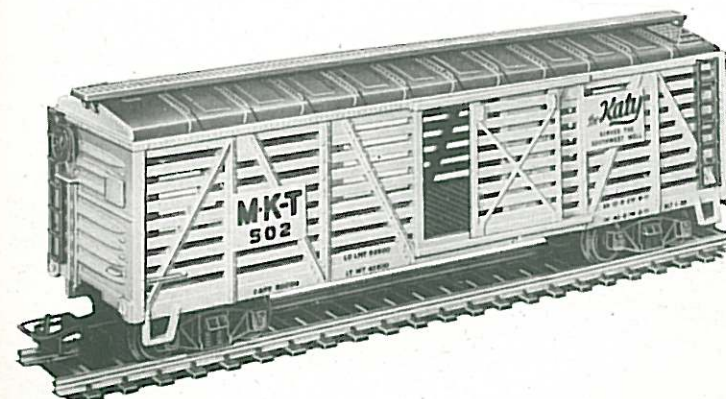
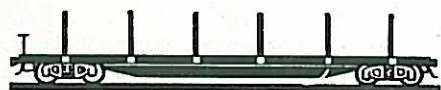


Fig. 9
«C Stock/1» - Modello
Rivarossi di un car-
ro tipo «Stock» della
«M.K.T.»

gno a forma di gabbia per la ventilazione, le testate ed il pavimento in metallo all'esterno, rivestite internamente di legno. 51.665 «Stock cars» erano in servizio in U.S.A. secondo le già citate statistiche. Esempio di «Stock Car» ci è presentato dalla *Rivarossi* con il (C Stock/1) illustrato nella Fig. 9.



«Hopper Car» - Ovverossia carro tramoggia cui è affidato il compito di trasportare ghiaia o minerali in genere. E' munito di portelloni sul fondo del carro attraverso i quali è possibile scaricare in pochi istanti il carro del suo contenuto. L'A.A.R. (Association of American Railroads) ha suddiviso questo tipo di carro in base a due schemi standard: un tipo da 50 tonn. a due convogliatori (hoppers) ed un tipo a tre convogliatori con 70 tonn. di capacità di carico. In totale gli «hopper cars» erano (1948) 588.000



«Flat Car» - E' un carro pianale impiegato per infiniti usi. In generale è costituito da un telaio in acciaio fuso con piano di carico in legno sul quale è più agevole fissare i carichi al cui trasporto è destinato. Particolari tipi di carro che possiamo considerare come «Flat» speciali sono i:

- «Pulp. Wood Car» - Carri «Flat» muniti a ciascuna estremità di un supporto i qua-

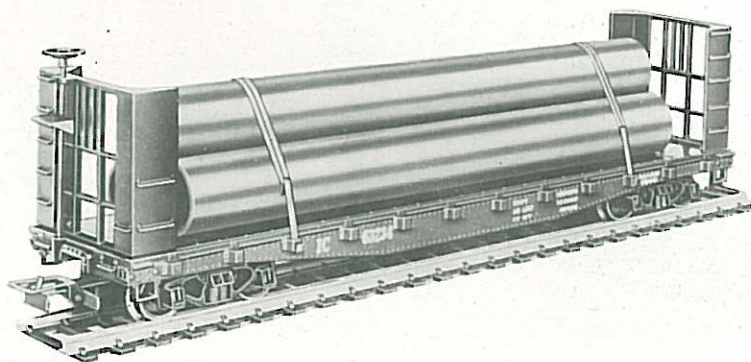
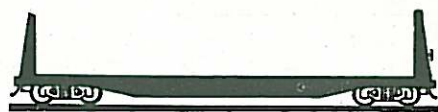


Fig. 10
«C Flat/TP» - Modello *Rivarossi* di un carro tipo «Pulp. Wood Car» caricato con tubi.

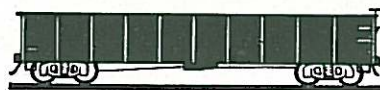


li permettono il carico di legname di piccole dimensioni, disposto in senso trasversale all'asse del carro.

La Fig. 10 rappresenta un tipo del detto carro con un carico di grossi tubi. In servizio nel 1948 si avevano 67.479 «Flat».

«Piggy - Back Car» - In questi ultimi anni si è dovuto, per affrontare la concorrenza dei trasporti su strada, studiare a fondo il problema di unire la comodità del trasporto di merce a mezzo di autocarri con quello più veloce, naturalmente per lunghe distanze, della ferrovia.

Risultato degli studi è stato il «Piggy Back» che è un carro di tipo «Flat» con apposito piano di carico onde permettere il trasporto dei semirimorchi dei pesanti autoarticolati. Un'adatta attrezzatura a terra consente il carico e lo scarico assai rapido del rimorchio da parte della motrice. Tale servizio è svolto direttamente dalla Compagnia Ferroviaria la quale è talvolta pure proprietaria degli autocarri. (Fig. 11 e 12).



«Gondola» - Nessun tipo di carro ha forse le possibilità di impiego della «Gondola». In base sempre alle famose statistiche i carri pianali a sponde alte «Gondola» erano 319.781

I «Gondola» sono principalmente usati

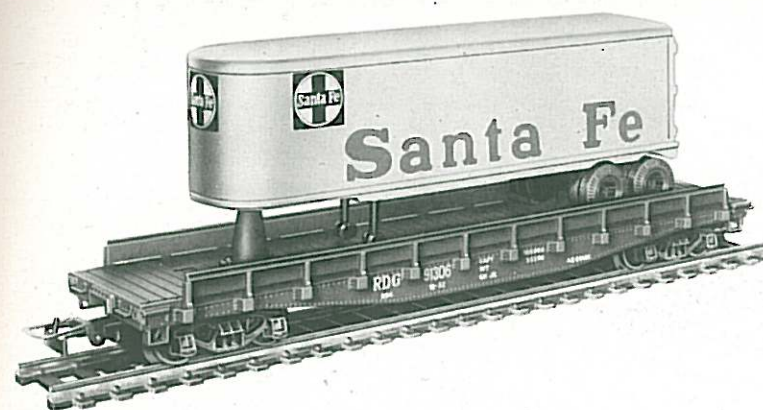
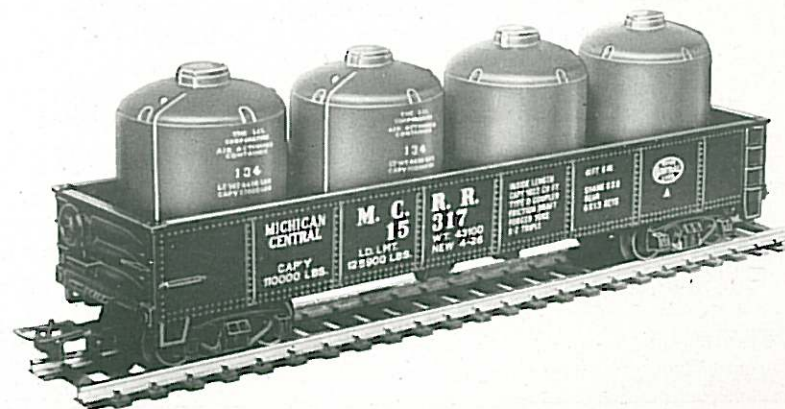


Fig. 11
«C Flat/5» - Modello *Rivarossi* di un carro «Piggy Back» della «Santa Fe».



Fig. 12 Un'adatta attrezzatura a terra consente il carico e lo scarico assai rapido del rimorchio da parte della motrice.

Fig. 13
«C Gon/3» - Modello *Rivarossi* di un carro tipo «Gondola» con contenitori.



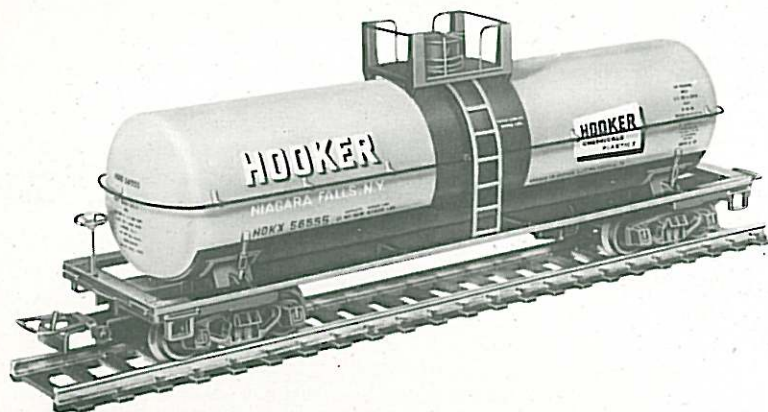


Fig. 14
«C Tank/2» - Modello
Rivarossi di un carro
tipo «Tank» della «Hoo-
ker».

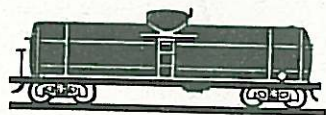


Fig. 15
Prototipo del «Tank
car» riprodotto fedel-
mente dalla *Rivarossi*.
Carro serbatoio per il
trasporto di cloro, di
proprietà della «Hoo-
ker Chemical Plastic».

per il trasporto di minerali di ogni tipo, legnami, materiali metallici, macchine. Sono costruiti in svariati tipi fra i quali alcuni con sponde fisse altri con sportelli alle testate ed altri ancora con portelli scorrevoli sulle fiancate.

Il «C Gon/3» della *Rivarossi* riproduce un carro «Gondola» adibito al trasporto di «containers» recipienti utilizzati sia per il trasporto di sostanze chimiche come per cemento fuso indrocompressso, nel caso appunto del «C Gon/3» (Fig. 13).

I liquidi in generale od i gas liquefatti sono invece trasportati dal:



«Tank Car» - Carro cisterna - Sono schematicamente costituiti da una enorme cisterna metallica montata su un telaio nel senso longitudinale a questo. Tipi standard di

«Tank Car» sono usati per il trasporto dei prodotti liquidi derivati dal petrolio. I carri per questo uso hanno un'unica cisterna metallica opportunamente diaframmata per diminuire gli sbattimenti del liquido aumentando così la stabilità del carro stesso.

Il cloro ed alcuni derivati del petrolio, quali il butano ed il propano, sono trasportati in apposite cisterne sotto pressione. E' facile individuare questi particolari tipi di carri per il loro piccolo duomo sistemato al centro in alto della cisterna.

Cisterne con speciali rivestimenti interni, ad esempio: vetrificate, sono impiegate per il trasporto di vino, latte od acidi.

Esempio di «Tank Car» per il trasporto di cloro è rappresentato dal nuovo modello *Rivarossi* «C Tank/2» che nella Fig. 14-15 è illustrato accanto all'originale.

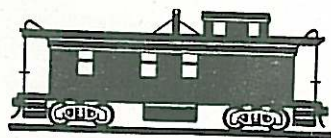
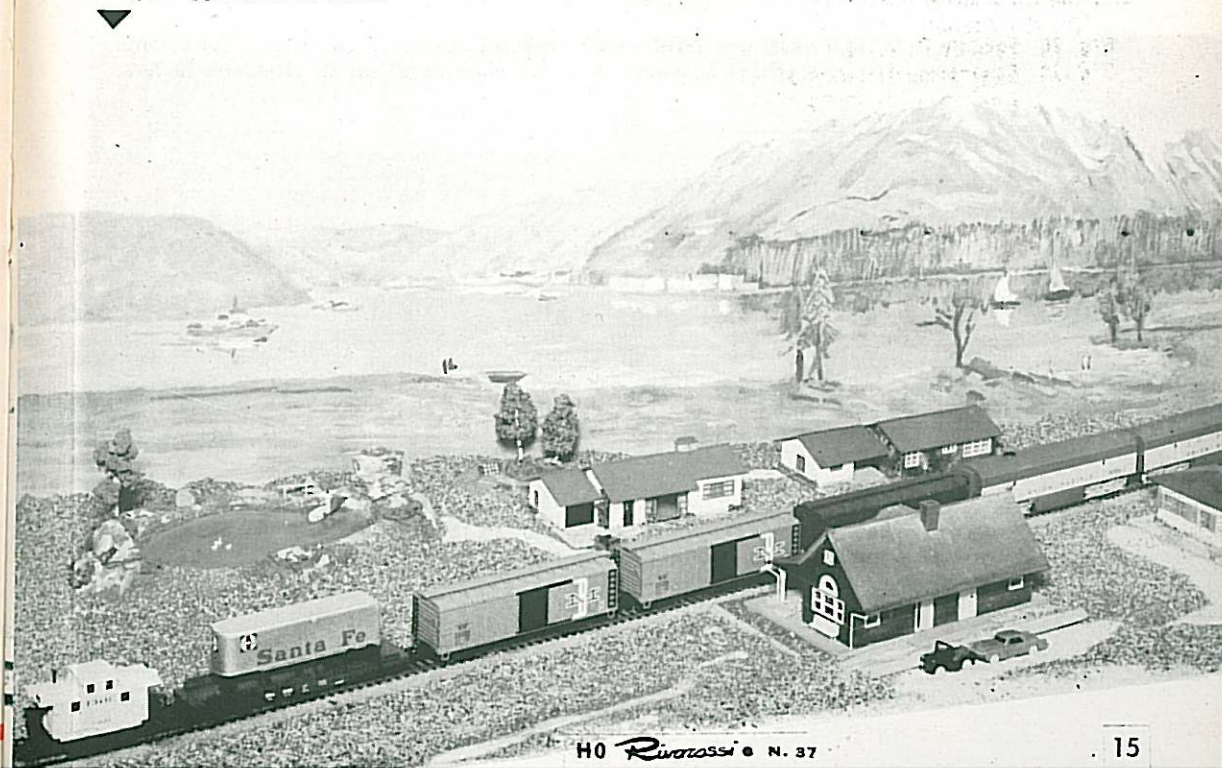


Fig. 16
Vagone «Caboose» della «ERIE Rail-
road». Il tipo più piccolo di «caboose»
in circolazione sulle linee americane.

Fig. 17
«V Cab/B» - Modello *Rivarossi* del
vagone «Caboose» della «ERIE». Un
«Caboose» simile è pure in uso nella
Compagnia «Reading».



Fig. 18
Scorcio di un plastico dove stà pas-
sando un treno merci americano. Si
noti la composizione con carri di di-
verse Compagnie tra i quali il nuovo
«C Flat/5» con semirimorchio della
«Santa Fe» e il «Caboose car» che è
sempre agganciato in coda.



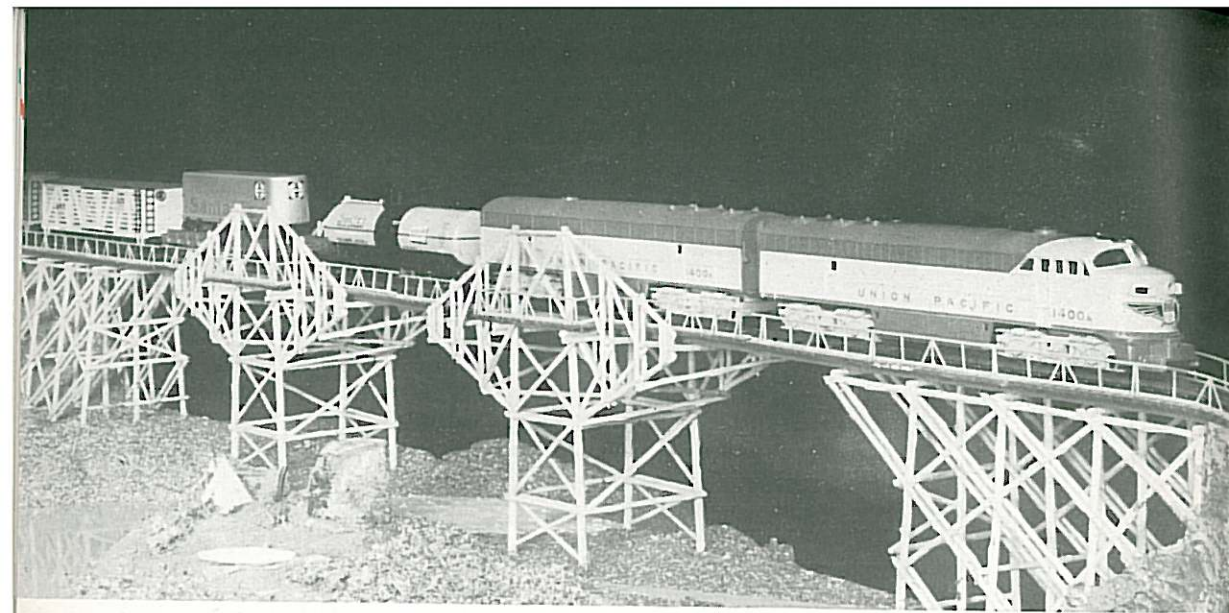


Fig. 19 Una particolarità dei treni merci americani è quella di essere composti con carri di diverse Compagnie dei più diversi tipi e colori.

«Caboose» - Il vagone denominato «caboose» può essere considerato come l'ufficio viaggiante del convoglio merci americano. In esso abita il personale del treno mentre questo è in movimento; in esso sono contenuti un tavolo con sedili, una stufa sia per il riscaldamento come per la cottura dei cibi, cuccette per il riposo degli addetti al treno ed un piccolo deposito di attrezzi ed utensili di emergenza.

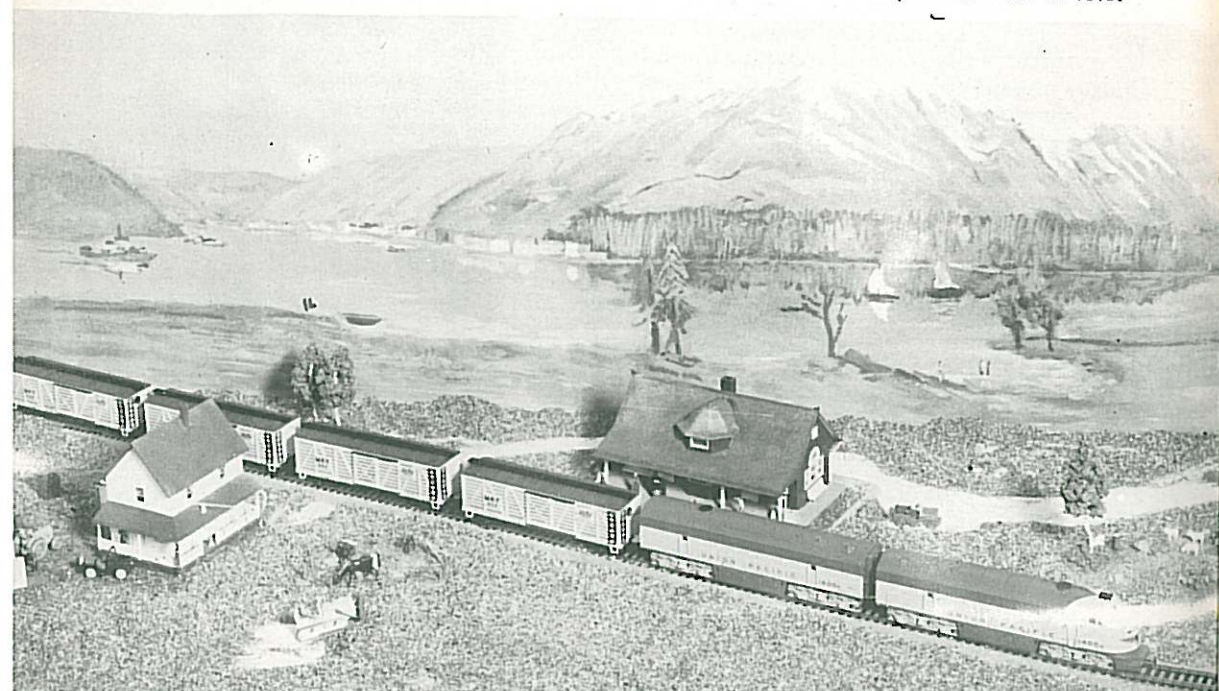
Questo vagone è solitamente munito di

una cupola belvedere dalla quale è possibile avere una visione panoramica del convoglio.

I tipi più moderni, totalmente in metallo, sono pure dotati di radiotelefono per comunicare con la cabina di guida della locomotiva.

Nella composizione dei convogli questo vagone è sempre agganciato in coda a tutti i vagoni ed anche dietro ad una eventuale seconda locomotiva di spinta.

Fig. 20 Sovente i convogli merci americani sono composti con carri di una stessa Compagnia. Così come il fermodellista ha voluto fare sul plastico di cui pubblichiamo la foto.



Se consideriamo, ricordando quanto detto, che la lunghezza media di un carro merci americano si aggira sui 12 metri (40') e che un treno merci americano può, alle volte, essere composto da più di un centinaio di carri è evidente che la lunghezza totale del convoglio può risultare benissimo di un Km. e mezzo e più in media.

Da ciò si rivela l'importanza di possedere alla retroguardia un vagone d'osservazione munito delle apparecchiature necessarie alle sue funzioni. La *Rivarossi* ha realizzato il più piccolo tipo di «Caboose» che oltre che nella Compagnia «Reading» era pure in uso nella Compagnia «Erie» come ne testimonia la fotografia riprodotta. (Fig. 16 e 17).

Riguardo alla composizione dei convogli merci americani ed al loro modo di impiego, possiamo ricordare, per analogia, quanto esposto nel numero 35 di «HO *Rivarossi*», parlando dei treni merci italiani. Infatti il movimento merci americano si articola su sistemi pressapoco simili a quelli italiani. Naturalmente tutto è proporzionato alle diverse esigenze di volume di traffico e di distanza tra le varie località.

Da notare però che in ogni caso la «caboose» occupa sempre l'ultimo posto della composizione (Fig. 18). Particolare interessante ci è invece offerto dall'aspetto multicolore della composizione americana, infatti, come dicemmo, i carri americani sono diversamente colorati a seconda delle Compagnie. E' quindi logico che in un convoglio di più di cento carri ce ne siano

di diverso colore. (Fig. 19). Però non dobbiamo essere portati a pensare che non vi siano mai accostamenti di carri di identico colore, anzi sovente si incontrano parecchi carri identici agganciati l'uno di seguito all'altro, in quanto appartenenti alla stessa Compagnia proprietaria e trasportanti merce per una comune destinazione (Fig. 20)

Abbiamo insistito su questo punto poiché gli appassionati di ferrovie in miniatura di tipo americano non fossero indotti a pensare come necessariamente si dovesse agganciare solamente carri uno diverso dall'altro, mentre è più logico e più attinente alla realtà non eccedere nella varietà ma insistere su carri eguali i quali appunto per il loro numero nel convoglio attraggono maggiormente l'attenzione di un qualsiasi osservatore.

Un esempio convalidante tale affermazione è possibile riscontrarlo nei pressi di Chicago Ill. ove è facile osservare lunghi treni composti quasi esclusivamente di «Stock cars» della M.K.T. in arrivo od in partenza da quell'importante mercato di bestiame. Infatti la M.K.T. (Missouri-Kansas-Texas) sovente trasporta i bovini dai grandi allevamenti dello Stato del Texas verso quell'importante centro (Fig. 21).

Ci congediamo dal lettore con la speranza di avergli fornito notizie e dati interessanti e con la speranza di rincontrarci su queste pagine per offrire altri spunti e curiosità sul mondo ferroviario del Nord America.

Fig. 21 Convoglio composto esclusivamente di «Stock Cars» della «M.K.T.». Visioni simili è facile osservare nei pressi di Chicago Ill. importante mercato di bestiame.



LA BATTAGLIA PER LO SCARTAMENTO, I SUOI PROTAGONISTI, LE MACCHINE IN ESSA RIVALI

There be three things with make a nation great and prosperous, a fertile soil, busy workshops, and easy conveyance for men and commodities from one place to another. «Tre sono le cose che fanno una nazione grande e prospera: un fertile suolo; le officine al lavoro e possibilità di facili e comodi spostamenti delle persone da un posto all'altro». Questa è la massima del grande filosofo inglese Lord Bacone, che risulta impressa in oro sulla copertina e ripetuta nel frontespizio del volume degli atti della commissione che definì la questione dello scartamento delle Ferrovie Inglesi, volume stampato a Londra nel 1846 e prezioso regalo di Mr. Thomas Lascelles, insigne tecnico degli impianti di sicurezza ferroviari inglesi ed attualmente Presidente, fra l'altro, del Railway Club di Londra.

Forse Mr. Lascelles ha giudicato troppo aspro il giudizio, non solo mio, sull'operato della Commissione Inglese per l'unificazione degli scartamenti, definito da me «miopia, di una miopia che rasenta la grettezza», ed in sostanza le solenni parole di Lord Bacone, riportate sulla copertina e sul frontespizio di «Gauge Evidence» sembrano dare torto a me, ed a tutti coloro che come me si sono espressi, sia pure a distanza di tempo, sfavorevolmente in merito alla decisione sancita dal Parlamento Inglese con il Gauge Railway act. Ma, pur ammettendo che bisognasse disciplinare al più presto uno stato di cose, che non poteva che risultare pregiudizievole al libero scambio delle persone e delle merci, la

decisione forse poteva essere diversa perché, quando si radunò la commissione per definire la questione dello scartamento, le linee «narrow gauge», cioè a scartamento uguale in larghezza a quello del più grande veicolo stradale usato in Inghilterra per il trasporto del carbone, si sviluppavano per 1.900 miglia, mentre quelle a scartamento largo del Great Western si sviluppa-

vano per 274 miglia. In altri termini la questione non era ancora del tutto pregiudicata, e, se si pensa che Brunel propose per il Great Western Railway, del quale egli era Ingegnere, lo scartamento di 7 piedi, cioè quello di 2,14, e questo nel 1833, 40 anni dopo il concorso di Rainhill, il quale, con la vittoria del Rocket di Stephenson, fu il punto di partenza per lo sviluppo delle ferrovie, risulta in modo indubbio che i primi costruttori di ferrovie si erano ritenuti paghi del risultato ottenuto e cioè quello della sostituzione, nel traino dei convogli che già si usavano per il trasporto del carbone, della trazione animale con quella meccanica, mediante una macchina potente e

sicura, quale quella che la genialità di Giorgio Stephenson era riuscito a creare, fondendo armoniosamente insieme quel che di meglio la tecnica del vapore acqueo aveva sino allora dato.

Infatti, a ben guardare, si vede che la caldaia tubolare, che permette di sfruttare più razionalmente i gas della combustione, facendoli passare, attraverso tubi lambiti dall'acqua che riempie il corpo cilindrico della caldaia stessa, è essenzialmente del francese Marco Seguin (1).

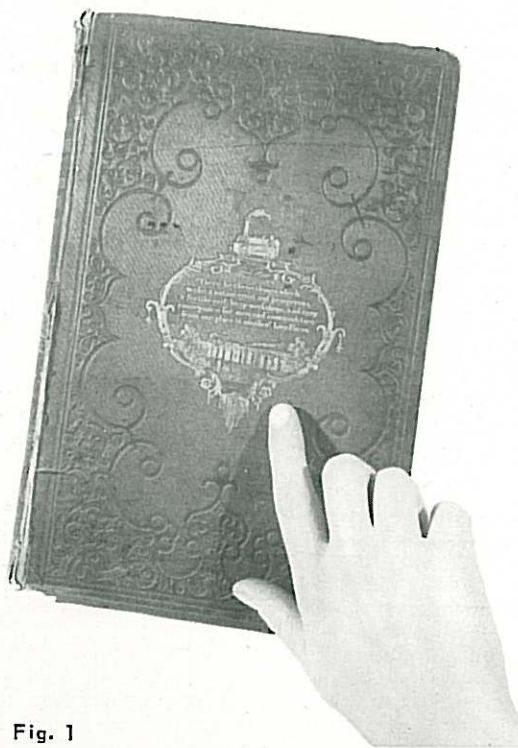


Fig. 1

L'attivazione della combustione nel forno ottenuta attraverso lo scarico del camino del vapore che ha lavorato nei cilindri è di Trevithick, il realizzatore della prima locomotiva a vapore degna di questo nome; i cilindri a doppio effetto ed i relativi cassetti di distribuzione sono di Watt; da tutto questo Stephenson ha creato la locomotiva quale nei suoi concetti fondamentali è giunta sino ai nostri giorni, e, forse, non è ancora del tutto morta.

Giorgio Stephenson, l'umile autodidatta, al cui corpo la nazione inglese ha decretato l'onore della sepoltura nel pantheon delle sue glorie civili e militari: la cattedrale di Westminster, non poteva vedere più in là, ed anche suo figlio Roberto, che egli volle ingegnere, e lo fu valente, perché alla pratica del costruttore si accoppiasse il sapere della scienza, ricalcò forse troppo le orme del padre, per intuire che cosa le ferrovie avrebbero rappresentato nella storia della umanità e come, quindi, occorresse vedere largo.

Più preparato a questa bisogna fu Isambard Kingdom Brunel, l'ingegnere poeta come fu anche definito dai suoi contemporanei, e della cui luminosa figura mi è possibile dare qualche accenno grazie alla documentazione che, su di lui, mi ha fatto gentilmente pervenire Mr. Wilson della Locomotive Publishing Company.

Nelle vene di Brunel scorreva anche sangue francese. Suo padre infatti, Marco Isambard Brunel, era nato ad Hacqueville in Normandia il 25 Aprile 1769 e, Ufficiale della Marina Reale Francese, era dovuto fuggire, sotto il terrore, profugo prima negli Stati Uniti e poi in Inghilterra. Qui si sposò con Sofia Kingdon e dal matrimonio nacque nel 1806 a Portsmouth, Isambard Kingdom Brunel.

Marco Isambard Brunel (poi creato Sir) è conosciuto per il progetto, da lui poi realizzato con l'aiuto di suo figlio, per la costruzione di una galleria, inizialmente per pedoni, sotto il Tamigi, costruzione che iniziata il 2/3/1825 ha richiesto complessivamente ben sette anni di lavoro per essere realizzata e per la quale vennero incontrate difficoltà veramente immani, tanto che la galleria fu potuta aprire all'esercizio solo nel Marzo 1842. (La galleria esiste ancora, ma essa non serve per i pedoni in quanto venduta all'East London Railway nel 1870 è ora utilizzata per una linea suburbana di treni elettrici) Isambard Kingdom Brunel a 17 anni era



Fig. 2 - Giorgio Stephenson (1781- 1848), quale risulta dalla riproduzione del suo ritratto esistente presso lo «Science Museum» di Londra. La sua figura, dal viso modesto, quasi sgombrato per lo scalpore suscitato nel mondo, dalla sua creatura: la locomotiva, è effigiata avendo per sfondo un treno del tempo e un mucchio di carbone, alle macchine delle cui miniere Giorgio Stephenson aveva atteso da giovane.

già nello studio del padre e si affinò, quindi, sia nei lavori di scavo delle gallerie, sia nel combattere contro l'elemento, forse il più infido della natura, nei riguardi delle costruzioni dell'uomo e cioè l'acqua. Ecco perché ingegnere a 20 anni, oltre ad essere valentissimo costruttore di Ferrovie, ed il tracciato di buona parte delle linee del Great Western, ne dà ancora oggi la conferma, fu anche celeberrimo costruttore di ponti e famosissimo costruttore di navi.

In materia di scartamento del binario Isam-

Nota (1) - Marco Seguin ha avuto però un predecessore nell'italiano Carlo Bettoni (1735- 1786) il quale (riporto dal bel volume «Storia della Tecnica dal Medio Evo ai nostri giorni» di Arturo Uccelli) in una sua memoria stampata a Brescia nel 1782 ed intitolata «Pensieri sul governo dei fiumi», scriveva testualmente così: «Io dissi che con minore quantità di fuoco si potrebbe ottenere maggiore effetto dall'acqua bollente. I tentativi da me fatti ebbero per iscopo di accrescere la forza del vapore dell'acqua bollente aumentando lo stesso vapore per mezzo di certi tubi infocati attraversanti l'acqua». E' difficile il potere dire come Carlo Bettoni avrebbe realizzato la sua caldaia, da considerarsi senz'altro, per lo meno come idea, la prima avente caratteristica tubolare, ma penso che Carlo Bettoni parlando di «Tubi infocati attraversanti l'acqua» doveva riferirsi al tipo di caldaia tubolare, effettivamente, realizzato da Marco Seguin una quarantina di anni dopo.



Fig. 3 - Isambard Kingdom Brunel (1806-1859). Qui, sempre da riproduzione di suo ritratto in pittura, vediamo Brunel che, levando la sua alta fronte intelligente, par che scruti l'osservatore chiedendogli, quasi, il perchè l'ha distratto dal suo lavoro.

bard Kingdom Brunel non poteva vedere piccola. E' troppo alta la visione che egli aveva delle cose, per potere immiserire la larghezza del binario alla misura esistente tra le faccie interne dei cerchioni dei carri di carbone trainati, nel Galles, da cavalli! Pensate, infatti a quel che ha potuto realizzare, nei campi più variati della tecnica, l'ingegno veramente vulcanico di Brunel! Cominciamo dai ponti. Oltre a quelli numerosi, importanti e talvolta specialissimi richiesti per la costruzione del Great Western Railway, oltre al grande ponte sospeso di Clifton presso Bristol, quello di Saltash sul Tamar nei pressi di Plymouth, lungo complessivamente 683 m. e munito di due travate che, costituirono il primo esempio di intelaiatura a traliccio di ponte, pur nella stranezza della loro costituzione ad arco in ferro a sezione ellittica. Brunel fu anche eccelso ingegnere navale. Sono suoi: il progetto del «Great Western»; del

«Great Britain», piroscalo di 3.400 tonnellate di dislocamento, varato nel 1843, fu il primo al mondo ad essere munito di eliche, del «Great Eastern» che, quasi certamente ispirò «la città galleggiante» di Giulio Verne e aveva un dislocamento di 27.400 tonnellate e macchinario per una potenza complessiva di 11.000 HP.

Il Great Eastern dette dei grossi fastidi a Brunel sia per le gravi difficoltà incontrate nel suo varo e sia per quelle che prevedeva si sarebbero presentate nell'esercizio di un piroscalo che fu, per molti anni, il primo del mondo. Esso fu una delle cause, non ultima, della morte di Brunel avvenuta a soli 53 anni.

Brunel si era però troppo logorato la vita perchè oltre alla lunga ed estenuante lotta sostenuta per la questione dello scartamento largo, oltre alla costruzione di ferrovie, oltre a quella di ponti della mole di cui abbiamo parlato, oltre a quella di navi le più grandi che avessero mai solcato i mari, egli si prodigò in attività secondarie come nel tentativo fallito di costruzione, di una ferrovia nella quale l'elemento motore era la pressione atmosferica, per quanto possa sembrare strano, egli fu capace persino di mettere insieme un grande ospedale prefabbricato per la guerra di Crimea.

Ma poichè Brunel non poteva in alcun modo dissociarsi dalle Ferrovie, il suo nome è legato a quello di Gooch anche nella costruzione delle grandi Officine di Swindon del Great Western Railway, dalle quali uscirono le grandi «singles» Broad Gauge, giusto orgoglio di Gooch, e tutte le più belle macchine di quella Compagnia almeno sino alla nazionalizzazione delle Ferrovie Britanniche avvenuta dopo la fine della seconda guerra mondiale.

Brunel nella lotta che egli dovette sostenere, senza riuscirci, per fare trionfare le sue idee in merito allo scartamento delle Ferrovie, ebbe contro di sé una potente coalizzazione di interessi che oggi potrebbero dirsi speculativi, la quale si avvaleva anche della autorità di Roberto Stephenson, antagonista di Brunel, nel campo delle costruzioni di linee ferroviarie e di ponti, e di Gooch, nel campo della costruzione delle locomotive (2). Brunel, da un certo momento in avanti, ebbe contro anche la Commissione all'uopo nominata per esaminare «nella realtà e nelle prove delle locomotive, dove stava il bene dei due scartamenti e scegliere, quindi, quale dovesse adottarsi come standard», cose queste che, con lo sviluppo delle Ferrovie, diventava di sempre più urgente definizione e che avrebbe richiesto personaggi di ben altra, forse, competenza di quella in realtà posseduta

Nota (2) - L'antagonismo tra Stephenson e Gooch, che pure era stato da lui presentato come giovane Ingegnere, alla Compagnia del Great Western Railway, antagonismo che esplose, ad un certo momento, violento durante «The battle of the Gauges» (pag. 52 di Twenty Locomotive men di Hamilton Ellis), fu, penso, dovuto al fatto che, mentre il primo tipo, quello «North Star» di locomotive a scartamento largo fu progettato e costruito da Stephenson, il successivo, cioè il «Fire Fly» fu costruito su progetto di Gooch.

rossi

Rivarossi

FALLER



317/F Scatola di montaggio per 7 abeti piccoli. L. 460 al pubblico

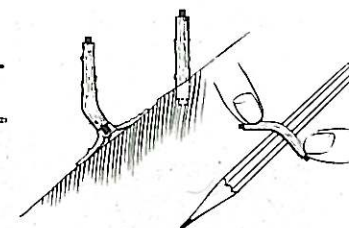
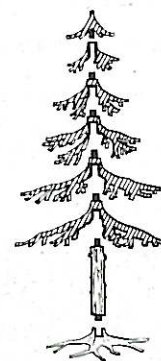


318/F Scatola di montaggio per 8 abeti assortiti. L. 750 al pubblico



316/F Scatola di montaggio per 3 abeti assortiti. L. 250 al pubblico

Da questo disegno si intuisce la varia possibilità di costruire e adattare gli abeti in scatola di montaggio della Ditta «Faller» per il completamento realistico ed estetico dei plastici ferroviari.

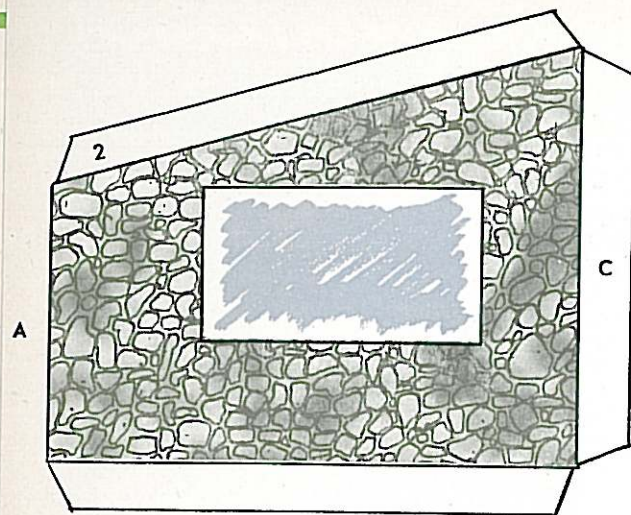


ndono al pubblico in Italia

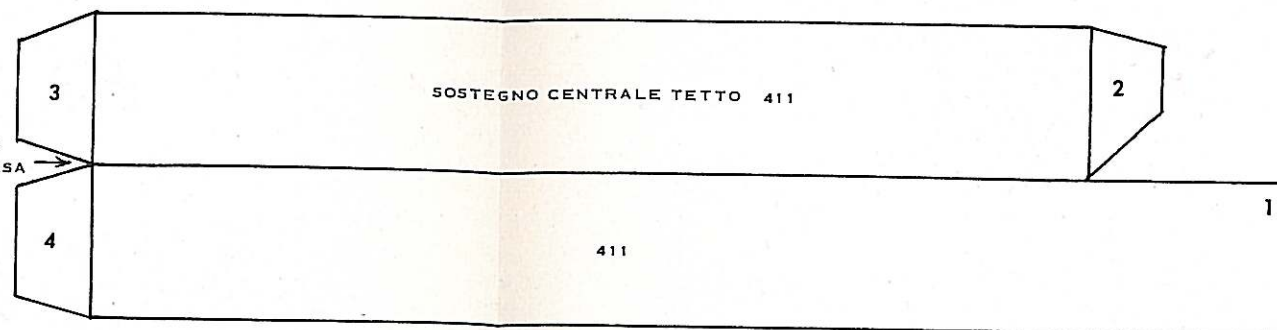
gliori negozi del ramo

H0 Rivarossi • N. 37

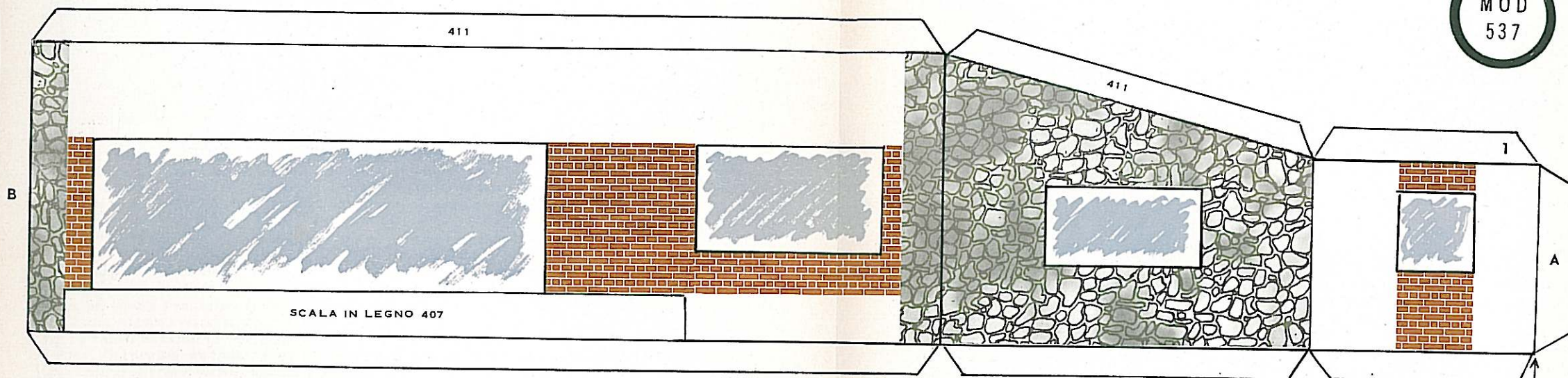
Con questa tavola costruttiva è possibile costruirsi un piccolo cottage, molto semplice nelle linee ma bello nel complesso. - L'unione delle varie parti risulta abbastanza semplice seguendo le indicazioni segnate a margine del disegno. - Per completare la costruzione usare: per le finestre le parti contenute nelle scatole 403 e 404 della «Faller»; per il tetto le parti della scatola 411 della «Faller». - Nella scatola «Faller» 407 si trovano scale in legno adatte da porre davanti alla grande vetrata sulla facciata dell'edificio e davanti all'ingresso sul retro dell'edificio.



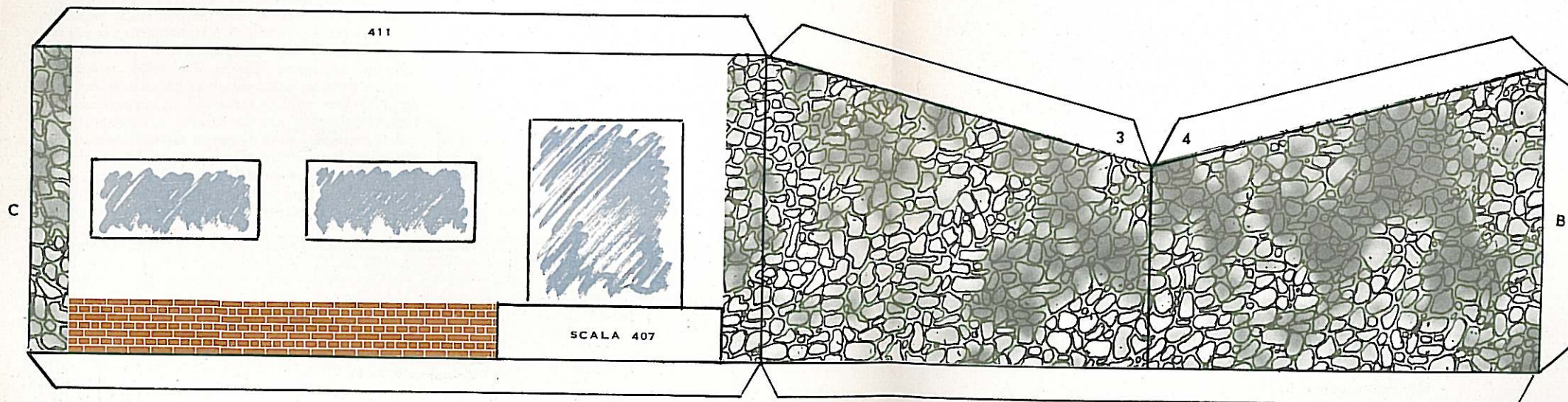
PIEGA
INVERSA



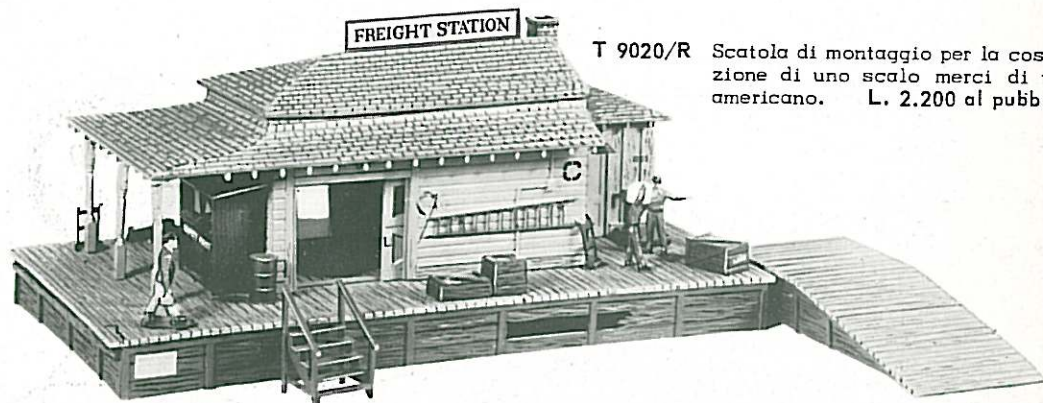
MOD
537



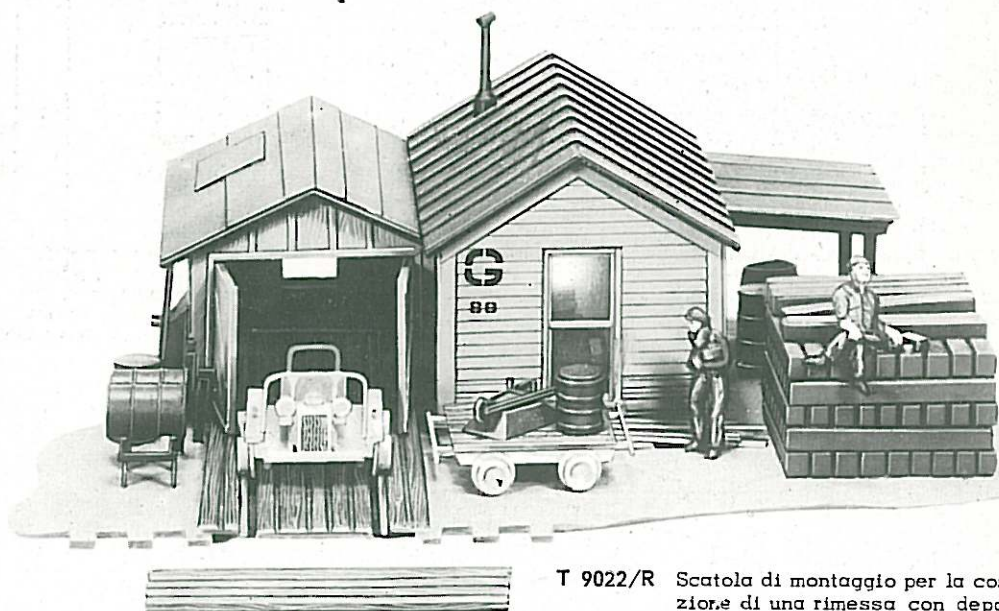
PIEGA
INVERSA



Revell
Authentic Kits



T 9020/R Scatola di montaggio per la costruzione di uno scalo merci di tipo americano. L. 2.200 al pubblico



T 9022/R Scatola di montaggio per la costruzione di una rimessa con deposito magazzino. L. 1.500 al pubblico

I prezzi indicati s'intende

In vendita nei migliori negozi di modellismo

dai tre membri della Commissione e che erano: un Colonnello, anche se sovrintendente alle Ferrovie, un Professore dell'Accademia Militare ed ... un Astronomo Reale.

Ho detto «coalizione di interessi che, oggi, potrebbero dirsi speculativi», ed è logico che Brunel li avesse contrò. Innanzi tutto le linee a scartamento largo costavano di più e nella loro sede fissa e nel loro materiale rotabile, di quel-



Fig. 4 - Roberto Stephenson (1803-1859) figlio di Giorgio. Nel ritratto esistente presso lo «Science Museum» di Londra, e del quale quella che qui vedete è la riproduzione, egli è effigiato con lo sguardo volto lontano, nel tempo, verso il quale si proiettava la creazione di suo padre. Di spalle, il grande ponte «Britannia» di Menay a struttura doppia, interamente tubolare, opera di Roberto Stephenson assieme all'altro, avente pari struttura, ma più corto, di Conway. Il ponte di Menay è alto, con il piano dei suoi binari, trenta metri rispetto alla più alta marea e si compone, praticamente, di due travi, lunghe, ciascuna, 460 metri, e che, fissate sulla pila centrale, sono semplicemente appoggiate sulle pile intermedie e sulle spalle, in modo da potere scorrere seguendo le variazioni ad esse imposte, nella lunghezza, dalla temperatura.

le a scartamento da carri per trasporto di carbone, cioè quello normale, e poiché il volume delle cose ed il numero delle persone da trasportare si prevedeva, ove si dovessero congiungere per ferrovia due località, uguale tanto nel caso dello scartamento largo che di quello normale ne veniva che, a meno, cosa piuttosto difficile, di stabilire i prezzi dei trasporti proporzionalmente allo scartamento, il capitale investito nelle linee a scartamento largo avrebbe reso meno del capitale investito nelle linee a scartamento normale.

Brunel inoltre, vedeva largo nei riguardi della sagoma di ingombro delle sue linee, secondato in questi pienamente da Gooch, il grande progettista delle locomotive del Great Western Railway, le quali meravigliano ancora oggi e per le loro dimensioni e per le velocità e potenze raggiunte. Tutto questo, mentre qui a Milano si alzavano le barricate contro gli austriaci nelle famose 5 giornate del 1848 e tutta l'Italia era scossa da un fremito di rivolta contro i governi retrogradi e oppressivi che la dominavano. Le linee a scartamento normale, erano invece tracciate, per ragioni di economia di impianto, con una sagoma di ingombro assai minore di quella delle Ferrovie Europee in genere, da cui risultarono veicoli di minore mole e, quindi, di minore capacità di quelli delle Ferrovie del Continente ed assai maggiori spese per le Ferrovie Britanniche ora che, in conseguenza della loro elettrificazione, si deve procedere all'allargamento della ristretta sagoma esistente.

Altra cosa ancora che rendeva più accaniti i partigiani dello scartamento ora normale, contro i pochi, anche se animosi, compagni di Brunel è che mentre si presentava facile, per lo meno dal lato della sede stradale e delle opere d'arte, l'eventuale passaggio delle linee dallo scartamento largo a quello stretto, non uguale cosa i partigiani stessi pensavano, e giustamente, sarebbe stato nel caso della operazione inversa, cioè del passaggio dallo scartamento normale a quello largo, operazione che, dispendiosa sempre, anche quando, in qualche caso, si è passati dallo scartamento ridotto a quello normale; lo sarebbe stato ancora di più nel passaggio tra il normale ed il largo a causa della forte differenza tra i due scartamenti e dalla conseguente forte differenza di mole dei relativi veicoli, cosa questa, interessante particolarmente le opere d'arte come ponti, gallerie, trincee, fabbricati ed in generale tutta la sede stradale.

A questo proposito osservo che, avendo i membri della «Gauge Commission» voluto sentire il parere di Giorgio Stephenson sulle spese cui si sarebbe andati incontro per trasformare, ad esempio, dallo scartamento normale a quello grande la linea Londra Birmingham, Stephenson rispose dando la cifra di 200.000 sterline del tempo per le spese relative al materiale mobile e ben 3.000 sterline al miglio per quelle relati-

ve all'ampliamento della sede stradale e le opere d'arte, comprese in esse la quota relativa alle modifiche da apportarsi alla stazione di Birmingham.

Secondo Stephenson, inoltre, sarebbe stato necessario chiudere all'esercizio la linea per circa due anni e poichè egli non sapeva con che cosa, in quel tempo, sarebbe stato possibile sostituire il servizio ferroviario su quella linea, ciò gli faceva ritenere impossibile, a suo avviso, la trasformazione (giudizio forse troppo reciso, perchè Birmingham era raggiungibile anche via Reading Oxford, mentre l'esperienza ricavata dalla trasformazione profonda di linee ferroviarie italiane, come ad esempio la Riviera di Levante e la litorale Tirrenica Calabre, in occasione del loro raddoppio, ha dimostrato la possibilità di mantenere, sia pure con sofferenza, l'esercizio).

A Brunel nocque inoltre la sua convinzione errata, come del resto lo riconosce lealmente egli stesso in sede di interrogatorio, che lo scartamento normale non si conciliasse con la velocità, la quale è invece, essenzialmente funzione del raggio delle curve e della sopraelevazione della rotaia esterna alla curva rispetto a quella interna e non della maggiore o minore larghezza dello scartamento.

Poichè il povero Brunel era stato il consulente della Ferrovia a scartamento normale della Valle Tuff, linea nella quale le curve erano «frightful», spaventevoli cioè; per giunta egli era stato anche nominato Ingegnere del Governo Sardo per la costruzione della Torino-Genova, linea nella quale era stato adottato lo scartamento normale pur essendo essa molto tormentata nel tratto transappenninico, l'acida, nei confronti di Brunel e dei suoi amici, relazione della Commissione per la Unificazione degli scartamenti, non manca di segnalare nel Capitolo della Relazione stessa dedicata alle «Opinions on Gauge» quella che potrebbe sembrare una contraddizione del pensiero di Brunel. Contraddizione inesistente perchè Brunel si era già accorto dell'errore commesso nel ritenere la velocità funzione della larghezza dello scartamento, mentre per ciò che riguarda lo scartamento scelto per la Torino-Genova, Brunel disse che il problema non era tecnico, cioè di difficoltà, ma politico, in quanto essendo stato scelto per la linea Milano-Venezia come scartamento, quello normale, non si poteva fare diversamente per la Torino-Genova che o prima o poi sarebbe stata collegata alla Milano-Venezia.

A proposito della Torino-Genova, mi piace rilevare, anche se faccio una digressione dall'argomento che sto trattando, come il governo Sardo di Carlo Alberto e particolarmente il Re stesso, con una lungimiranza che torna ad onore di entrambi, soprattutto in una epoca in cui le ferrovie erano considerate in alcuni stati della penisola con sospetto, se non addirittura come una diabolica invenzione, si fossero fatti pre-

mura sia di inviare in Inghilterra, al fine di studiare le Ferrovie, l'Ing. Mosca, forse il migliore tecnico del Regno Sardo dell'epoca, sia di appoggiarsi, per la costruzione delle più importanti Ferrovie del Regno Sardo, anche a Brunel, che può essere considerato uno dei più grandi Ingegneri Ferroviari, e non solo Ferroviari che sia mai esistito ed all'insigne Ingegnere belga Maus, cui, fra l'altro, si deve la scelta per il tracciato definitivo della grande galleria di valico transalpino del Frejus e che è poi quello preconizzato nel 1841 dall'imprenditore di costruzioni stradali Medail di Bordoncchia, profondo conoscitore della zona.

Continua



Fig. 5 - Sir Daniel Gooch (1816-1889). E' stato il più longevo di tutti coloro che hanno combattuto «The battle of the gauges». Sir Daniel Gooch ha lo sguardo assorto, non più birichino come nella fotografia giovanile accanto al modello della sua prima creatura, la «Fire Fly». Scomparso il suo grande amico Brunel, del quale egli aveva utilizzato la sua ultima grande creazione, il piroscalo «Great Eastern» nella posa dei cavi sottomarini tra l'Europa e l'America, nominato «Sir», ed, infine, Direttore della Compagnia del Great Western Railway, Gooch, in questa riproduzione da ritratto dipinto quando egli era nella sua piena maturità, sembra rilandare, con il pensiero, ai grandi ricordi del suo passato di tecnico e, chissà, anche a quello del suo passato di bell'uomo, «molto amato», come di lui mi ha scritto, un po' maliziosamente, uno storico inglese a me caro, recentemente, purtroppo, scomparso.

vetrina delle novità



All'annuale appuntamento di aprile con i rivenditori e con il pubblico alla Fiera di Milano, la *Rivarossi* si presenta con una svariata quantità e qualità di nuovi modelli.

Dando concretezza alle aspirazioni dei suoi innumerevoli appassionati e amici, nel 1960 la *Rivarossi* presenta tre nuove motrici: una locomotiva a vapore italiana, una americana e un locomotore elettrico italiano; cinque carri merce italiani, otto americani, due carrozze passeggeri italiane, sei americane, quattro motrici stradali con semirimorchio. La novità però più interessante è costituita da una serie completa di ac-

piccoli particolari, completano questa serie di riuscitissimi accessori, il cui pregio più importante è quello di riprodurre in perfetta scala fabbricati ferroviari italiani realmente esistenti.

Ma veniamo alla descrizione particolareggiata delle novità per consegna più recente che sono illustrate su queste pagine, oltre che sul catalogo novità 1960, rimandando a un numero successivo la illustrazione delle novità che verranno man mano consegnabili, delle quali comunque diamo un succinto elenco in calce all'articolo.

Aggiungiamo che nel 1960 la «serie zz» verrà completata con l'immissione in commercio degli scambi «SED» e «SES», di una stazione «SM 307» e di un passaggio a livello «SM 308» in scatola di montaggio e di una vastissima serie di vernici speciali «V 100».

La serie speciale per collezionisti si arricchisce nel 1960 di un magnifico modello: la locomotiva americana tipo «Atlantic» della Compagnia Southern Pacific «L SP/R». C Ltm/A - Riproduzione del carro

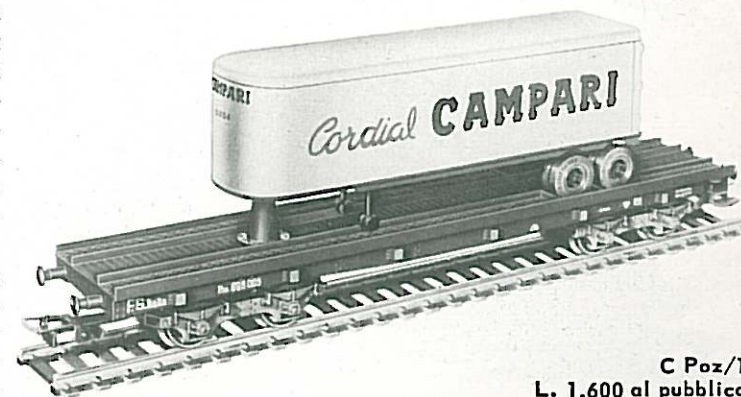


C Ltm/a

L. 650 al pubblico

cessori per ferrovia in miniatura composto da due modelli di stazioni ferroviarie con un complesso di parti componibili per banchine, tramite le quali è assai facile comporre stazioni di vario tipo e dimensione.

Uno scalo merci, un posto di blocco, un serbatoio per acqua, la stazionata tipica delle stazioni della F.S. e altri



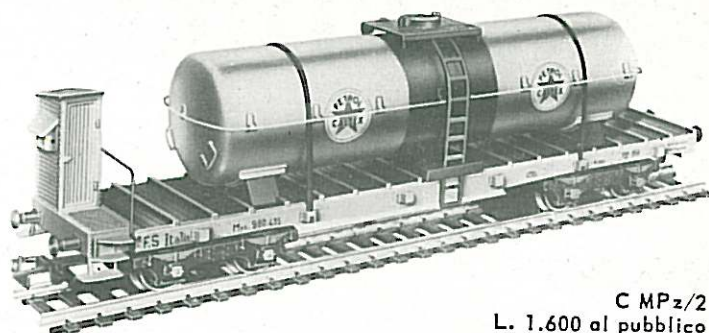
C Poz/1
L. 1.600 al pubblico

tipo «M» in colore verde con scritte in oro, della Società Veneta, montato sul nuovo telaio con i ceppi dei freni - lunghezza cm. 9,5

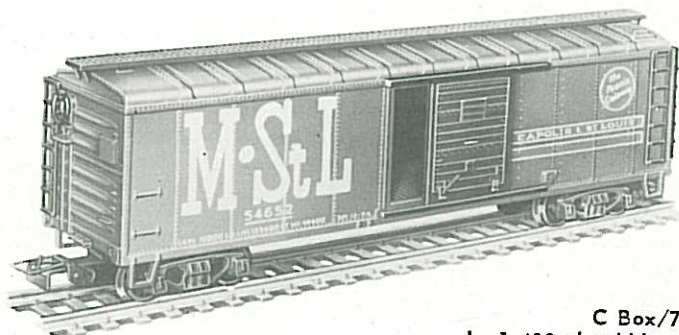
C Poz/1 - Carro piatto a carrelli tipo «Poz» delle F.S. con semirimorchio furgone per autoarticolato «Campari» nel tipico colore argento a scritte rosse e blu - lunghezza cm. 18,5

C MPz/1 - Carro botte a carrelli con garitta della «BP». La botte è del tipico colore verde con scritte gialle - lunghezza cm. 18,5. (illustrato in IV di copertina)

C MPz/2 - Carro botte a carrelli con garitta della «Petrocalcetex». La botte è nei colori originali argento, con disco bianco,



C MPz/2
L. 1.600 al pubblico



C Box/7
L. 1.400 al pubblico



C Tank/2
L. 1.600 al pubblico



C Flat/5
L. 1.600 al pubblico

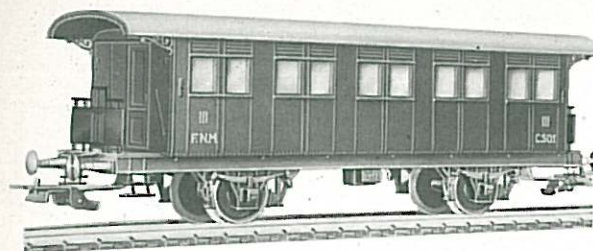
stella rossa e scritte nere - lunghezza cm. 18,5

C Box/7 - Carro chiuso con portiere scorrevoli, della Compagnia «Minneapolis - St. Louis» nel colore originale rosso e scritte bianche. Montato su carrelli molleggiati tipo Bettendorf - lunghezza cm. 17,5

C Tank/2 - Carro botte americano della «Hooker Chemicals Plastics» per il trasporto di cloro. Montato su carrelli molleggiati tipo Bettendorf, nel tipico colore arancione - lunghezza cm. 16

C Flat/5 - Carro pianale speciale della «Reading» montato su carrelli molleggiati tipo Bettendorf con piggy-back della Santa Fe, in colore argento e scritta rossa - lunghezza cm. 17,5

V BZ 31 - Carrozza pas-



V 501
L. 990 al pubblico

seggeri di II classe tipo «Ez 31» delle F.S. nel classico colore bruno e isabella - lunghezza cm. 25,5. (illustrata in IV di copertina)

V 501 - Vecchia carrozza a terrazzini di III classe a due assi, delle F.N.M., in colore verde e scritte oro - lunghezza cm. 13,5

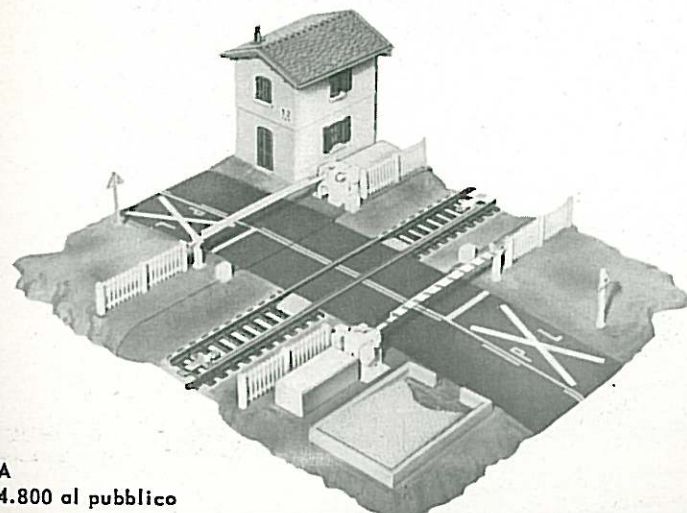
PLA - Passaggio a livello automatico. E' un magnifico modello del classico passaggio a livello che si incontra lungo le linee delle F.S. E' composto di tre pezzi separabili: uno centrale composto da un basamento di plastica e da una speciale sezione di binario di lunghezza pari a un «RD 20» questo binario porta un dispositivo di contatto per l'abbassamento automatico delle sbarre. Un pezzo laterale comprendente il casello e una sbarra comandata automaticamente dal passaggio del treno. Un terzo pezzo comprendente l'altra sbarra e il deposito di ghiaia. Occorre notare che per esigenze tecniche si è dovuto tenere il piano del binario più alto del piano di appoggio; questo non porta nessun inconveniente, ma si consiglia, per una maggiore perfezione estetica, l'uso della nostra massicciata, infatti lo spessore del basamento

del passaggio a livello sotto il binario è pari allo spessore della massicciata *Rivarossi* «MA/RDC». Le tre parti del passaggio a livello sono tenute unite saldamente da quattro paracarri, che si notano in figura appena dentro le sbarre. E' stato predisposto questo facile accorgimento per rendere più utile e pratico il passaggio a livello, infatti tra le due sbarre si possono inserire un numero indefinito di pezzi centrali «RD PL». Questo pezzo viene venduto anche separatamente.

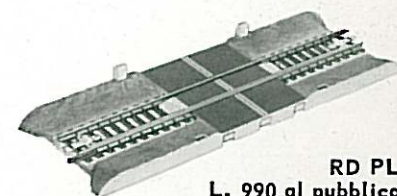
Altro pezzo venduto separatamente è la speciale sezione di binario «RD CP». Essa che è pari a un «RD 20», serve per prolungare il tratto di contatto per il comando delle sbarre del passaggio a livello ed anticiparne o ritardarne la chiusura e l'apertura. **SED - SES** - Nuovo tipo di scambio destro e sinistro con comando a mano prodotto specialmente per la «serie 22»; l'angolo al centro della sezione curva è di 30 gradi infatti questi scambi risultano dalla sovrapposizione di un «RD» con un «RC». Questi scambi non si possono collegare direttamente ai binari serie modello, ma occorre la interposizione della sezione di binario «RD con».

SM 308 - Scatola di montaggio di un passaggio a livello non comandato automaticamente composto di due parti: una con casello e sbarra; l'altra con deposito di ghiaia e sbarra.

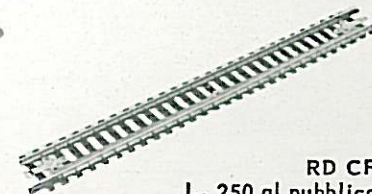
V 100 - Confezione comprendente una vastissima gamma di vernici speciali esattamente 23 colori diversi, 7 flaconcini di di-



PLA
L. 4.800 al pubblico



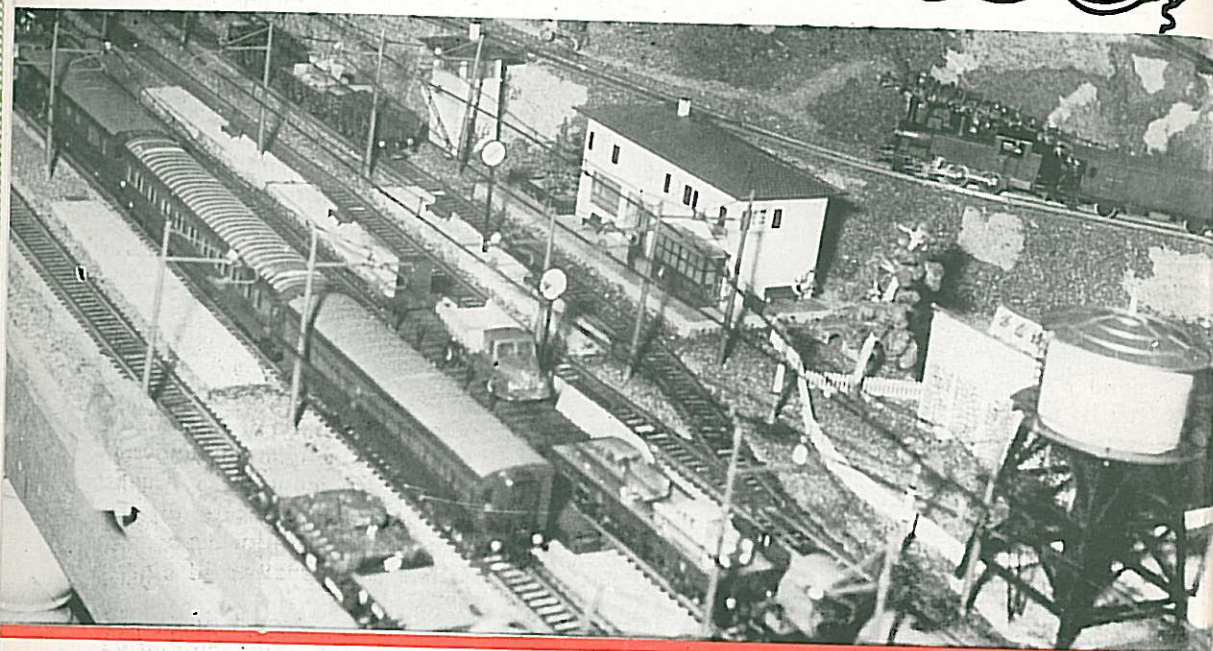
RD PL
L. 990 al pubblico



RD CP
L. 250 al pubblico

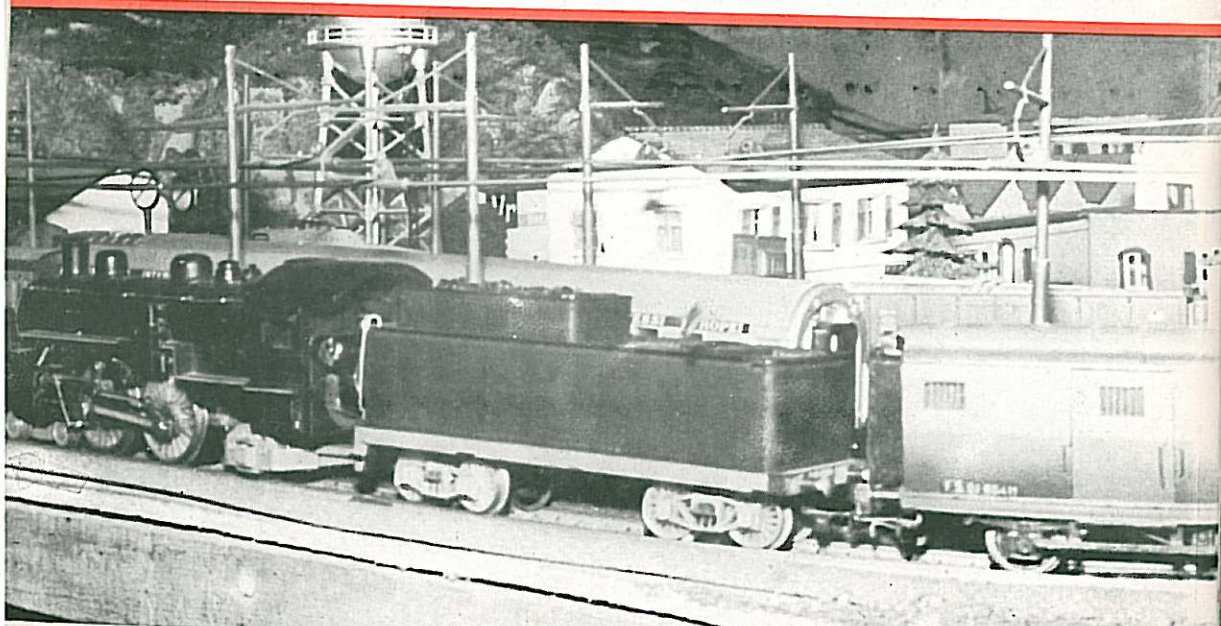
segue a pag. 34

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



Sopra La foto inviataci dal Sig. Schiatti rappresenta uno scorcio di plastico di discrete dimensioni la cui realizzazione dimostra buon gusto e attenta cura del particolare.

Sotto Particolare del plastico costruito dal Sig. Bianchi Ilvano di Siena. - Si noti in primo piano la «L 221/R» che nasconde in parte un «V LP».

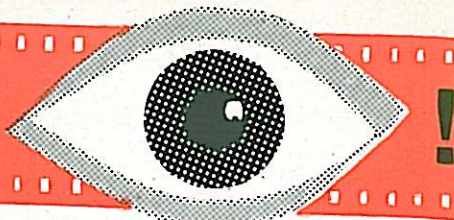


Due belle vedute del plastico costruito dal Sig. Ghizzoni Ermete. - La nitidezza delle due foto mette in risalto alcuni buoni particolari costruttivi. L'impiego di materiale «Faller», «Vollmer» e «Wiking» completa il tracciato ferroviario. - Nella foto sotto si notano costruzioni realizzate con le tavole inserite nella nostra rivista «H0 *Rivarossi*».

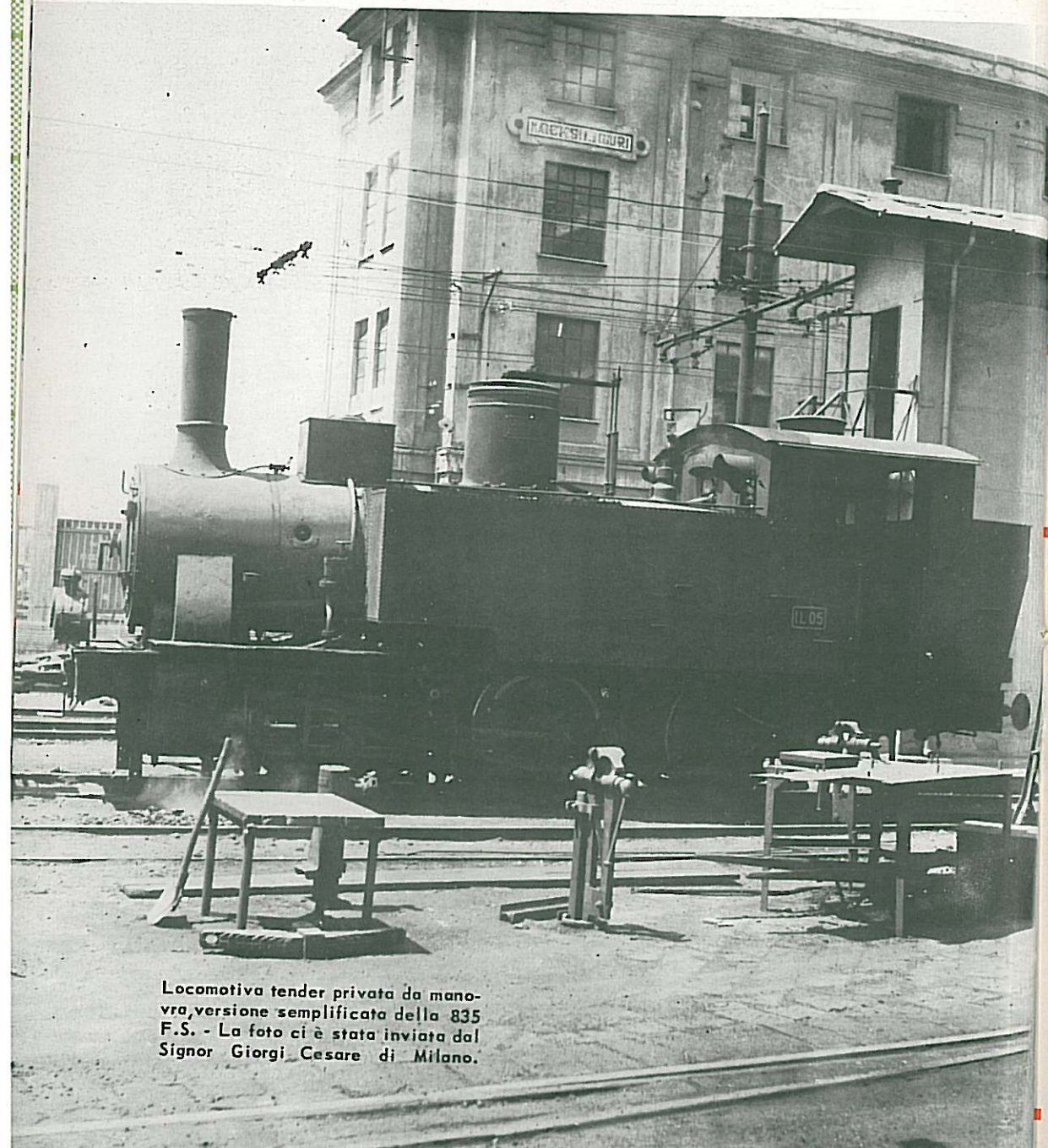


OCCHIO al TRENO

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.



Locomotiva tender privata da manovra, versione semplificata della 835 F.S. - La foto ci è stata inviata dal Signor Giorgi Cesare di Milano.



Sopra Questa fotografia inviataci dal nostro lettore Sig. Hagop Hovaghimian, rappresenta un caratteristico locomotore di servizio svizzero.

Sotto Deposito di S. Giuseppe presso Marino. Ultima motrice superstite a due piani, ora prossima alla demolizione, che circolava sulla rete tranviaria dei Castelli Romani. (Foto inviataci dal Sig. Renzo Marini di Roma).





segue

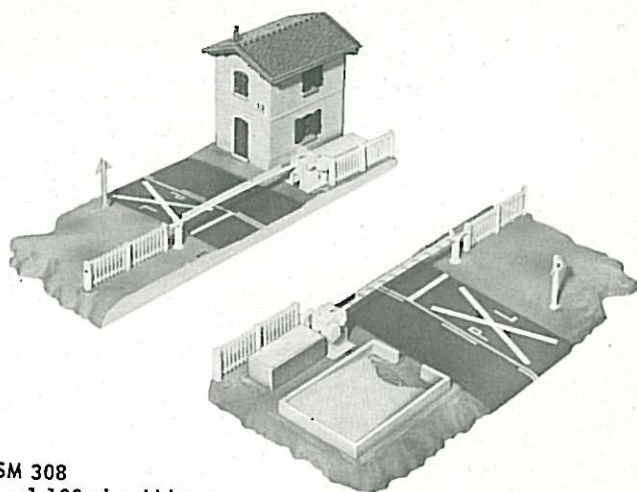
vetrina delle novità

luente e 4 pennelli. Presso i negozi può essere richiesto anche un solo flaconcino.

Una novità particolare è costituita dal nuovo locomotore «Le 424/3» con funzionamento in corrente alternata su tre rotaie; per questo scopo vengono pure prodotti gli assi con ruote non isolati «SFN 3718» con ruote di mm. 12,5 di diametro e «SFN 3734» con ruote di mm. 9 di diametro. Queste novità vengono presentate per favorire i fermodellisti che per ragioni economiche non intendono disfarsi del loro vecchio materiale in corrente alternata e allo stesso tempo desiderano possedere, perchè riprodotti esattamente in scala, i perfettissimi modelli Rivarossi. I suddetti assi con ruote possono essere sostituiti a quelli originali montati su tutto il materiale rotabile Rivarossi così da poter circolare sugli impianti a tre rotaie in corrente alternata.

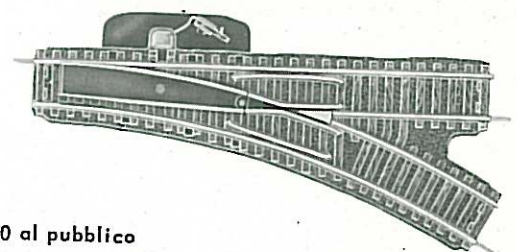
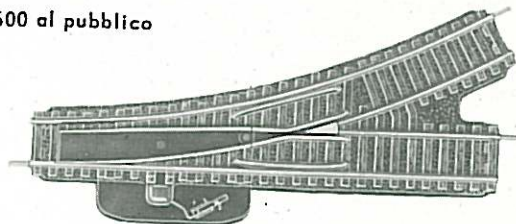
Diamo ora l'elenco delle novità Rivarossi 1960 che verranno consegnate più avanti.

- L' 940/R** - locomotiva a vapore G.R. 940 delle F.S.
- Le 428/R** - locomotore elettrico G.R. 428 delle F.S.
- L 0-8-0/R** - locomotiva pesante da manovra americana.
- I 940 PL/R** - Impianto passeggeri.

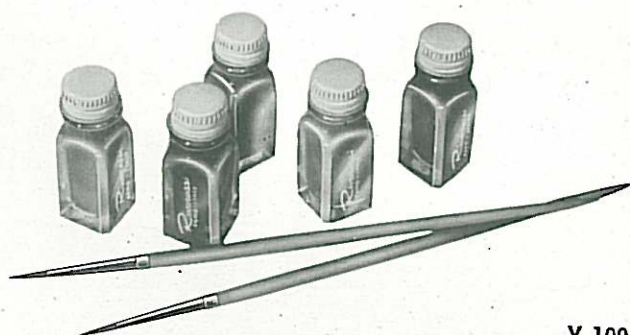


SM 308
L. 1.100 al pubblico

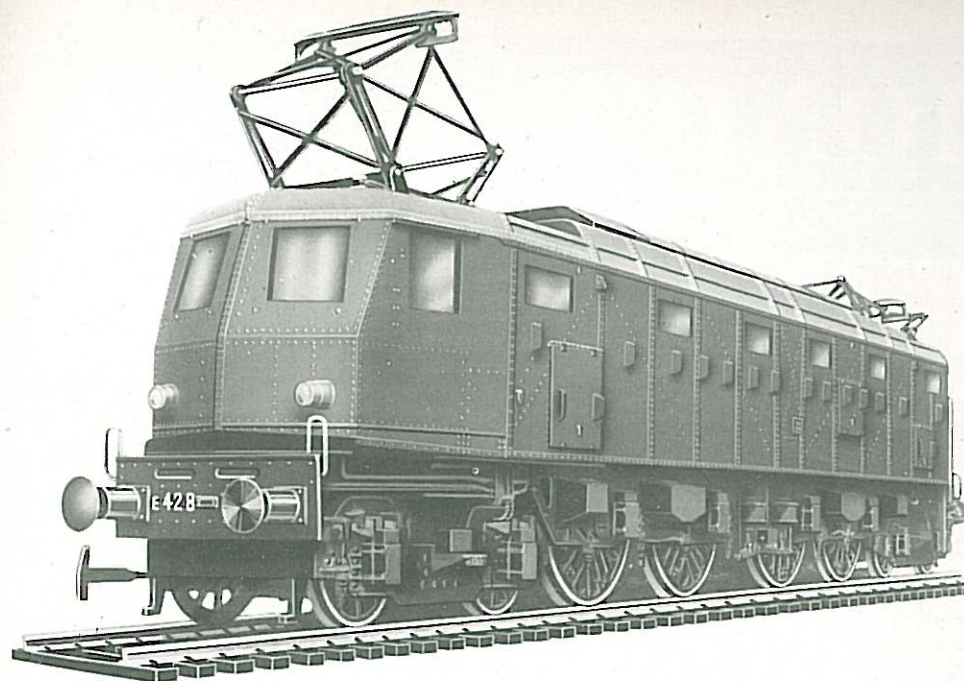
SES
L. 600 al pubblico



SED
L. 600 al pubblico



V 100
L. 3.000 al pubblico



Le 428/R L. 9.900 al pubblico - Di tutte le novità che verranno consegnate in autunno illustriamo solo questo locomotore elettrico. Le altre novità verranno illustrate nei numeri successivi.

- | | | | |
|---------------|---|------------------|---|
| C X/1 | - carro piatto con motrice FIAT 682 | CD 94 | - zioni con banchine. |
| DLA | - deposito locomotive singolo. | MSR/1 | - linea catenaria come sopra. |
| SM DLA | - scatola di montaggio per un deposito di locomotive. | MSR/2 | - motrice FIAT 682 con semimorchio Gondrand |
| PGA | - piattaforma girevole | MSR/3 | - motrice FIAT 682 con semimorchio Agip |
| S 111 | - serbatoio d'acqua | MSR/4 | - motrice FIAT 682 con semimorchio Southern Pacific |
| SM 111 | - idem in scatola di montaggio | MSR/4 | - motrice FIAT 682 con semimorchio Mobil |
| S 112 | - stazione «Dubino» | SM 307 | - scatola di montaggio di una stazione di campagna |
| S 113 | - stazione «S. Nazario» | I FM PL/R | - treno completo passeggeri della Santa Fe |
| SM 113 | - come «S 113» in scatola di montaggio | V A4/1 | - serie di 4 carrozze passeggeri della Santa Fe |
| SM 114 | - scatola di montaggio per una banchina semplice | V Vista/1 | - carrozza passeggeri con belvedere «Santa Fe». |
| SM 115 | - scatola di montaggio per una banchina terminale | V Coach/1 | - carrozza passeggeri «Santa fe». |
| SM 116 | - scatola di montaggio per due banchine terminali con gabinetto e magazzino | C Hop/1 | - carro tramoggia «Baltimora and Ohio» |
| S 117 | - posto di blocco | C Hop/2 | - carro tramoggia «Bostan and Maine» |
| SM 117 | - scatola di montaggio di un «S 117» | V Cab/1 | - vagone Caboose «Union Pacific» |
| S 118 | - scalo merci | V Cab/2 | - vagone Caboose «New Haven» |
| SM 118 | - come «S 118» in scatola di montaggio | V Pic/1 | - carro speciale della «Heinz» per il trasporto di sottaceti. |
| SM 119 | - staccionata | | |
| PS | - palo per la linea aerea nelle stazioni | | |
| RD 94 | - sezione di binario per il raddoppio della linea nelle sta- | | |



VITA DEI GRUPPI

Nasce il Gruppo Modellistico Catanzarese

«HO Rivarossi» è lieta di annunciare la avvenuta costituzione di un nuovo gruppo fermodellistico: si tratta del Gruppo Modellistico Catanzarese.

Alcuni fervidi modellisti di Catanzaro sentivano il desiderio di riunirsi, di associarsi, poichè intuivano gli enormi vantaggi che i singoli possono ricavare da una associazione di modellisti dove ognuno può scambiare le sue idee, le sue esperienze con quelle di tutti gli altri modellisti e da qui ricavare nuove indicazioni e consigli per sé.

Questo è principalmente lo scopo dei Gruppi fermodellistici e siamo lieti che a Catanzaro l'iniziativa e la costanza di pochi abbia avuto un lusinghiero successo se si pensa che ancora prima della costituzione ufficiale del Gruppo si contavano ben 60 adesioni.

Ciò ha meravigliato gli stessi promotori che mai avrebbero pensato che in Catanzaro esistessero tanti entusiasti modellisti e noi pensiamo che non tutti ancora hanno aderito al nuovo sodalizio.

Il Gruppo Catanzarese è partito bene e «chi ben incomincia è a metà dell'opera»; facciamo i nostri migliori auguri al Gruppo Catanzarese per una prospera attività, e vorremmo che l'esempio di Catanzaro, come di altre città, venga presto seguito da molte altre.

A titolo informativo rendiamo noto che per il momento l'indirizzo del Gruppo Modellistico Catanzarese è: presso Geom. Alfredo Servetto, Via Belvedere - tel. 3278 - Catanzaro.

Gruppo Fermodellistico Bolognese

L'entusiasmo che aleggia nel Gruppo

Fermodellistico Bolognese lo si nota facilmente dal tono delle notizie che si leggono sui suoi notiziari. Questo particolare entusiasmo è dovuto senza dubbio al fatto che il IX Congresso Nazionale Modellisti Ferroviari si terrà a Bologna. L'esperienza di questo Gruppo e l'entusiasmo che lo anima, lasciano pensare che il prossimo Congresso Nazionale avrà un successo splendido.

Durante l'assemblea dello scorso dicembre sono state rinnovate le cariche sociali e sono risultati eletti i Sigg. Ballarin Giuseppe, Ventura Uber, Capelli Aldo-brando, Pedretti Alessandro, Taulazzi Mario.

Con piacere apprendiamo che settimanalmente gli appassionati al Gruppo si riuniscono per discutere i loro problemi e scambiarsi esperienze.

Gruppo Romano Amici della Ferrovia

Diamo atto ai dirigenti del Gruppo Romano amici della ferrovia della loro instancabile e varia attività. Leggiamo sempre con molto interesse il notiziario mensile che riceviamo regolarmente, dal quale apprendiamo le varie iniziative che vengono messe in cantiere.

Il suddetto Gruppo organizza belle gite, ovviamente a carattere ferroviario, delle quali l'ultima in ordine di tempo è stata la visita agli impianti ferroviari di Terni, dello scorso novembre.

Prossimamente c'è in programma la visita all'ETR 300 il famoso «Settebello».

Ricordiamo per comodità di tutti l'indirizzo della Federazione Italiana Modellisti Ferroviari, Via Susini 16 - Firenze e quello dei Gruppi Fermodellistici di nostra conoscenza:

CLUB FERMODELLISTICO PELORITANO

c/o Dott. Elio Procopio

V.le S. Martino 342 is. 16/b - Messina

GRUPPO FERMODELLISTICO ROMANO

c/o Sig. Diotallevi

Via Crescenzo 43 - Roma

GRUPPO FERMODELLISTICO BOLOGNESE

- c/o Sig. Ballarin

Via Fioravanti 60 - Bologna

GRUPPO FERMODELLISTICO GENOVESE

- c/o Sig. Orsoni G.

Via Caffaro 7/2 - Genova

GRUPPO FERMODELLISTICO FIORENTINO

- c/o Sez. Materiale e trazione FESS.

Via S. Lavagnini - Firenze

CIRCOLO FERMODELLISTICO PALERMITANO

- c/o Prof. Buonocore

Via Principe di Belmonte 63 - Palermo

FERMODELCLUB TORINESE

c/o Ing. E. Pecco

Via Cibiria 12 - Torino

GRUPPO FERMODELLISTICO CATANZARESE

- c/o Geom. Alfredo Servetto

Via Belvedere 8 - Catanzaro

CLUB FERMODELLISTICO ANCONETANO

Via Orsi 1 - Ancona

GRUPPO FERMODELLISTICO BRESCIANO

Via X Giornate 25 - Brescia

CIRCOLO MODELLISTICO «MODEL»

Piazza della Conca - Massa

CLUB FERMODELLISTICO DI FAENZA

Piazza del Popolo 11 - Faenza (Ravenna)

CLUB DI VILLA D'ALME'

c/o Ing. Boccalari

Villa D'Almè (Bergamo)

Ci vediamo costretti, per due motivi, a rimandare al prossimo numero di giugno la pubblicazione delle foto dei modellini delle casette realizzati con le tavole di costruzione pubblicate nei numeri 32 - 33 - 34 - 35 - 36 e 37.

Primo motivo, lo spazio che è sempre tiranno.

Secondo motivo il fatto che la Ditta Faller ha sospeso la produzione delle vecchie parti staccate per modellisti e ne ha messo in commercio altre similari, perciò intendiamo presentare i suddetti modelli completati con le nuove parti staccate.



Errata Corriga del numero 36

Alla pagina 8 nona riga la frase va letta come segue «...con un totale di 595.000 Km. di binario».

Alla ventesima riga leggesi «Omaha» invece che «Ornaha».

Alla pagina 9 riga quarta - la tabella ovviamente è quella della pagina precedente.

Alla pagina 10 riga quattordicesima - leggesi «nel focolaio» e non «del focolaio».

Alla pagina 24, didascalia dell'articolo H 367/R leggesi: «Corazzata antica U.S.S. Olympia».

ASSORTIMENTO COMPLETO TRENI *Rivarossi*

TUTTO PER L'ALLESTIMENTO DEI PLASTICI

FERROVIARI

Pesaro



BOLOGNA

VIA MANZONI, 2

TELEF. 231.937

SI SPEDISCE OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO E IMBALLO

MILAN HOBBY

VIA F. BELLOTTI 13 MILANO (PORTA VENEZIA) TEL. 22.28.10

TUTTO PER IL
MODELLISMO



ACCESSORI PER
NAVIMODELLISMO



ACCESSORI PER
PLASTICI



VASTO ASSORTIMENTO
GIOCATTOLE SCIENTIFICI



Victor

presenta le sue pubblicazioni:

Modellistica

il giornale

dell' **AEROMODELLISTA**

BIMESTRALE
L. 200 LA COPIA
L. 1.000 ABB. ANNUO

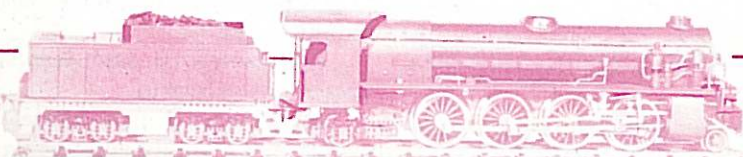
NAVI - TRENI - AUTO

MENSILE L. 100 LA COPIA
L. 1.000 ABBONAMENTO ANNUO

RICHIEDETE COPIA DI SAGGIO GRATUITA ALLE RISPETTIVE REDAZIONI - BORGO PINTI 99 ROSSO FIRENZE

TORINO

spedizioni celeri
per tutta Italia



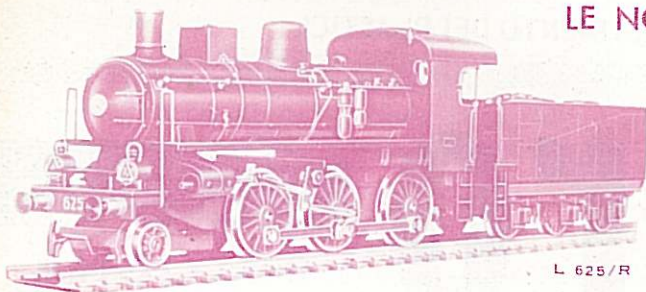
TEL. 42933

Rivarossi

ONORATO ISACCO Corso Vittorio Emanuele 36 - TORINO

ASSORTIMENTO COMPLETO DI TRENI ELETTRICI DI FABBRICAZIONE ESTERA
E NAZIONALE; MOTORI AEROPLANI, ECC.

SPEDIZIONI CELERI IN TUTTA ITALIA.



L. 625/R

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

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

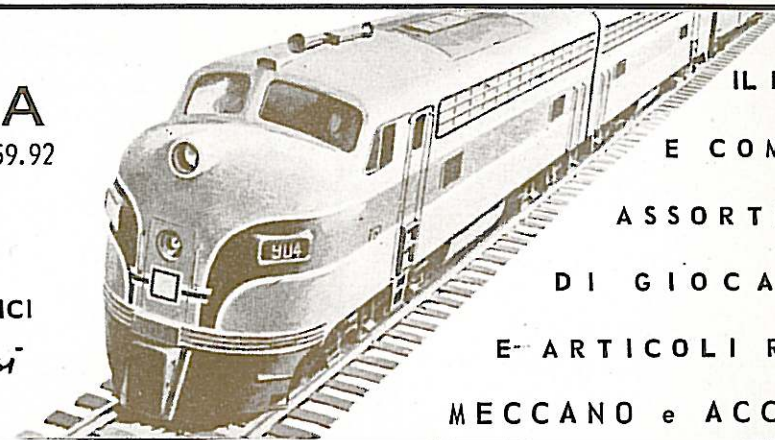
TRENI ELETTRICI RIVAROSSİ
MECCANO - GIOCATTOLE NAZIONALI ED ESTERI



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 GIOCATTOLE
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

CONSTRUZIONE PLASTICI

gozmati

VIA CESARE CORRENTI, 21
MILANO

TRENI ELETTRICI *Rivarossi*



Ogni numero 1 s. 6 d

European Railways



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

ANCHE CON POCHE NOZIONI DI FRANCESE

LEGERETE
CON PIACERE



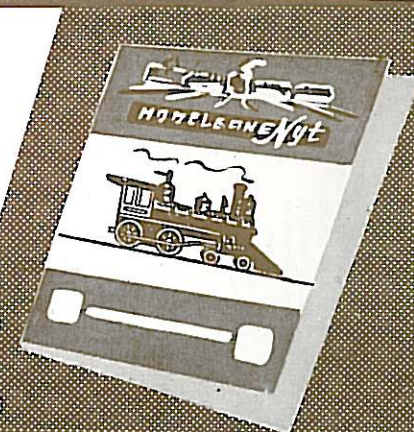
Sedici anni di esistenza - Tratta tutti gli argomenti ferroviari, plastici e descrizione di tracciati - Costruzioni di modelli ridotti - Segnali elettricità, ecc. Numerose illustrazioni.

L'INTERESSANTE RIVISTA

Modelbane *nyt*

DI MODELLISMO FERROVIARIO
DANESE

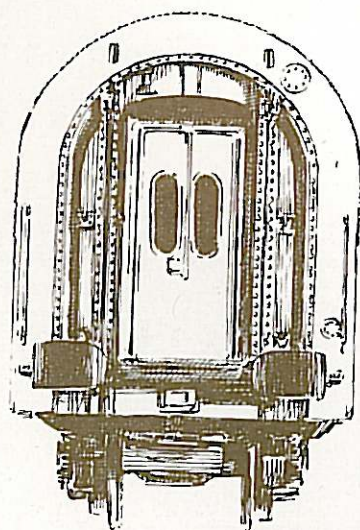
Kongevej 128 Virum (Danimarca)



GIORNI

ROMA

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



Rivarossi

TRENI ELETTRICI

Rivista mensile Spagnola
di modellismo ferroviario

TREN MINIATURA



ottica Bonzanini

CORSO CAVOUR, 15 - TEL. 23686 - NOVARA

Rivarossi

Revell

TRENI ELETTRICI

A FIRENZE

VICTOR

TITOLARE DELLA DITTA
G. PROSPERI-CHIODO E FIGLIO



Vi attende nel suo negozio

«AEROMODELLISMO FIORENTINO»
BORGO PINTI 99 ROSSO

IL PIU VASTO ASSORTIMENTO DI ARTICOLI PER AEROMODELLISMO
I MIGLIORI COMPLESSI PER RADIOCOMANDO IN DISTRIBUZIONE

TUTTA LA PRODUZIONE

Rivarossi

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

GIOTA

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 NOVITÀ

alla gioia dei bimbi

VIA PO 46 - TORINO
tel. 882850

COMPLETO

ASSORTIMENTO DI GIOCATTOLI E

MODELISMO DELLE MIGLIORI CASE ITALIANE ED ESTERE
COSTRUZIONI DI PLASTICI CON TUTTO IL RELATIVO ACCESSORIO

RIVAROSSİ

VOLLMER-WIKING

FALLER-REVELL

NELLO MARANI

cartoleria
Corso Repubblica n° 15
VENTINEGLIA - 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

MODELISMO
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

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

AEROMODELLI
Piazza Salerno 8 - ROMA
TUTTO PER IL MODELISMO

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 MODELISMO

INDUSTRIA GOMMA
A. Nicoletti
Piazza del Popolo 11 - FAENZA

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*
SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA

LA COMBA ETTORE
Via Ricasoli 133 - LIVORNO
TRENI ELETTRICI
PER GRANDI E PICCOLI
COMPLETO ASSORTIMENTO

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

Fate di "HO *Rivarossi*,"
la guida per i vostri acquisti

Abbonatevi ad "HO *Rivarossi*,"
rivista di modellismo ferroviario

1880

1955

Ditta Cav.

TELEF. 25.440

dal 1880
la Ditta
di fiducia

"CASABELLA - TESTI" Via Altinate 16 - tel. 25.440 - 35.082

"TESTI GIOCATTOLI" G. so Garibaldi 2 - tel. 39472

GIOCHI e GIOCATTOLI di tutti i tipi

FERROVIE *Rivarossi* cataloghi a richiesta

TESTI REPARTO GIOCATTOLI INGROSSO - VIA S. BIAGIO, 4 - TEL. 39.499 - 44.200

Ferruccio TESTI

PADOVA

Rivarossi

MODELISMO



VIA BALDISSERA, 9

MILANO