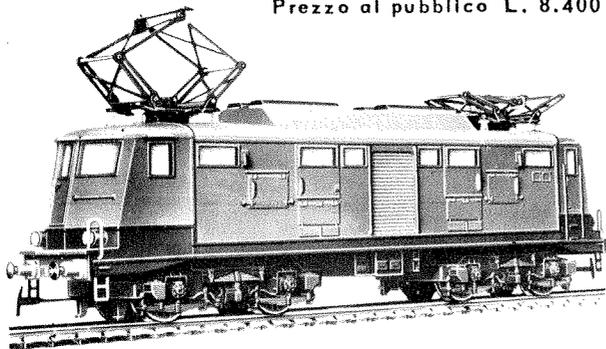


# Rivarossi

HA REALIZZATO:

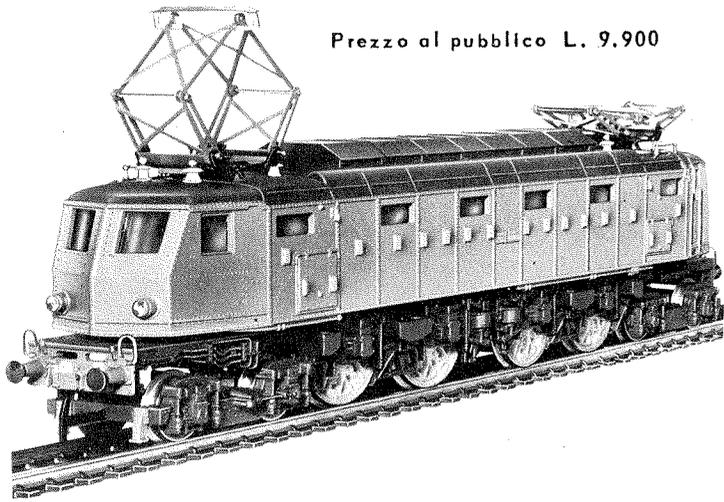
## Le 424/R

Locomotore elettrico  
riproducendo esattamente il  
prototipo E 424 delle F.S.  
Pantografi di nuovo tipo  
Grande potenza di trazione  
Lunghezza cm. 19,3



Prezzo al pubblico L. 8.400

Prezzo al pubblico L. 9.900

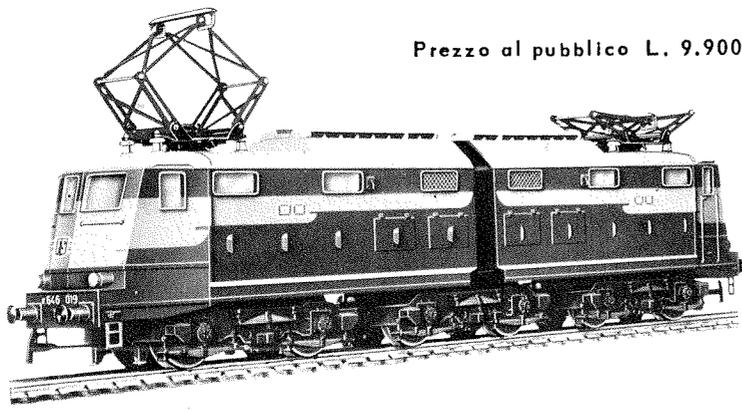


## Le 428/R

Nuovo locomotore elettrico  
riproducendo nei  
minimi particolari il  
prototipo delle F.S.  
Inversione automatica  
dell'illuminazione  
con il senso di marcia  
Dolcezza di funzionamento  
Lunghezza cm. 22

## Le 646/R

Locomotore elettrico  
perfetta riproduzione  
del modello  
E 646 delle F.S.  
Inversione automatica  
dell'illuminazione  
con il senso di marcia  
Silenziosità e grande  
potenza di trazione  
Lunghezza cm. 22,8

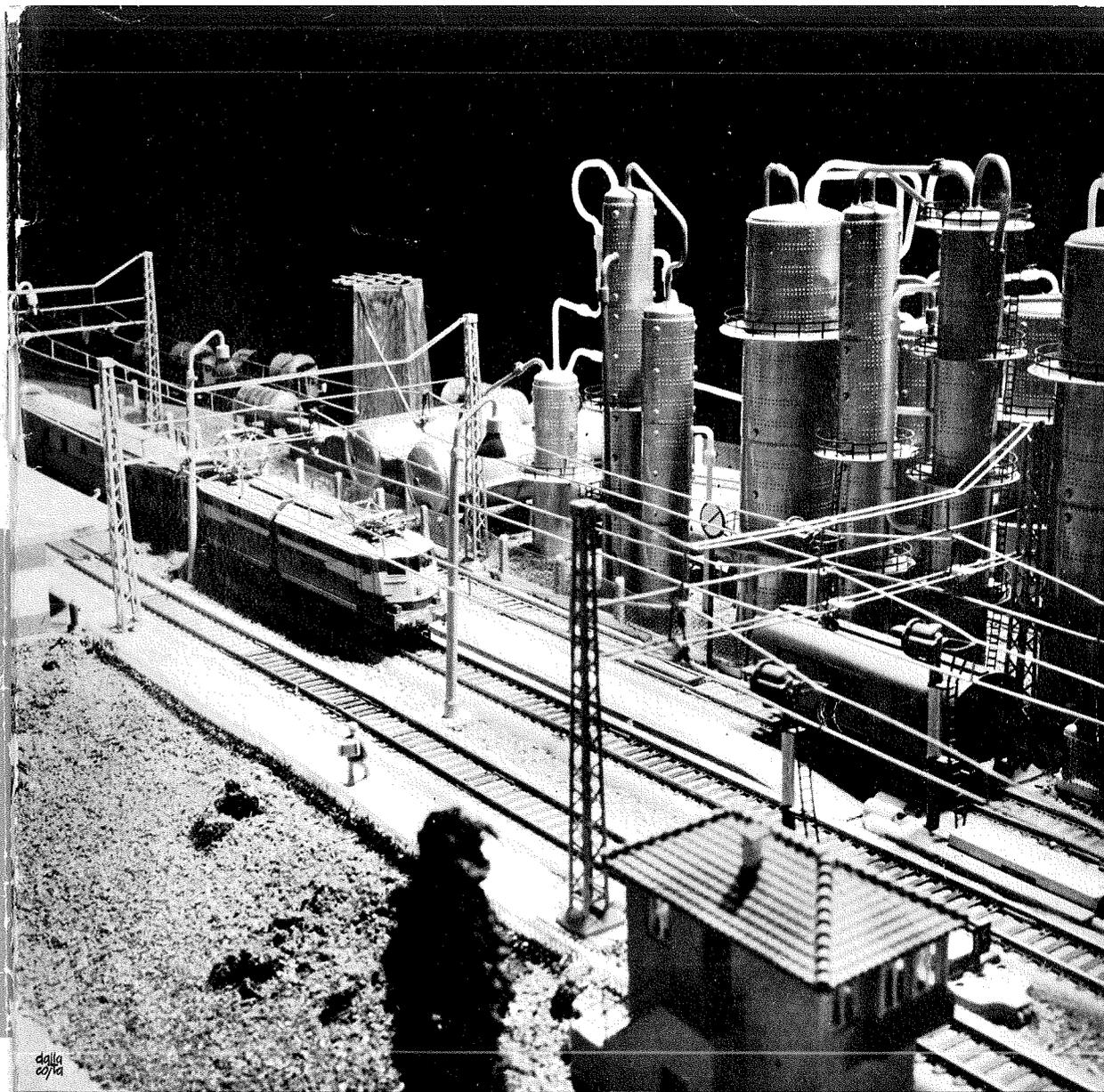


Prezzo al pubblico L. 9.900

Tre diversi locomotori

Tre pregi comuni

Accuratezza - Precisione - Realismo



dalla  
copia

# 42 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

# H10

febbraio 1961  
anno VII - L. 150

pubblicazione bimestrale

Rivarossi



*Mastro Gippetto*

di  
**SCAGLIA & FIGLIO**

**GIOCHI E  
GIOCATTOLI**

**MODELLISMO**

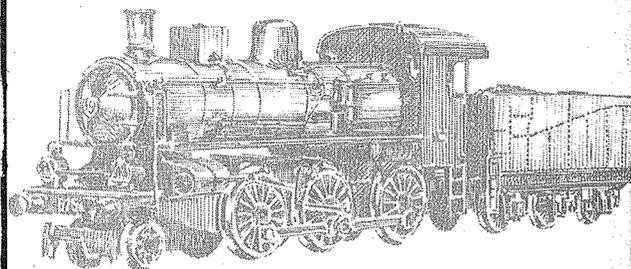
MILANO  
CORSO MATTEOTTI, 14  
TELEF. '79.12.12

**Zambelli**

Via Pier della Francesca, 13  
Milano Nord

**Zambelli**

**TRENI  
ELETTRICI  
E  
MODELLISMO**



**Se Ho**

VI PIACE DIVULGATELO FRA I

VOSTRI AMICI ET CONOSCENTI

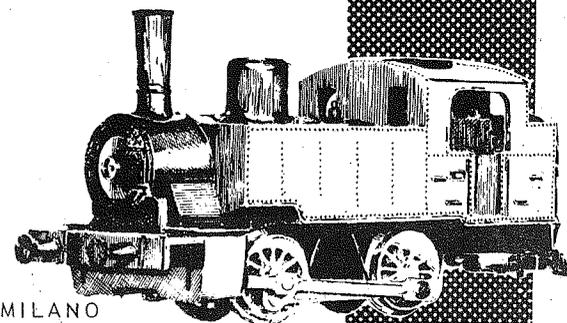
ABBONAMENTO ANNUO L. 800

NUMERI SINGOLI E ARRETRATI L. 150

**fochimodels** DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

Tutto per l'Aeromodellismo - Automodel-  
lismo - Navimodellismo - Fermomodellismo -  
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 riparazioni  
in genere.



MILANO  
Corso Buenos Aires, 64-tel. 221.875

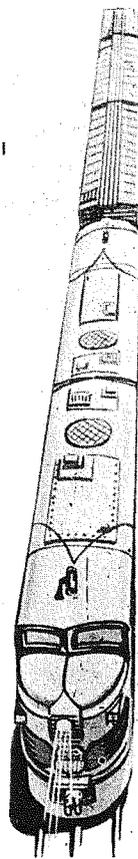
**AVIOMINIMA**  
COS. MO

COSTRUZIONI MODELLISTICHE  
ROMA - VIA S. BASILIO 49 A  
OVITA' PER I MODELLISTI FERROVIARI  
LISTELLI PROFILATI IN BOSSO  
LUNGHEZZA CM. 50  
NELLE SEZIONI E MISURE:

MM. 1,5x1,5	2x2	3x3	3x4	CAD.	£. 80
1,5x1,5	2x2	3x3		"	£. 100
1,5x 2	2x3	3x4		"	£. 100
1x1,5	1,5x2	2x3	3x4	"	£. 80
1,5x1,5	2x2	3x3	3x4	"	£. 80
1,5x1,5	2x2	3x3		"	£. 100
1,5x2	2x3	3x4		"	£. 100

**AVIOMINIMA**

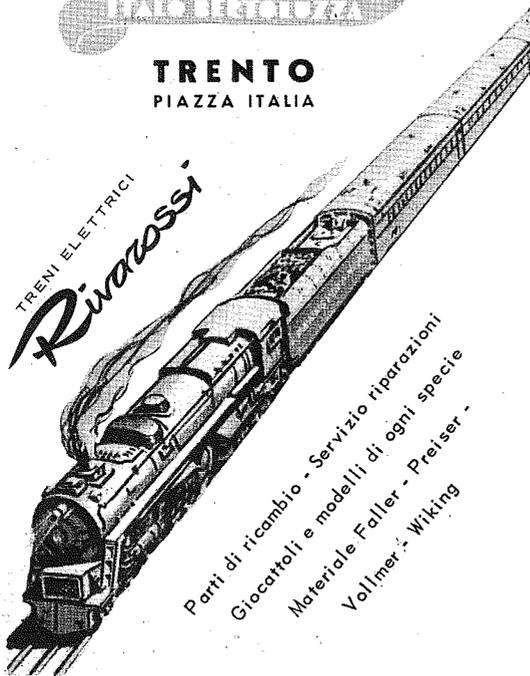
LA PIU' ATTREZZATA ORGANIZ-  
ZAZIONE PER IL MODELLISMO  
PUO' SPEDIRVI QUALUNQUE CO-  
SA DESIDERIATE.



**Italo**

**TRENTO**  
PIAZZA ITALIA

TRENI ELETTRICI  
**Rivarossi**



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

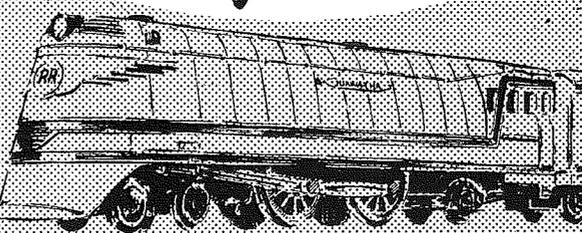
LA CASA DEL GIOCOTTOLO

**Bolla**

di G. BOLLA

VIA MANNO 53  
CAGLIARI

TUTTO  
PER  
IL MODELLISMO



**treni elettrici**

**"Rivarossi"**



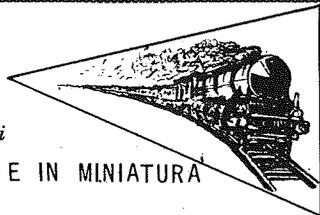
**T. Ciccolella & Figlio**  
**Regali**

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

**NAPOLI**

PARTI DI RICAMBIO  
SERVIZIO ASSISTENZA  
ACCESSORI  
FALTER  
PREISER  
VOLLMER

# 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



## LA MODELLISTICA

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

GIOCATTOLI E MATERIALI INERENTI  
ALLA COSTRUZIONE IN MINIATURA  
DI GIOCATTOLI MECCANICI

# Brondi PISA

BORGOSTRETTO 42 R - Tel. 3623

ASSORTIMENTO COMPLETO  
TRENI ELETTRICI IN MINIATURA

accessori per plastici  
di case estere  
e nazionali

*Rivarossi*  
PEZZI DI RICAMBIO, RIPARAZIONI, LAMPADARI - TV - RADIO

A FIRENZE

# VICTOR

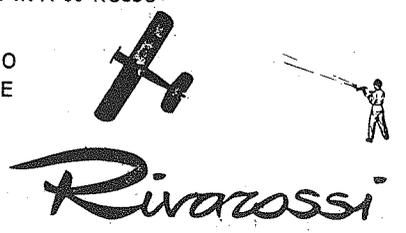
TITOLARE DELLA DITTA  
G. PROSPERI-CHIDO E FIGLIO



Vi attende nel suo negozio

«AEROMODELLISMO FIORENTINO»  
BORGO PINTI 99 ROSSO

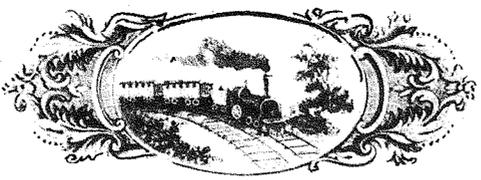
IL PIU-VASTO ASSORTIMENTO DI ARTICOLI PER AEROMODELLISMO  
I MIGLIORI COMPLESSI PER RADIOCOMANDO IN DISTRIBUZIONE



TUTTA LA PRODUZIONE

# CIPICIANI

PERUGIA - VIA ALESSI 12



VASTO ASSORTIMENTO TRENI ELETTRICI

*Rivarossi*

PARTI DI RICAMBIO  
PEZZI STACCATI  
PER MODELLISTI

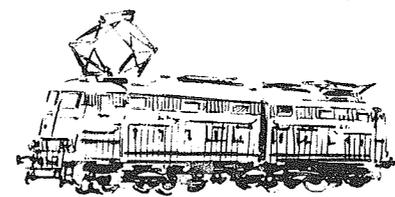
MATERIALI  
AERO-NAVIMODELLISTICI  
NAZIONALI ED ESTERI

Servizio riparazioni ed assistenza tecnica

CARTOLERIA

# MARANI

CORSO REPUBBLICA N° 15 VENTIMIGLIA Tel. 21216



*Rivarossi*

**FALLER**

**PREISER**

REVELL

WIKING

**VOLLMER**

Laboratorio attrezzato

# REARADIO

DI GRAZIOSI ALIMENA  
VIA D. CHIESA 1/A ANCONA  
Tel. 28879

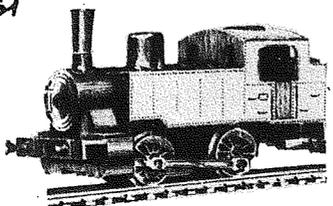
VASTO ASSORTIMENTO TRENI "HO"

*Rivarossi*

WIKING

**FALLER**

**VOLLMER**



Parti di ricambio - accurate riparazioni  
consulenza tecnica nella costruzione di plastici

"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



# Gasperini

GIOCATTOLI

ASSORTIMENTO

MATERIALE H<sub>0</sub>

TRENI

Rivarossi

COSTRUZIONE

PLASTICI

GIOCATTOLI DI

TUTTI I TIPI

BOLOGNA  
VIA FARINI 2  
TEL. 35217

Se

H<sub>0</sub>

VI PIACE DIVULGATELO FRA I

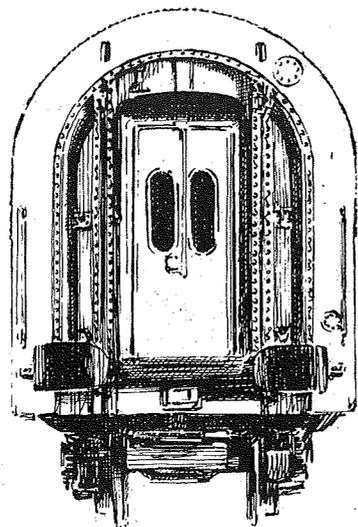
VOSTRI AMICI ET CONOSCENTI

ABBONAMENTO ANNUO L. 800

NUMERI SINGOLI E ARRETRATI L. 150

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

TRENI ELETTRICI



Rivarossi

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

gozmati  
VIA CESARE CORRENTI, 21  
MILANO

TRENI ELETTRICI Rivarossi



RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

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

n. 42 Febbraio 1961 Anno VII L. 150

H<sub>0</sub> Rivarossi

EDITORIALE

Sentiamo la necessità di esprimere su questa pagina la nostra soddisfazione per il notevole successo che hanno avuto i nostri modelli messi in commercio durante il 1960.

In modo particolare va notato il successo veramente strepitoso delle locomotive «L 940/R» e «Le 428/R», molto attese entrambe da tutti i fermodellisti italiani e che la nostra casa ha prodotto seguendo i dettami di «accuratezza, precisione e realismo» che da anni ci accompagnano nel nostro lavoro e che sono le nostre maggiori caratteristiche.

Notevole successo hanno avuto anche le nuove stazioni in plastica, finemente dettagliate nei particolari, riproducenti prototipi realmente esistenti. A tale proposito desideriamo illustrare un concetto che deve essere bene considerato dagli acquirenti del treno in miniatura. Intendiamo parlare del «Sistema Rivarossi», vale a dire un sistema di treni modello e non solo treni, ma binari, accessori per treni, stazioni ecc. che si collegano vicendevolmente senza nessun problema poichè ogni pezzo è stato studiato e realizzato con gli stessi criteri informativi e per funzionare l'uno con l'altro.

Per i fedeli al treno «Rivarossi» è motivo di soddisfazione e di orgoglio essere nella certezza che il treno «Rivarossi» è sistema perchè è fatto in modo che possa combinarsi nelle più svariate possibilità con tutto il restante materiale.

Il fatto che «Rivarossi» è sistema deve essere tenuto presente soprattutto da chi desidera introdursi al fermodellismo.

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

Costruiamo un plastico	Pag. 8
Documenti del passato ferroviario (a cura di Zeta-Zeta)	14
L'Album delle locomotive	20
Una tavola di costruzione	22
I plastici dei lettori	26
Occhio al treno	30
Concorso «Flash»	32
I nostri lettori all'opera	34
Costruzioni in cartoncino	35

NEL PROSSIMO NUMERO

Documenti del passato ferroviario (II puntata)
L'Album delle locomotive
Costruzioni in cartoncino
Concorsi fotografici ed altre interessanti rubriche

# costruiamo un plastico

Un vivo senso di interesse ha destato nei visitatori dello stand «Rivarossi» alla Fiera di Milano del 1960, la presentazione di un grande plastico. Interesse suscitato non tanto da particolari accorgimenti fermodellistici, ma da un vivo senso di reale che lo distacca nettamente da altre realizzazioni del genere. Ciò che lo fa essere ... reale è la indovinata disposizione dei binari di percorso e di stazione, i lunghi tratti rettilinei e la saggia «paesaggistica» che, sfruttando le ottime prestazioni delle nuove stazioni ad elementi componibili, fa da ottima cornice a questo mondo ferroviario in miniatura.

Riteniamo superfluo riportare la tecnica di costruzione seguita. Ci permettiamo

secondo la tecnica ormai abituale, partendo da un robusto traliccio in legno da costruzione ricoperto da un foglio di compensato a forte spessore (5 mm.). La bordatura, come le sei gambe di ogni tavolo, sono di faggio evaporato opportunamente lucidato ad opera compiuta. Le pareti d'appoggio della parte montagnosa ai lati del ripiano hanno per il lato comune dei due tavoli la forma identica per donare ai rilievi la richiesta soluzione di continuità.

Dal punto di vista scenografico il materiale fotografico che pubblichiamo si presta meglio di ogni prolissa descrizione per mostrare al lettore le più piccole sfumature

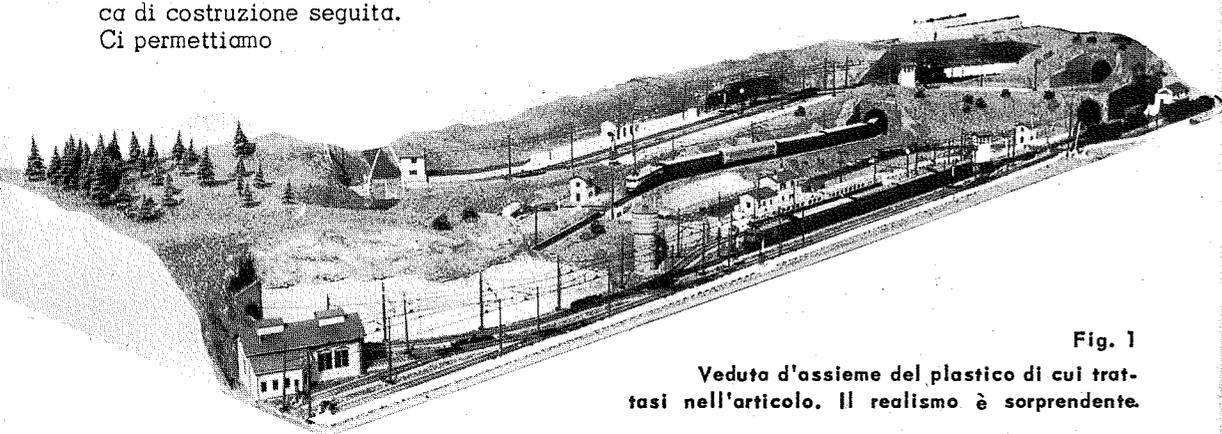


Fig. 1  
Veduta d'insieme del plastico di cui trattasi nell'articolo. Il realismo è sorprendente.

rimandare il lettore a precedenti numeri di questa rivista, nei quali tale argomento è stato più volte trattato.

E' però necessario dire che il plastico è stato costruito su due tavoli accostabili con incastri di riferimento e tenuti saldamente uniti da robuste chiodate. Sia i binari, che l'impianto elettrico sono stati sistemati in modo da rendere possibile la scomposizione del plastico nelle due parti, per esigenze di trasporto o magazzinaggio. Ciò d'altra parte risulterà evidente conoscendo le dimensioni totali in pianta del complesso: m. 4,30 x m. 1,25. Pure i tavoli, identici nella struttura, sono stati costruiti

circa le riproduzioni in miniatura di un ideale superficie terrestre o ferroviario. Infatti come tale possiamo pensare questo plastico, poichè il forte sviluppo in senso longitudinale, aiuta la mente ad immaginare vere stazioni o linee che permettono al treno di stendersi per lunghi tratti rettilinei liberandosi dalle curve e controcurve che sovente costringono il treno, sui normali plastici, a contorsioni non proprio ferroviarie.

Le curve, purtroppo inevitabili, sono state occultate in galleria, come pure in galleria sono stati occultati i tratti di linea con pendenza (in ogni caso mai supe-

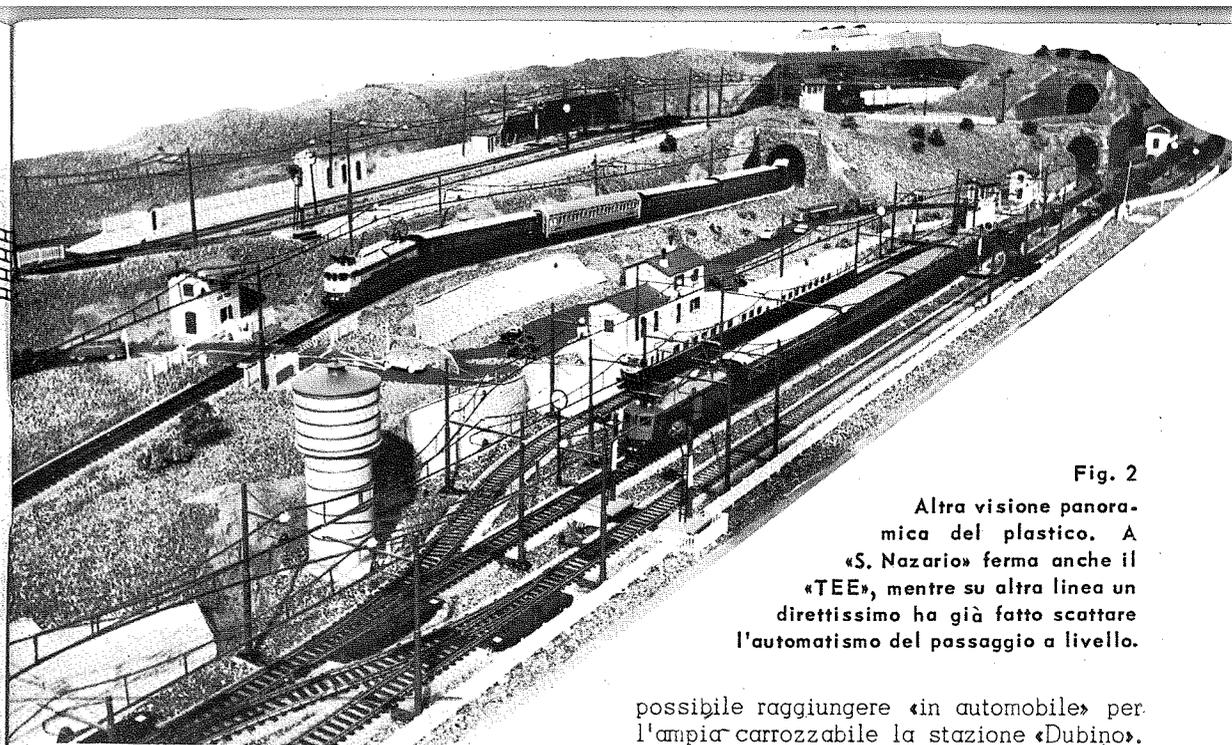


Fig. 2  
Altra visione panoramica del plastico. A «S. Nazario» ferma anche il «TEE», mentre su altra linea un direttissimo ha già fatto scattare l'automatismo del passaggio a livello.

riore al 3,5 per cento), per non vedere il treno arrancare su linee la cui pendenza è, seppure così lieve, tutt'altro che in iscala con la realtà.

Che dire delle due stazioni? La stazione a valle «S. Nazario», munita di cabina di blocco, scalo merci con piano di carico e binari di smistamento ha pure in dotazione un deposito locomotive attrezzato per il rifornimento d'acqua alle locomotive a vapore. Complesso, questo, proprio di stazione di discreta importanza. Da «S. Nazario» è

possibile raggiungere «in automobile» per l'ampia carrozzabile la stazione «Dubino». Viaggio sicuro e breve. Sicuro, perchè la strada è protetta negli attraversamenti con la ferrovia da passaggi a livello automatici, e breve poichè la ferrovia per salire a «Dubino» deve toccare (idealmente) altri centri abitati. A «Dubino» la strada ferrata si biforca per permettere sorpassi o manovre, approfittando dello spazioso scalo.

La stazione, dallo stile inconsueto, ma riproducente nei più piccoli dettagli il reale prototipo, è dotata di gabinetti e deposito attrezzi. Di notevole effetto è l'impiego in larga scala della staccionata che confe-

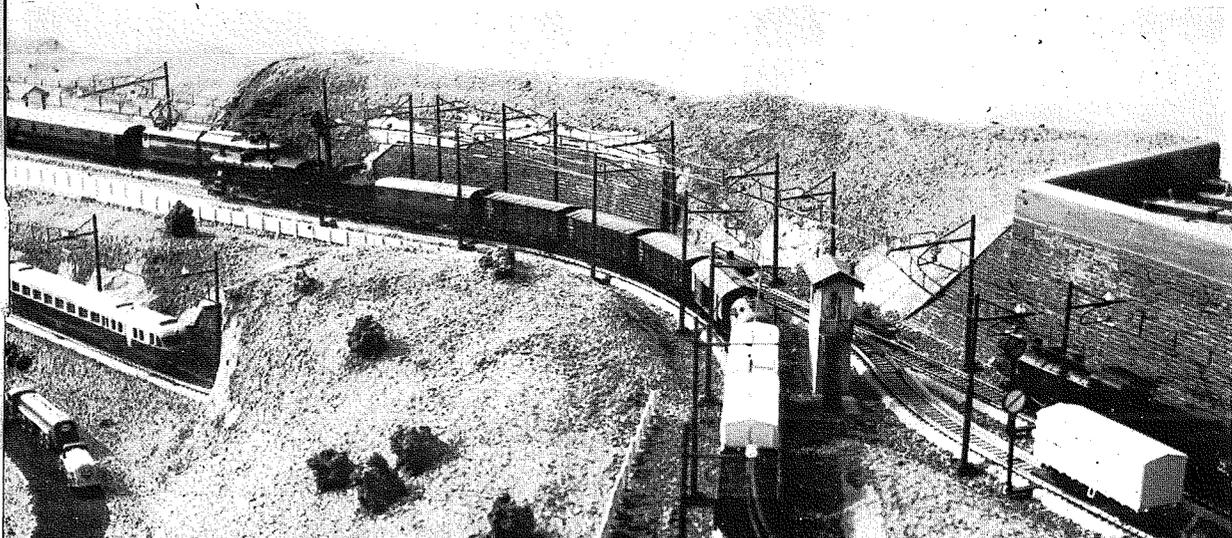


Fig. 3  
A «Dubino» il traffico merci è intensissimo. Un convoglio trainato da una 740 sta entrando in stazione.

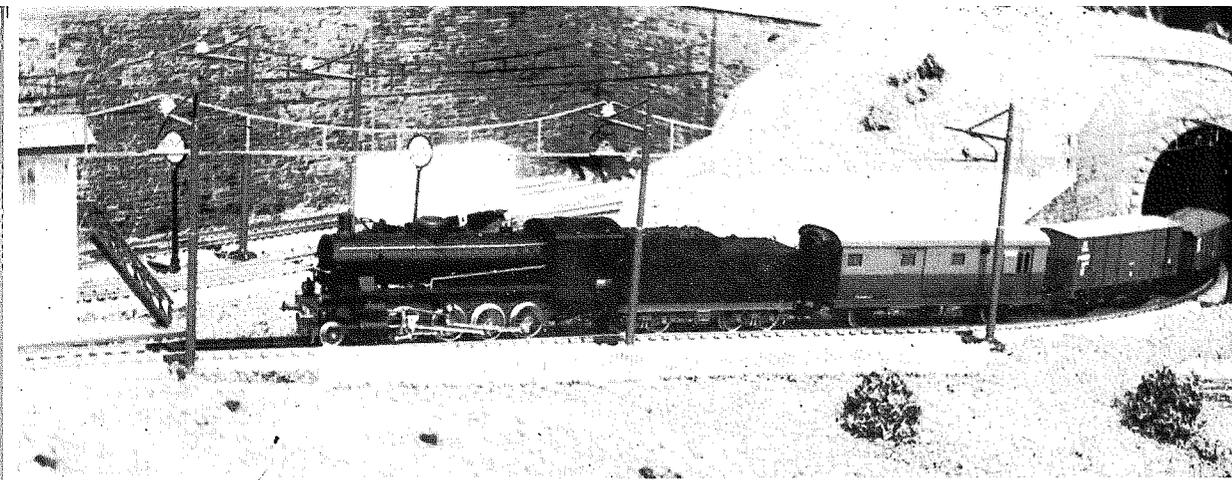


Fig. 4 Convoglio merci uscente da una galleria in prossimità di «S. Nazario».

risce vera atmosfera F.S.

Vediamo ora, dopo la «panoramica», la parte elettrica.

Molto semplice come concetto e come realizzazione perchè nel tracciato è stato escluso il sistema a blocco automatico. In sostanza, e come del resto è visibile dallo schema che riportiamo, l'intero percorso è stato suddiviso in due tratte indipendenti, comandate ciascuna da un trasformatore-raddrizzatore collegato ad un «VAmetro». Altri due trasformatori-raddrizzatori sono collegati alle due tratte per il funzionamento delle motrici a mezzo di una rotaia comune (quella sulla quale sono state eseguite tutte le sezioni) e della linea aerea. In sintesi si hanno le seguenti suddivisioni di percorso:

**Tratta AA** - Il trasformatore pilota tutti i binari di stazione, di smistamento e di deposito di «S. Nazario», più la linea di accesso dal lato destro.

**Tratta BB** - Idem per «Dubino», più la linea di accesso comprendente il raddoppio di linea in galleria (naturalmente accessibile

dall'esterno) costruito per sosta supplementare di convogli o per la formazione di nuove composizioni di treni lontano dagli occhi dell'osservatore. Questo binario (riportiamo una pura curiosità) può, tra l'altro, rivelarsi utilissimo per giuocare scherzi ai profani, perchè se, ad esempio, si fa notare ad essi la partenza di un treno da «S. Nazario» esso scomparirà nella galleria e si fermerà in uno dei due binari di raddoppio cedendo il passo ad un altro treno precedentemente preparato. Dopo alcuni giri si invertirà la manovra e... riapparirà senza evidente manovra esterna il primo treno. Naturalmente quanto eseguito e quanto descritto possono suggerirvi punti e spunti utili per altre realizzazioni. Pure il tracciato dalla linea semplice, quasi schematica, può essere ampliato con notevole successo. Pure la parte paesaggistica può essere modificata con l'aggiunta di casette «Faller» dando ad esse un giusto ambientamento.

Sperando di esservi stati utili in qualche modo non ci resta che augurarvi un buon lavoro.

Fig. 5 Accelerato trainato da un 424 in sosta sul secondo binario di «S. Nazario».



Desideriamo a questo punto riallacciare l'argomento a quanto accennato più sopra a riguardo delle nuove stazioni, ampliare un poco l'argomento e fare una breve panoramica sulle possibilità che offre il treno «Rivarossi». Con la messa in commercio delle nuove stazioni, comprendenti oltre le stazioni vere e proprie, anche il complesso di banchine, banchine terminali, pali per linea aerea ecc. ecc., possiamo parlare di un «Sistema Rivarossi». Dobbiamo andare col pensiero anche al nostro binario e a tutta la nostra produzione. Ogni articolo che viene da noi studiato e realizzato soddisfa a certe ben precise caratteristiche che lo innestano nel complesso della nostra produzione e ne risulta in ogni caso qualcosa di unitario. Col nostro materiale non c'è neanche da porsi il dilemma o l'interrogativo se un pezzo nuovo può collegarsi e combinarsi adeguatamente con tutto il resto della nostra produzione; infatti nostro intendimento è di creare un treno che possa senza problemi di sorta per i fermodelisti essere completo e svilupparsi in infinite possibilità sì da soddisfare le più disparate esigenze pur mantenendo una gamma di prodotti ristretta.

Citiamo a questo riguardo il nostro binario studiato scientificamente; con pochi pezzi standard del quale si può costruire qualsiasi forma di tracciato. Le nostre nuove stazioni rientrano nel sistema «Rivarossi», infatti la lunghezza delle banchine, la loro larghezza e la loro fabbricazione sono state studiate in modo che

possano in ogni caso accoppiarsi in tutte le possibili combinazioni tra loro con i nostri binari, con la massicciata «Rivarossi» ecc.

Gli interbinari sono stati calcolati in modo tale che le banchine entrino con esattezza. Le banchine sono variamente amplibili tra di loro e con le diverse nostre stazioni che sono già in commercio e che usciranno nel futuro. Sul marciapiede delle stazioni e sulle banchine si può inserire con estrema facilità e semplicità il nostro palo per stazione per l'installazione della linea aerea a catenaria. Con la rotaia «RD 94» e la catenaria «CD 94» qualsiasi forma di raddoppio di linea è possibile mantenendo l'interbinario sufficiente per le nostre banchine.

Chiediamo scusa se siamo scesi nel dettaglio di alcune esemplificazioni ma lo abbiamo dovuto fare per rendere esattamente chiara la visione di quello che è il «Sistema Rivarossi».

Ringraziamo tutti i nostri affezionati acquirenti per avere scelto il nostro treno. Da parte nostra non possiamo che congratularci con loro perchè la loro scelta è stata felice e potranno, seguendoci sempre per l'avvenire, avere un treno sempre più completo non solo nella parte strettamente ferroviaria, ma anche di ogni accessorio.

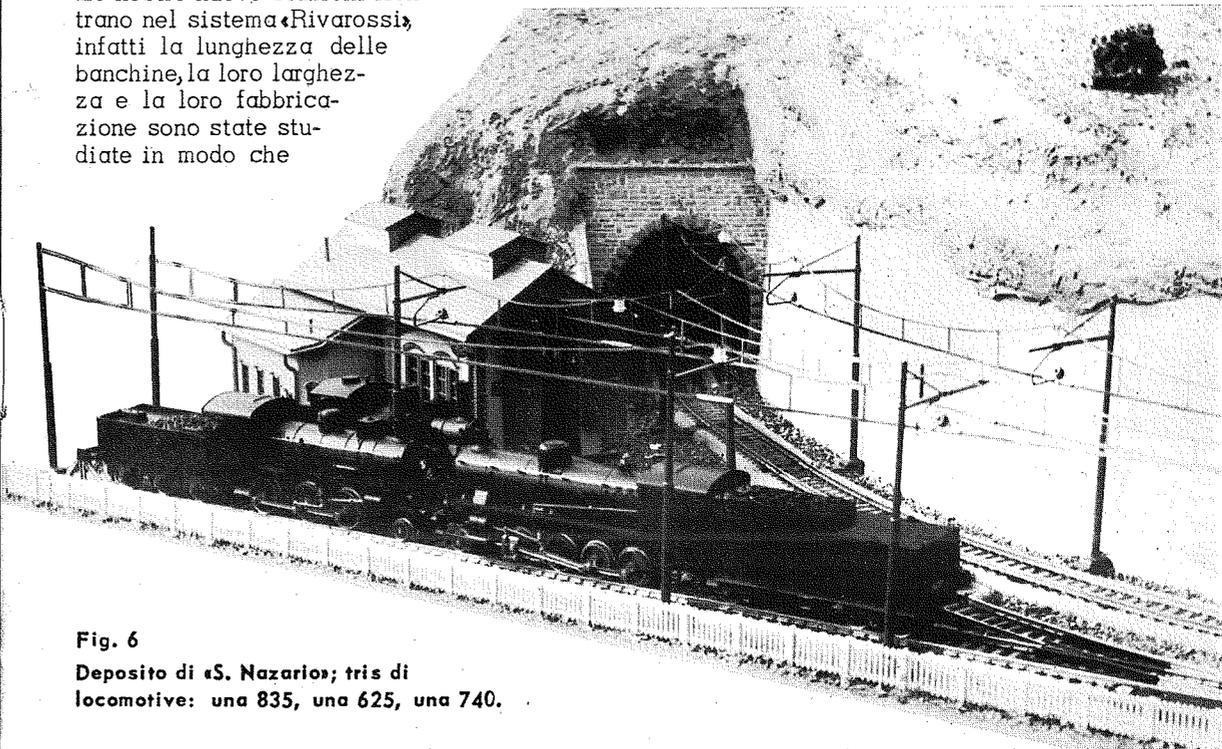


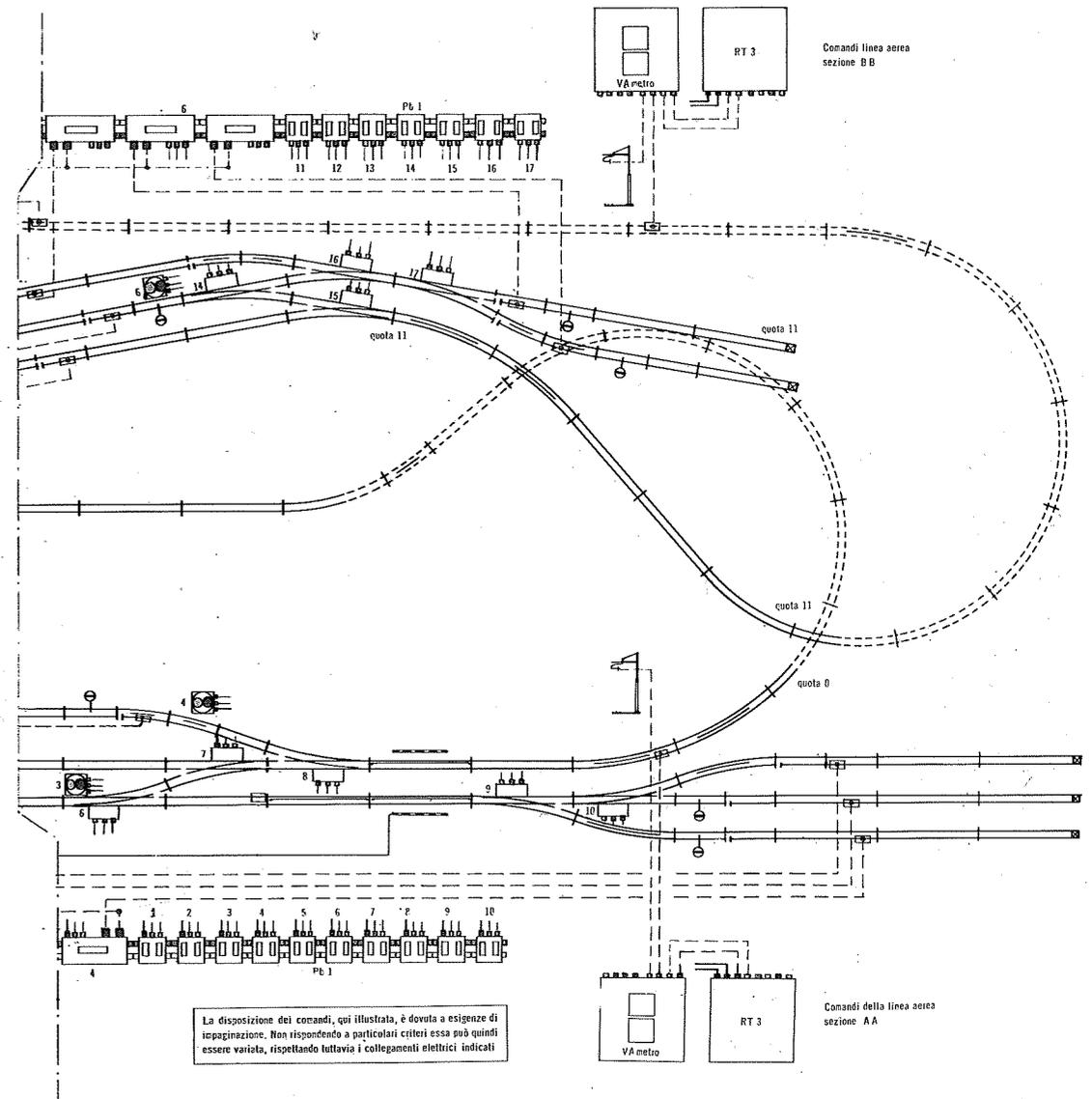
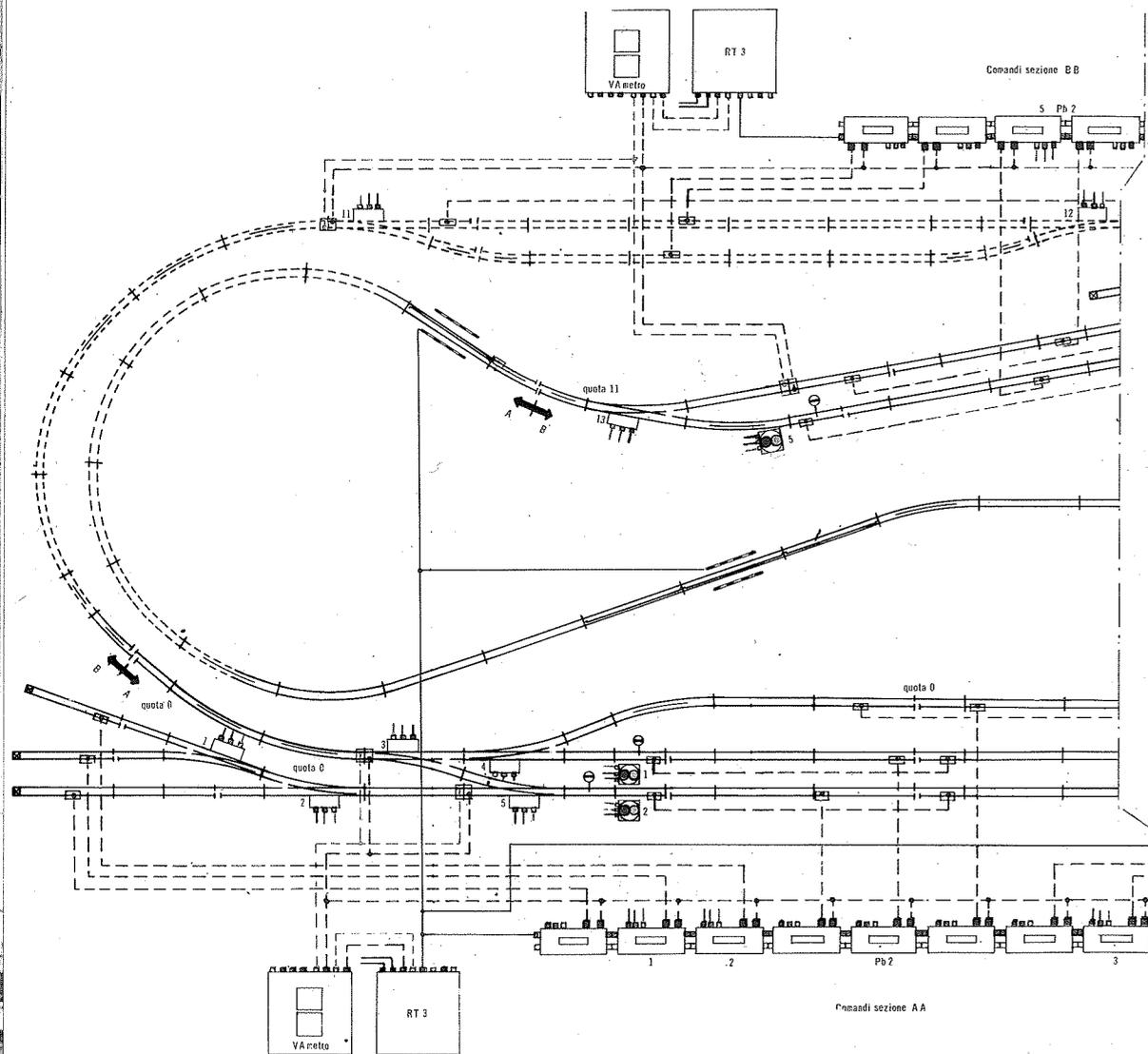
Fig. 6 Deposito di «S. Nazario»; tris di locomotive: una 835, una 625, una 740.

Qui sotto viene riportato lo schema del tracciato del plastico in oggetto con l'indicazione dei collegamenti elettrici relativi. Data la grandezza del tracciato, si è resa necessaria la pubblicazione su due pagine tagliando il tracciato seguendo la linea tratteggiata. Accostando le due parti del tracciato esso viene a chiudersi esattamente.

Abbiamo indicato i collegamenti completi soltanto per l'alimentazione del binario e della linea aerea. I collegamenti elettrici tra scatole di comando «Pb 1» e «Pb 2», scambi e segnali, non sono stati tracciati completamente per rendere più semplice la lettura del tracciato, ma con i nu-

meri vengono richiamati i collegamenti tra i «Pb 1» e «Pb 2» e relativi scambi e segnali. La numerazione parte dal n° 1 sia per i «Pb 1» che per i «Pb 2»; ovviamente i «Pb 1» comanderanno gli scambi e i «Pb 2» comanderanno i segnali «SB 2».

Nel tracciato non è stata disegnata la posizione dei pali per linea aerea; ognuno potrà studiarli la loro posizione facendo molta attenzione di inserire nei punti più opportuni presso gli scambi e gli incroci i pali con le prolunghe per il raddoppio di linea e i pali «PS» sui passaggi a livello e sulle banchine. Naturalmente i tratti di binario tratteggiati sono quelli nascosti in galleria.



# DOCUMENTI del PASSATO FERROVIARIO

I puntata

Dopo 'over, quasi certamente, tediato i lettori di «HO» con quella specie di grossi macigni che sono stati, anche per me che li ho scritti, «La Storia della locomotiva a vapore in Italia» e gli accenni allo Scartamento Largo Inglese ed alle sue beghe, ho pensato che sarebbe giusto fare onorevole ammenda evadendo completamente dai soliti e, quindi abusati, argomenti.

Lo spunto all'evasione mi è stato offerto da quel che aveva magistralmente scritto, molti anni or sono, su di un numero della Rivista

Francese «Chemins de Fer» l'amico Mr. André Bègue, già Segretario Generale della «Association Française des Amis des Chemins de Fer» Ispettore della S.N.C.F., Redattore della «Vie du Rail» e vincitore alla TV Francese di una 4 ruote Renault.

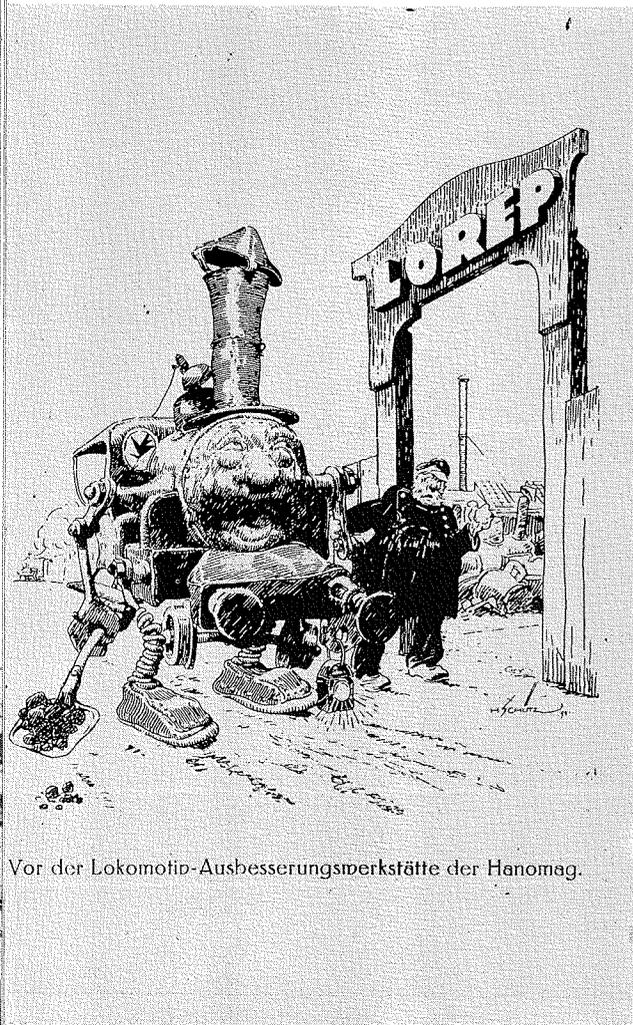
A questo punto io, se fossi uno della RAI-TV, sarei tentato di proporre, come tema al pubblico in ascolto, l'indovinare quale era il titolo o, meglio, la materia dello scritto di Mr. Bègue, offrendo, magari come premio, una bella cartolina illustrata di edizione Hanomag, nella quale si vede effigiata una locomotiva, che, incrociata e reggendosi sulle stampelle, come, oggi, ogni auto che si rispetti reduce da un incidente, si dirige tutta dolorante verso una officina di riparazione..... (Fig. 1)

Andiamo coraggio..... lettori di «HO». Mah..... «Avete ragione, amici di «HO», di dire Mah..... perchè quanto ha scritto Mr. Bègue si intitola «Vieux cartons» e la maggior parte di voi non è certamente vecchia. Vecchio non è nemmeno Mr. Bègue, anche se non più decisamente giovane, ma vecchio è il vostro Zeta-Zeta e poichè la parola «vecchio» gli pesa, così Zeta-Zeta ha preferito togliere quel certo sapore di acre, per lui, contenuto nelle parole «Vieux cartons» ed intitolare la presente trattazione: «Documenti del passato ferroviario».

Non vi spaventate, amici lettori di «HO», di quel «documenti», chè non si tratta di carte bollate, nè di carte di identità, nè di passaporti, nè di quei pezzi di carta che, dal più al meno, ci accompagnano dalla nascita alla morte, e che talvolta ci rendono persino odiosa la parola «documenti», ma di vere e proprie testimonianze di quella che, forse, i lontani nostri pronipoti chiameranno da era delle Ferrovie».

Il Sig. Bègue si voleva riferire con il suo «Vieux cartons» soprattutto alle cartoline illustrate, io con «Documenti del passato ferroviario» intendo riferirmi non soltanto alle cartoline illustrate, la cui

Fig. 1



Vor der Lokomotiv-Ausbesserungsmerkstätte der Hanomag.

Fig. 2



introduzione nell'uso corrente è, del resto, abbastanza recente, ma anche alle medaglie, alle stampe, ai ferma carte, alle ceramiche, ai libri a soggetto ferroviario, ai cataloghi di locomotive e veicoli, alle fotografie, ai francobolli, ai biglietti di viaggio, alle figurine contenute nelle scatole di sigarette inglesi, alcune serie delle quali hanno raggiunto valori commerciali abbastanza notevoli, e, persino, alle banconote emesse a cura delle Ferrovie Tedesche negli anni della inflazione dopo la prima guerra mondiale (Fig. 2).

Come vedete da questo semplice elenco il campo è assai più vasto di quello dei «Vieux cartons» e, quindi, più appropriato il dire «Documenti del passato Ferroviario» che, per quanto rari, sono ancora trovabili sia pure con molta pazienza ed a prezzi, sebbene in rapido aumen-

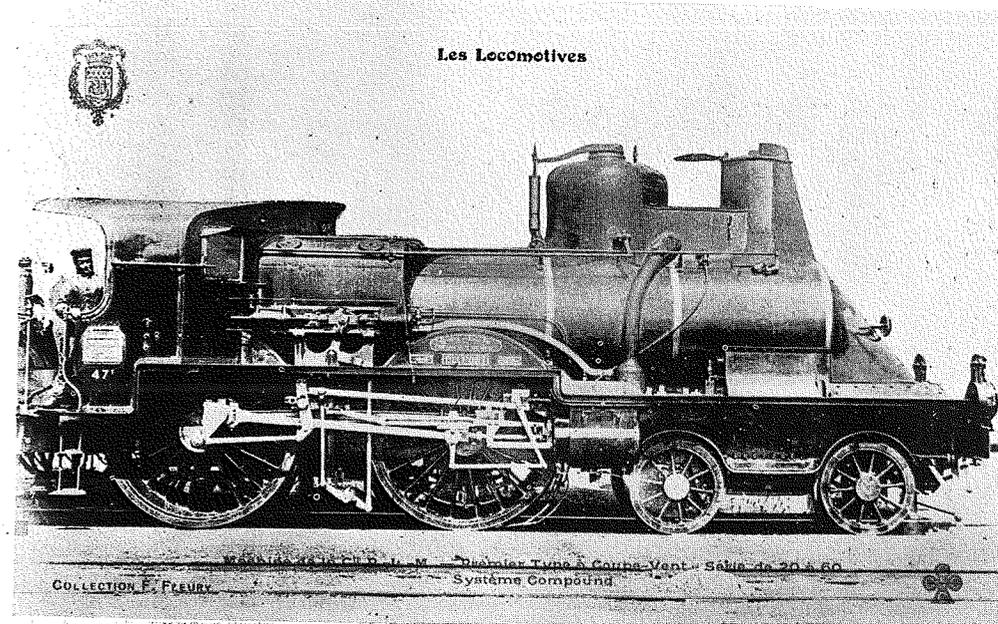
to, in genere abbastanza modesti.

La raccolta di «Vieux cartons», cioè di fotografie e cartoline illustranti treni e locomotive, del Sig. Bègue è veramente bella ed ogni volta che, recandomi in visita a casa sua, mi era dato di sfogliarne gli album mi ci perdevo dietro. E poichè sono anch'io collezionista di cartoline ferroviarie illustrate, alla mia domanda dove si potessero trovare delle cartoline Edizione Fleury (Fig. 3 e 4) il Sig. Bègue rispondeva con un sorriso malizioso: «Perchè, Monsieur Zeta-Zeta non ha pensato prima a raccogliertene?»

Al che io rispondevo:

«Caro Signor Bègue, io conoscevo le cartoline ferroviarie di edizione Fleury, certamente prima di Lei». Ed infatti il nucleo iniziale della Sezione Francese della mia raccolta di carto-

Fig. 3



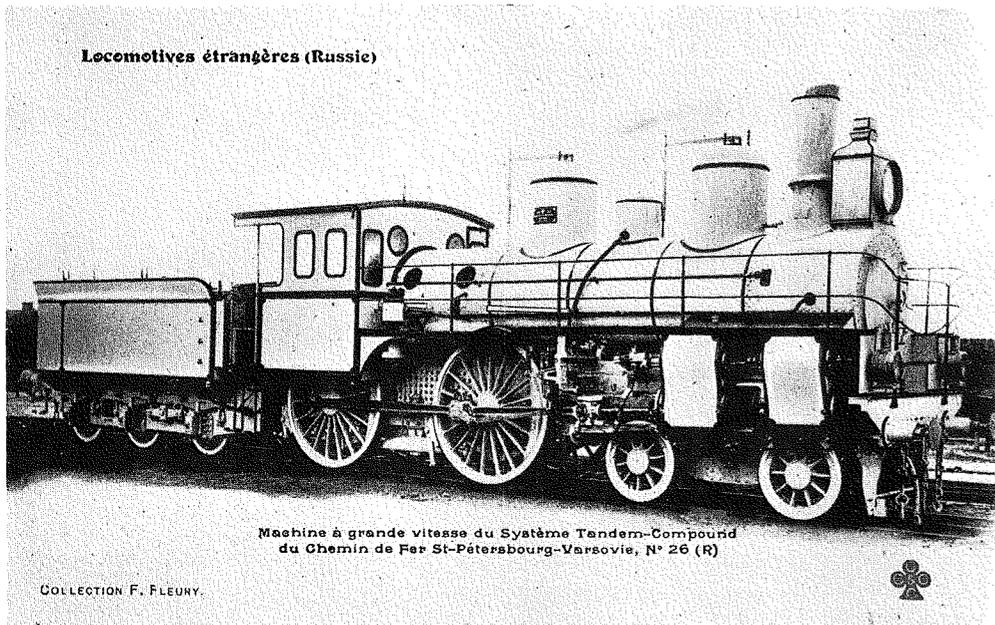


Fig. 4

line ferroviarie, è costituito proprio dalle cartoline di edizione Fleury, che Zi' Tullio, il macchinista della 8047 di «Lascia o Raddoppia» mi consegnò un giorno del lontano 1913, che fu l'ultimo nel quale ci incontrammo.

Non ho idea di quante cartoline, complessivamente, siano state pubblicate dalla «Maison

Fleury-29 Place de la République Paris» negli anni d'oro della sua produzione, cioè tra il 1900 ed il 1914, perchè, negli anni tra le due guerre mondiali, la produzione Fleury scade in qualità ma, sulla scorta di un catalogo compilato da un membro della Association Française des Amis des Chemins de Fer, si dovrebbe andare

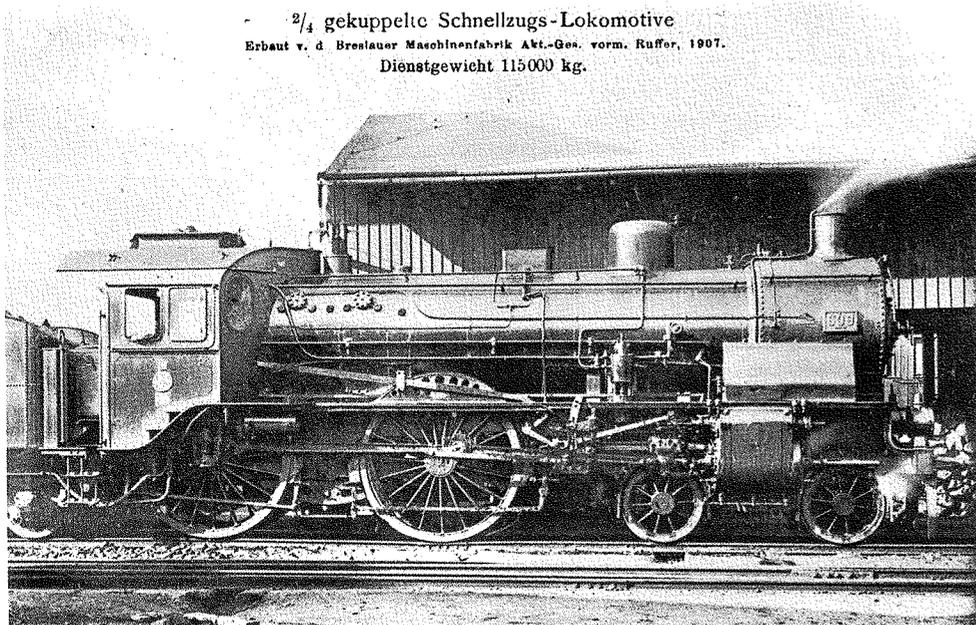
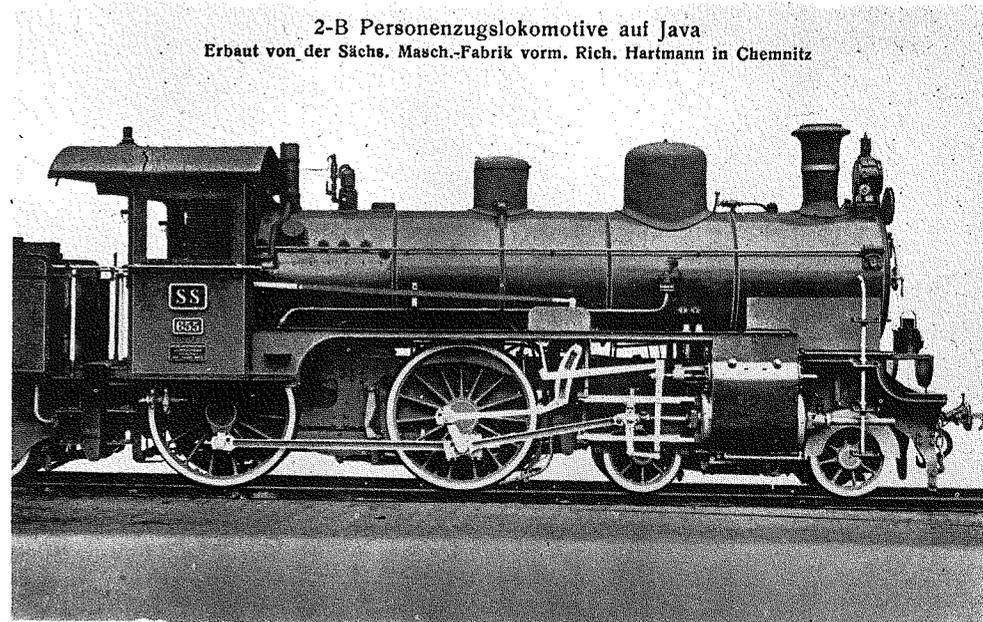


Fig. 5

Fig. 6

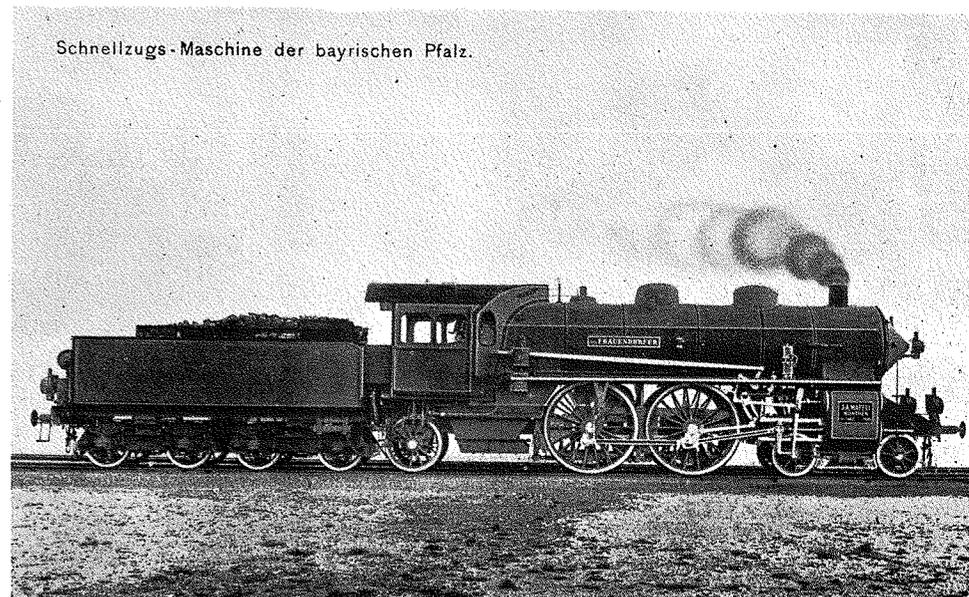


sulle tremila cartoline che costituiscono una documentazione iconografica veramente completa della evoluzione delle locomotive a vapore, particolarmente in Francia Fleury non trascurò anche le locomotive straniere, ma naturalmente, la sua produzione in materia fu piuttosto limitata ed in gran parte si avvale di ciò che a lui fornivano le fabbriche di locomotive europee.

Attività analoghe al Fleury svolsero in

Germania, e più particolarmente in Sassonia, il Braunels di Dresda (Fig. 5) con edizioni in nero veramente belle per la finezza della incisione ed il Leonhard parimenti di Dresda (Fig. 6). Ma mentre il Braunels si interessò particolarmente alle locomotive della Sassonia, il Leonhard fu più eclettico in quanto la sua produzione, non sempre bella e non sempre molto curata, fu a più largo respiro estendendosi a

Fig. 7



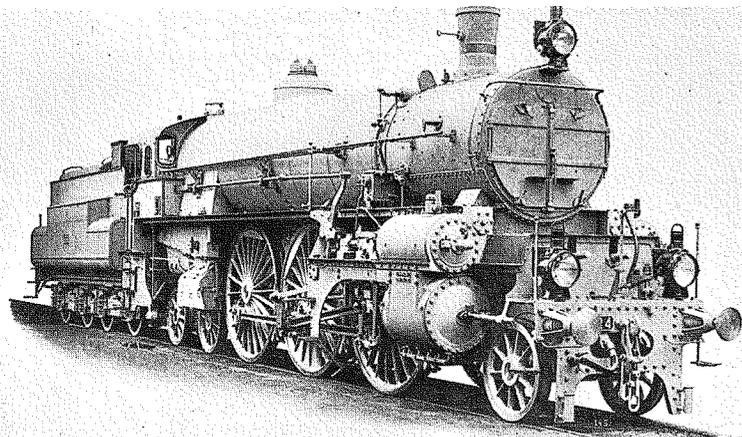


Fig. 8

1 C2 Heissdampf-Viercyl. Verb. Schnellzuglok. Bauart Gölsdorf, Serie 310 der K. k. öst. St. B. mit Rauchröhren-Überhitzer Patent W. Schmidt.

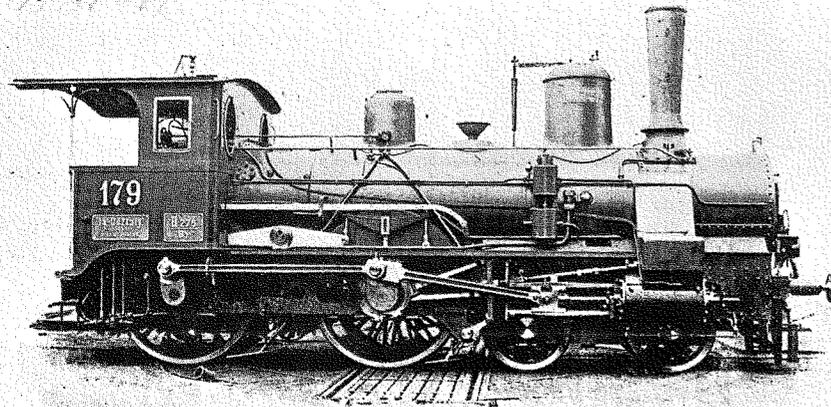
Zylinder 2x390/660x720 mm ganzer Radstand 10450 mm Leergewicht 79'2 t	Laufrad Dr. 1034 mm Dampfdruck 15 at Dienstgewicht 86'0 t	Treibrad Dr. 2140 mm Rostfläche 4'62 m <sup>2</sup> Reibungsgew. 44'1 t	fester Radstand 2220 mm a. Heizfläche 256'3 m <sup>2</sup> Fahrgeschw. 100 km/St.
---	---	---	---

tutte le ferrovie tedesche ed anche a quelle austriache. Merita un cenno particolare per la finezza della stampa e la inalterabilità dei colori la produzione di una casa bavarese, che però non si interessava soltanto alle locomotive, ma anche ai cavalli ed alle uniformi militari. La serie di cartoline ferroviarie uscite per i tipi di questa casa bavarese (Fig. 7), della quale conosco solo la sigla quale risulta sul verso delle sue cartoline, non sono più di quattro o cinque ed esse sono ormai praticamente introvabili. Numerosissime furono in Germania le cartoline illustrate edite a cura delle maggiori fabbriche di locomotive ivi esistenti, come la Hanomag, la Jung, la Henschel e la Borsig. Quelle di edizione Hanomag, particolarmente curate dal Baurath Ing. Metzeltin, direttore della Se-

zione locomotive della fabbrica stessa, costituiscono un vero e proprio documentario, sia dal punto di vista storico che di quello tecnico delle locomotive a vapore. In Austria troviamo delle buonissime edizioni, naturalmente di avanti il 1914, a cura della «Die Lokomotive» di Vienna (Fig. 8), mentre parimenti buone anche se forse un po' meno curate, sono per le locomotive Ungheresi, le edizioni «Gozmozdony Szaklap» di Budapest (Fig. 9).

In Italia si sono avute solo poche edizioni di cartoline illustrate e per di più anche scadenti sia nella carta che nella stampa, a cura della Breda e delle Officine Meccaniche. Praticamente, quindi, l'Italia è stata assente nel campo iconografico delle locomotive, come del resto essa è stata assente nel campo divulgati-

Fig. 9



A Magyar Királyi Államvasútak 220. sorozatú gyorsvonatú mozdonya.  
Építette a Magyar Királyi Államvasútak Gépgyára Budapesten. 1888.

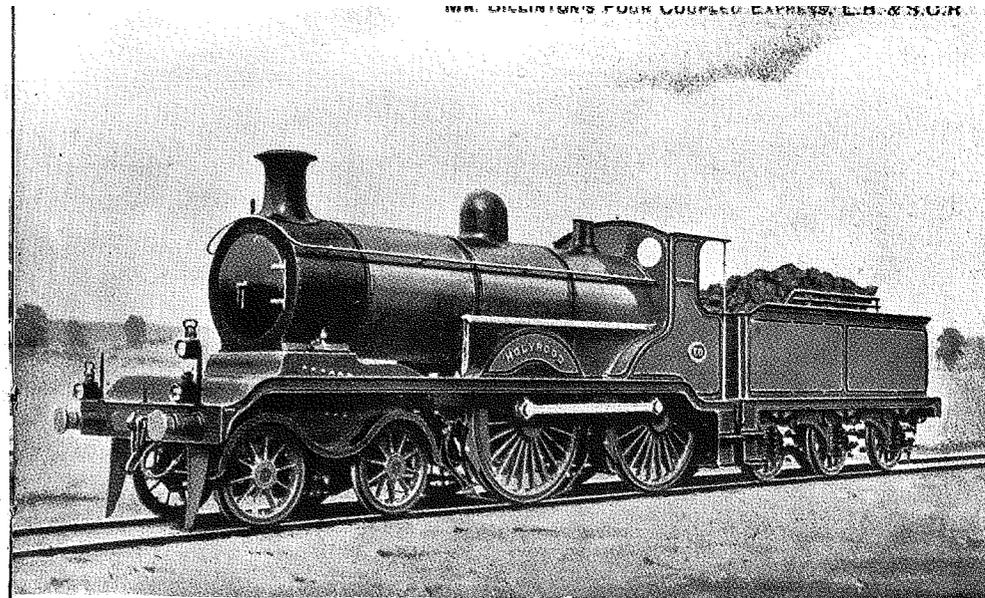


Fig. 10

vo sulle Ferrovie, essendo state limitate a non molti esemplari, fuori commercio, le pubblicazioni Ufficiali, generalmente assai ben fatte. Il poter mettere le mani su una di esse, come pure il poter trovare qualcuna delle pubblicazioni sulle locomotive italiane presentate alle varie esposizioni, è proprio assai difficile.

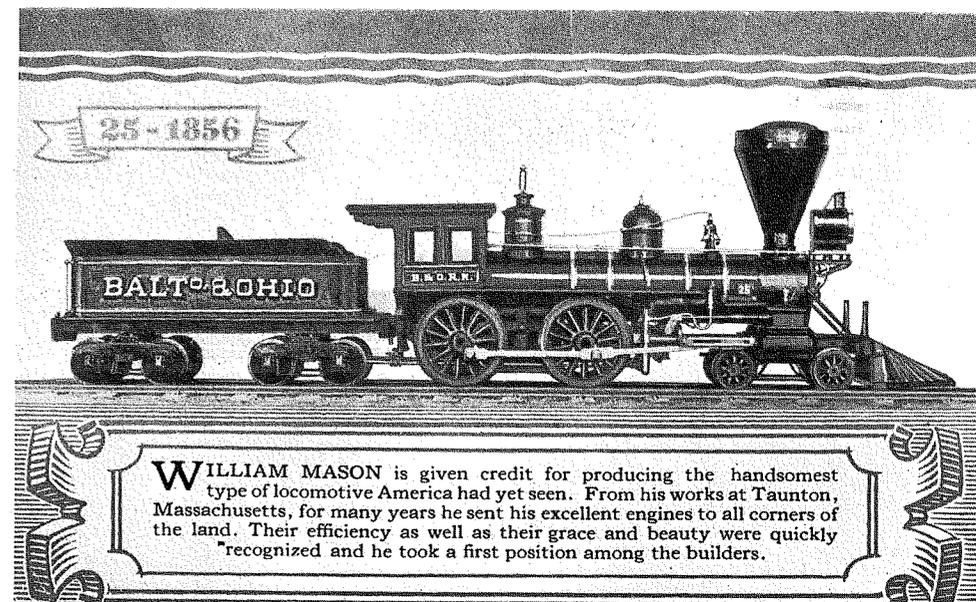
Ma la Mecca, veramente tale, nel campo delle cartoline illustranti, generalmente a colori, treni e locomotive, è l'Inghilterra. A parte le edizioni, assai ben curate, emesse dalle varie Compagnie Ferroviarie e piuttosto rare a trovarsi; bellissime, tranne rare eccezioni, nella stampa e nei colori, sono le cartoline di edizione «Oilet's» Series «Famous Express» di edizione Tuck's Londra; molto buone quelle moderne di edizione Salmon's e Valentine's; ottime quelle di edizione Moores Locomotive Publishing Company (Fig. 10) di avanti 1914, tutte

a colori; parimenti belle quelle di edizione Railway Magazine. Non ritengo molto abbondante la produzione americana, sempre nel campo delle cartoline illustrate, perchè, almeno a quel che è possibile giudicare da quel che posseggo o si tratta in generale di riproduzioni assai ben curate di fotografie eseguite a cura delle case costruttrici, oppure di riproduzioni di fotografie eseguite da dilettanti e generalmente piuttosto scadenti. Alcune poche cartoline di una serie emessa in occasione del 1° centenario della costruzione della Compagnia del «Baltimore and Ohio Railway» (Fig. 11), e che io posseggo, non depongono certamente a favore della produzione stessa, soprattutto se la si paragona alla serie di cartoline emesse dalle varie Compagnie Ferroviarie Inglesi.

(Continua)

(Zeta-Zeta)

Fig. 11



WILLIAM MASON is given credit for producing the handsomest type of locomotive America had yet seen. From his works at Taunton, Massachusetts, for many years he sent his excellent engines to all corners of the land. Their efficiency as well as their grace and beauty were quickly recognized and he took a first position among the builders.

# L'Album

## DELLE LOCOMOTIVE



a cura di Zeta-Zeta

**Locomotiva a 3 assi accoppiati ed asse portante anteriore e posteriore (1-3-1) a vapore saturo e doppia espansione a 4 cilindri - interni e 2 esterni. Gruppo 680 F.S. (inizialmente 640 F.S.)**

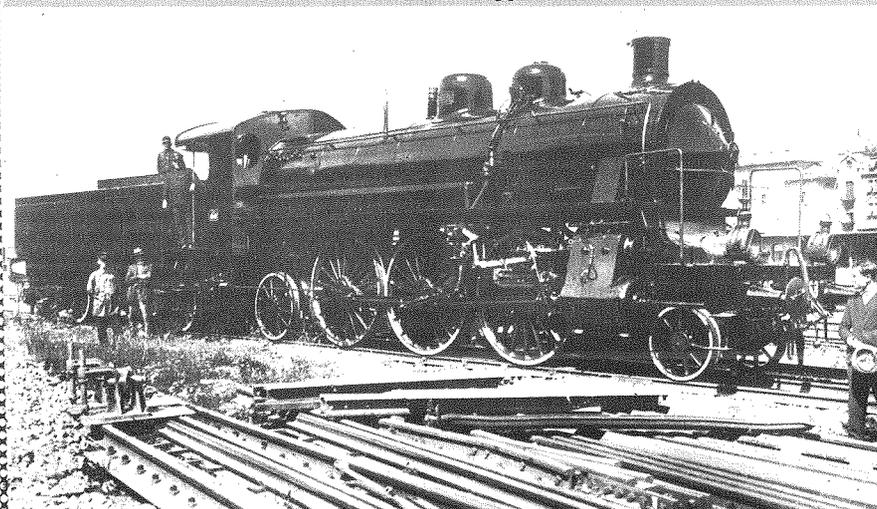
Le 630 F.S. avendo manifestato di non essere adatte al servizio molto impegnativo tra Roma e Firenze, e Roma e Napoli, (Via Cassino) fu ben presto necessario indirizzarsi verso un tipo di locomotiva, sempre a tre assi accoppiati, ma più potente delle 630 e, soprattutto, munita di una caldaia capace di sostenere lo sforzo motore richiesto ai cilindri su quelle due linee a percorso generalmente molto tormentato per la presenza di numerose curve e di numerosi dislivelli da vincere. Una caldaia consimile non poteva non richiedere un focolaio molto ampio, non costretto quindi tra le fiancate del telaio oppure tra le ruote, un focolaio, cioè non dissimile concettualmente da quello delle 670, ma poiché, pur adottando per le nuove macchine un meccanismo motore a quattro cilindri (due ad alta pressione e due a bassa pressione) uguale anche nelle dimensioni a quello della 670 (2a serie) non si ritenne di continuare in una forma di locomotive così disueta, si finì con lo scegliere, per quelle che furono poi le 680 F.S., il rodiggio 1-3-1 (non molto diffuso in Europa e poco in America stessa ove le macchine che lo possedevano erano conosciute con il nome di tipo «Prairie»). Questa soluzione si presentava vantaggiosa in quanto il focolaio si poteva liberamente sviluppare al di sopra dell'asse portante posteriore, mentre la adozione del carrello italiano (vedi album delle locomotive parte relativa alle

dalla 6801 (già 6401) trainando, il giorno 23-9-1907 tra Parma e Piacenza, un treno speciale di 210 Tonnellate per il trasporto degli intervenuti al «Congresso della Società delle Scienze in Parma Sezione Ingegneria Meccanica». Il peso in servizio delle 680 di origine era di 70 Tonnellate, delle quali 45 costituivano quello aderente. La loro velocità massima fu fissata a 110 Km/h e la potenza normale in HP effettivi sviluppabile con continuità a 75 Km/h risultò di 1.100 HP. Piuttosto alta la pressione in caldaia che era di 16 Kg/cmq. Il tender di origine a 3 assi, sostituito poi intorno al 1914 con quello standard a carrelli, era capace di 20 mc. d'acqua e di 6 Tonnellate di carbone. Alle ultime due locomotive del gruppo, la 68150 e la 68151, fu applicato in prova, nel 1914, il surriscaldatore tipo Schmidt

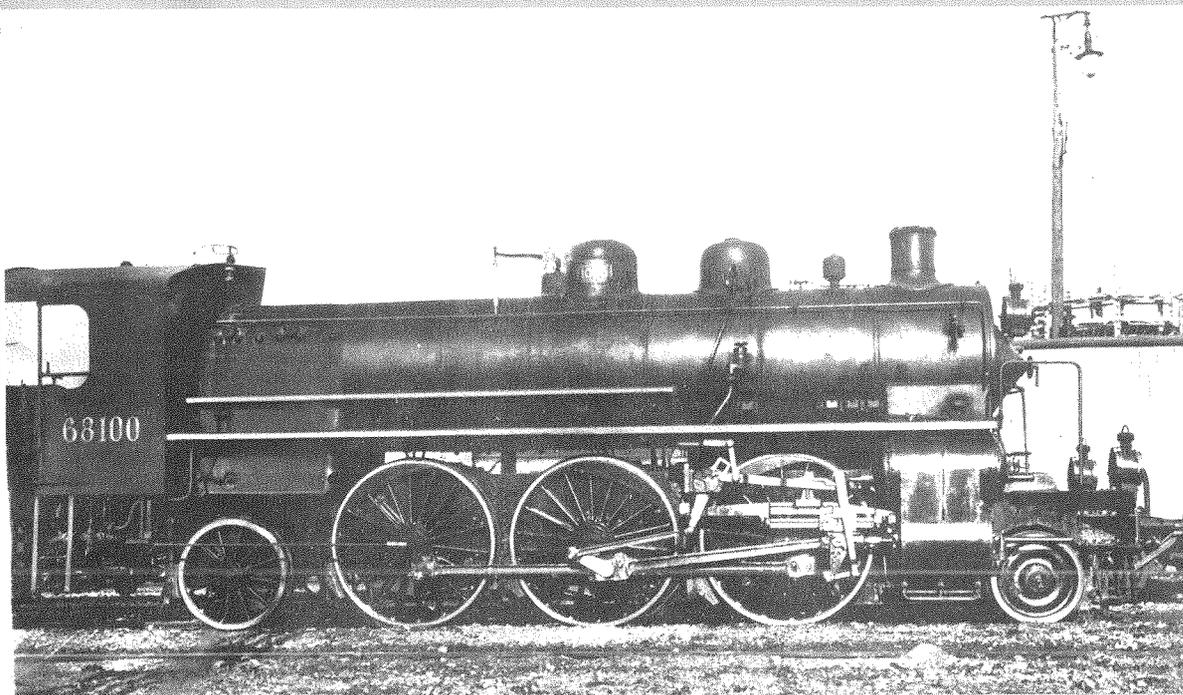
a tubi di fumo che non dette, però, i risultati sperati soprattutto nei riguardi dell'aumento di potenza, limitato a solo 50 HP. Migliori effetti invece si ebbero mediante l'applicazione del surriscaldatore F.S. che fu fatta intensivamente alle 680 negli anni tra il 1916 ed il 1920, cioè negli anni della maggior penuria di carbone. Il surriscaldatore tipo F.S., il quale non alterava troppo, rispetto alle caldaie che ne erano prive, il regime di vaporizzazione, ed adatte varianti al dispositivo di scappamento rispetto a quello adottato nelle 68150-151, permisero alle 680 trasformate in 681, oppure in 682 con variazione del diametro dei cilindri ad alta pressione, di sviluppare, a 75 Km/h una potenza continua costante di 1270 HP, superiore di 25 HP a quella delle 685 di origine. Ma persistendo, ovviamente, quelli che erano i difetti propri delle 680 si preferì, in occasione di grandi loro riparazioni, di abbandonare la doppia espansione passando al tipo, sempre a vapore surriscaldato, ma a quattro cilindri semplice espansione, in tre sottogruppi di quello 685 che sono i seguenti:

- a)-685 con numeri di servizio dal 303 al 445 con gruppo motore delle 685 pure e quindi con distribuzione Walschaert e distributori cilindrici.
- b)-685 con numeri di servizio dal 507 al 639 a distribuzione Caprotti.
- c)-S. 685 con numeri di servizio dal 502 al 651 a distribuzione Caprotti con l'aggiunta del preriscaldatore a vapore di scarico tipo Niebelock-Knorr.

(Foto Zeta-Zeta, Stazione di Chiasso - Maggio 1925)



Le S. 685 il cui peso aderente è stato aumentato dalle 47,7 Tonnellate massime delle 685 di origine a 51 Tonnellate, alleggerendo, per raggiungere lo scopo, il carico degli assi portanti, possono marciare a massimi 120 Km/h, velocità questa comune oramai a tutte le 685, e sviluppano in servizio continuo una potenza massima di 1350 HP, superiore quindi di 100 HP a quella caratteristica delle 685. Maggiore peso aderente significa potere sviluppare allo spunto ed in servizio continuo sforzi di trazione maggiori di quelli concessi alle 685 normali e, quindi, nei limiti permessi dalla maggior potenza disponibile, di potere trainare alla stessa velocità delle 685 un treno di peso maggiore. (Zeta-Zeta)



(Foto Zeta-Zeta, DL di Roma San Lorenzo - Aprile 1913)

loc. gruppo 600) consentiva una buona guida anche con un solo asse portante anteriore ed in totale, quindi, la locomotiva risultava più leggera di quanto si sarebbe ottenuto con altre soluzioni. Naturalmente le 680, in quanto macchine a doppia espansione e per giunta a meccanismo dissimmetrico, pur essendo dotate di quattro cilindri, potevano avere lo spunto difficile quando le manovelle motrici del gruppo ad alta pressione si trovavano in posizione sfavorevole per l'avviamento oppure quando il peso del treno richiedeva, per la messa in moto, uno sforzo rilevante. In tali casi un semplicissimo dispositivo consentiva di inviare vapore fresco dalla caldaia nei cilindri a bassa pressione e l'avviamento delle 680 si effettuava bene anche se marcato in un modo piuttosto rumoroso dai violenti colpi dello scappamento, che mi par ancor oggi a distanza di tanti, tanti anni di risentire. Particolarità che le 680 avevano in comune con le 600, le 630, le 470, le 730, cioè a dire con tutte le macchine a doppia espansione studiate da Firenze dopo le 670, era quello di avere due distinte leve di comando della distribuzione, una delle quali al servizio della parte ad alta pressione del meccanismo motore e l'altra al servizio di quella a bassa pressione. Scopo che si voleva raggiungere con le due leve era quello di acconsentire, agendo saggiamente su di esse, che, pur nella variabilità delle prestazioni richieste alla locomotiva, il lavoro prodotto nel gruppo a bassa pressione della locomotiva stessa si equilibrasse con quello prodotto nel gruppo ad alta pressione, perché, ove tale condizione non fosse stata realizzata e ad es. il gruppo a bassa pressione avesse reso in lavoro meno di quello ad alta, la disuguaglianza del lavoro prodotto nei due gruppi di cilindri avrebbe determinato irregolarità nella marcia della locomotiva e, quindi, sarebbe stata possibile fonte, alla lunga, di avarie anche serie. Ma, a parte queste debolezze che erano più che altro insite nel sistema della doppia espansione, il gruppo 680 fu complessivamente assai ben riuscito anche dal lato della velocità come lo dimostrano i 120 Km/ora raggiunti, sostenuti

# I PLASTICI DEI LETTORI

## PLASTICO PERUGINI

Sottoponiamo ai nostri lettori un curioso plastico che è stato costruito da Perugini di Ascoli Piceno.

Esso merita di essere citato per la cura nella realizzazione e per il razionale sfruttamento dello spazio. Pubblichiamo integralmente la lettera che il Sig. Perugini ci ha inviato, dalla quale si apprende come è composto il tracciato, il quadro comandi e come sono alimentate le linee.

Ovviamente non è possibile il funzionamento contemporaneo dei sei treni, infatti il nostro «RT 3» non può sopportare più che il carico di due locomotive grosse oppure di tre piccole. Chi richiedesse al nostro «RT 3», come in questo specifico caso, di alimentare le cinque locomotive contemporaneamente, non otterrebbe naturalmente che il risultato di bruciare il trasformatore; non sarebbe la prima volta che riceviamo da costoro lettere di lamentele sul cattivo

funzionamento del nostro materiale, mentre dipende unicamente dal cattivo impiego. Il Sig. Perugini così ci scrive:

«In occasione dell'epifania 1959 decisi di acquistare per mio figlio un treno Rivarossi con alcuni vagoncini e un cerchio di binari. Con il tempo, sentimmo la passione di accrescere, seppure modestamente, il treno in questione. Oggi, il nostro treno, come del resto chiaramente documentato dalle unite fotografie, ha subito uno sviluppo notevole. Il plastico infatti misura m. 2,50 x m. 1,40 circa. Possono circolare, in automatismo completo n° sei treni: due nel circuito interno, che per mezzo di due semafori, alternano rispettivamente il senso di marcia, tre nel circuito esterno che per mezzo di altrettanti semafori si rincorrono senza mai raggiungersi ed infine, un sesto che, avendo il tracciato

Fig. 1

Veduta d'insieme del plastico

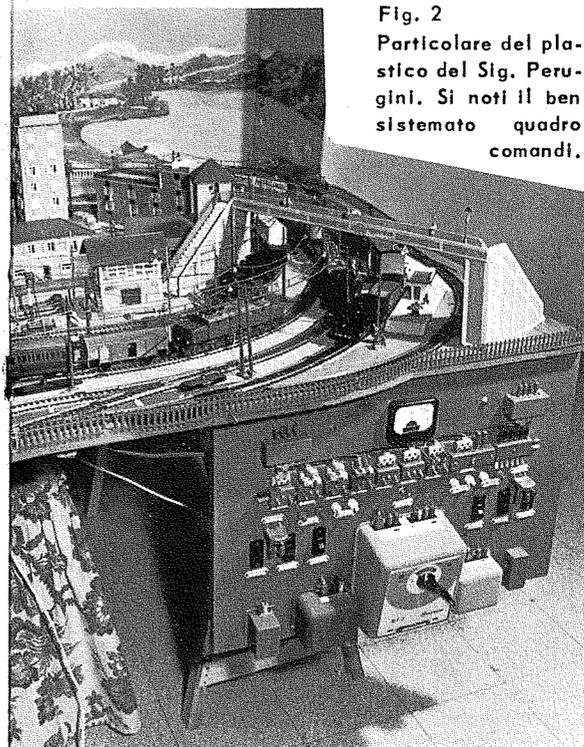
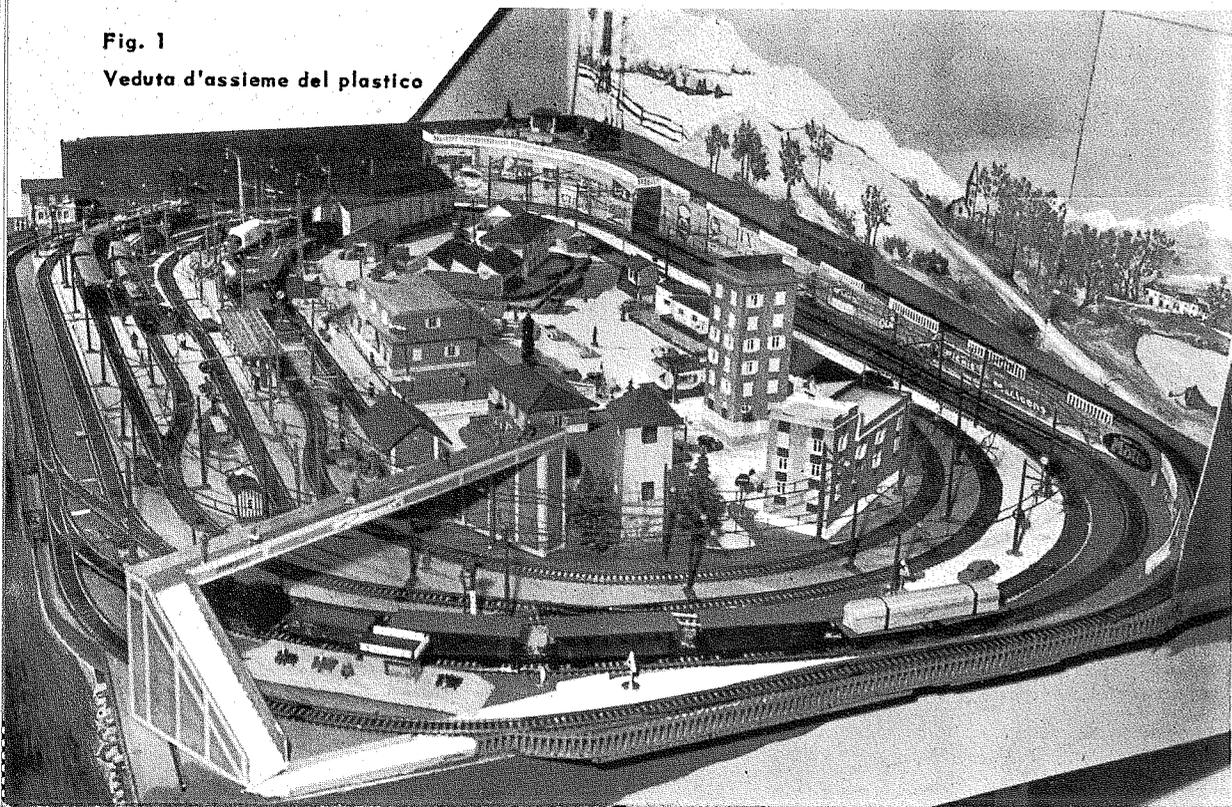


Fig. 2  
Particolare del plastico del Sig. Perugini. Si noti il ben sistemato quadro comandi.

da percorrere completamente isolato da tutto il resto, va in avanti e indietro con una breve sosta alle rispettive stazioni.

Il tutto funziona con un trasformatore «RT 3», uno «RT 1» e con due invertitori per il senso di marcia. I treni che percorrono gli ovali interni vengono infatti alimentati con le prime due boccole di uscita corrente dell'«RT 3», mentre gli ovali esterni, completamente isolati dal resto del tracciato, vengono alimentati con la seconda uscita di corrente dello stesso «RT 3». A tale uscita è stato posto un primo invertitore di marcia.

Con tale sistema ci è consentito far muovere i vari treni a nostro piacimento, disponendo l'invertitore inserito nell'«RT 3» o quello aggiunto alla seconda uscita, in una o nell'altra posizione. E' inteso che tale manovra non può essere fatta simultaneamente.

Per il senso contrario dei due treni del circuito interno, che si incrociano nel binario di raddoppio, è stato invertito il massello magnetico di un locomotore e precisamente quello del «Le 626/R».

Su tutto il tracciato interno e su tutti i binari di sosta è stata installata la linea aerea fatta con la nuova catenaria Rivarossi.

Riepilogando, il tracciato è formato da tre ovali grandi con un binario di raddoppio per la sosta dei treni, e da un lungo terminale che porta il sesto treno alla stazione alta. Il tutto è collegato con n. 6 scambi e un incrocio. Infatti mentre due treni percorrono alternativamente e in senso contrario i due ovali interni, facendo uso della sosta sul binario di raddoppio, un terzo, quarto e quinto treno circolano alternativamente nell'ovale esterno. Il sesto infine, grazie alle vostre gentili istruzioni, va in avanti e indietro nel lungo terminale per raggiungere la stazione alta posta a quota cm. 12.

Per il paesaggio, tutto autocostruito, è stato fatto molto uso di materiale Faller. Tutte le costruzioni sono internamente illuminate e l'alimentazione viene fornita con un piccolo trasformatore per lampadine da v. 3,5, mentre per l'illuminazione stradale è stato fatto uso del trasformatore «TF A/1», dando al complesso un effetto

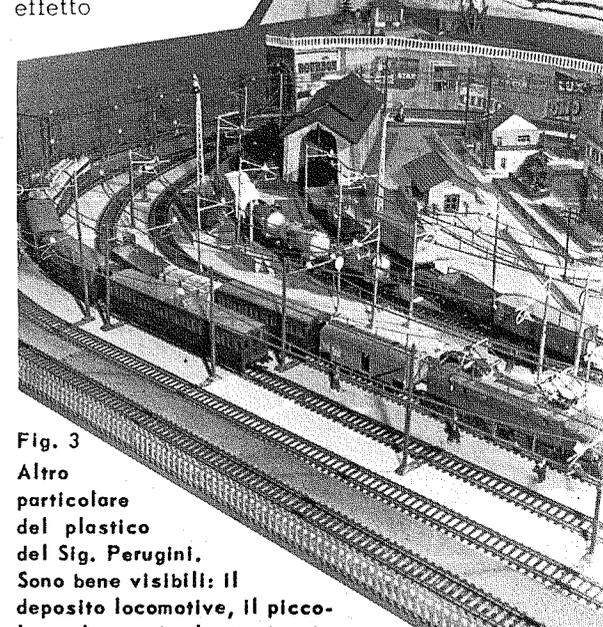
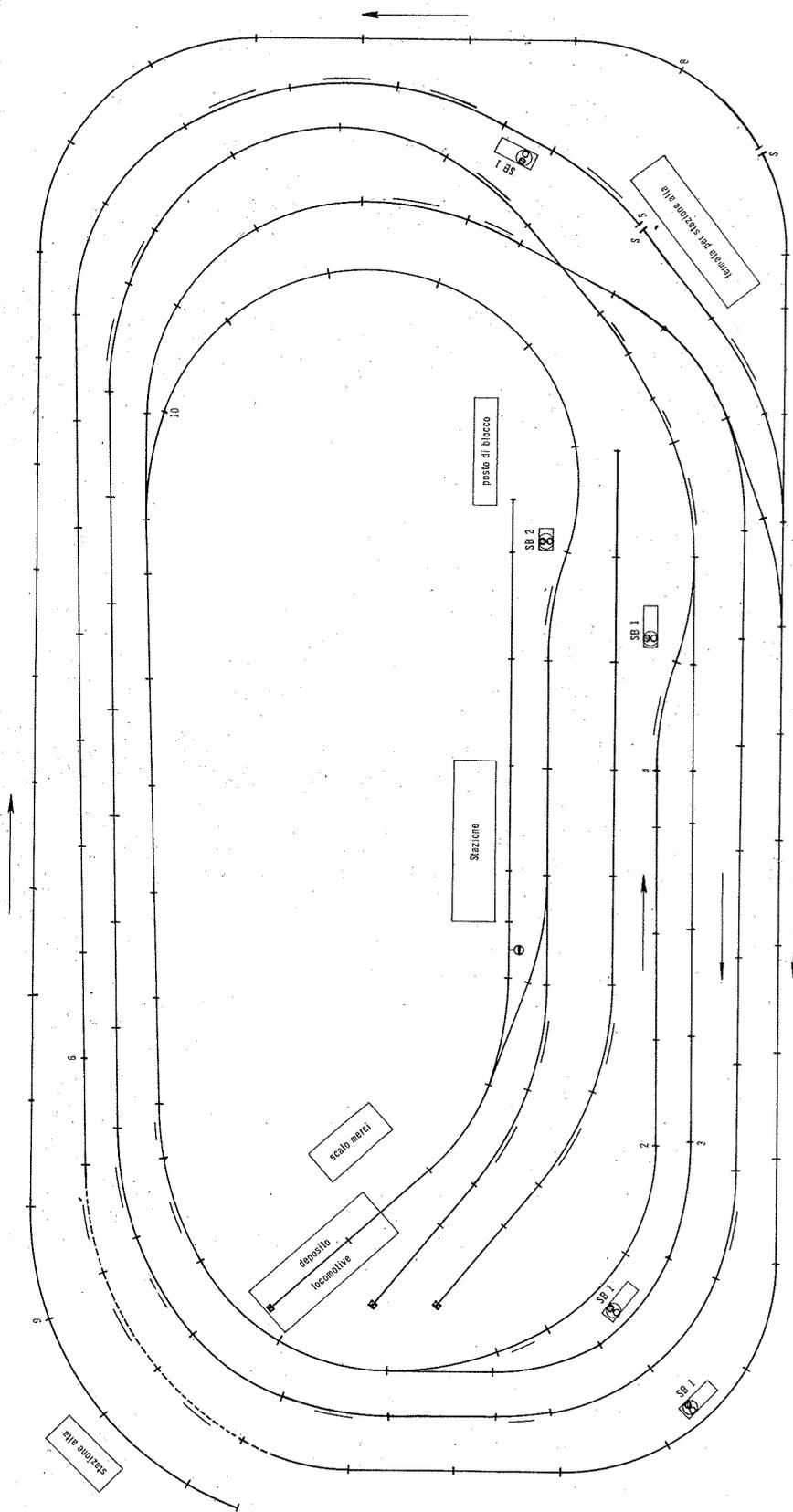


Fig. 3  
Altro particolare del plastico del Sig. Perugini. Sono bene visibili: il deposito locomotive, il piccolo scalo merci e la stazioncina a quota 12 con a fianco un'antenna TV.



DISEGNO DEL TRACCIATO DEL PLASTICO DEL SIG. PERUGINI

Nei punti S i binari sono completamente isolati.

Gli automatismi contrassegnati con i n. 1-2-3-4- servono unicamente per comandare gli scambi e i semafori degli ovali interni; gli automatismi n. 5-6-7- servono per bloccare e dare nel contempo via libera ai due semafori posti nell'ovale esterno permettendo così la circolazione dei tre treni senza alcun tamponamento; gli automatismi n. 8-9- servono per il comando avanti e indietro del sesto treno e relativa sosta; l'automatismo n. 10 porta lo scambio in posizione deviata al fine di evitare che per negligenza lo scambio stesso non venisse comandato a mezzo del relativo «Pb 1».

(dalla lettera del Sig. Perugini)

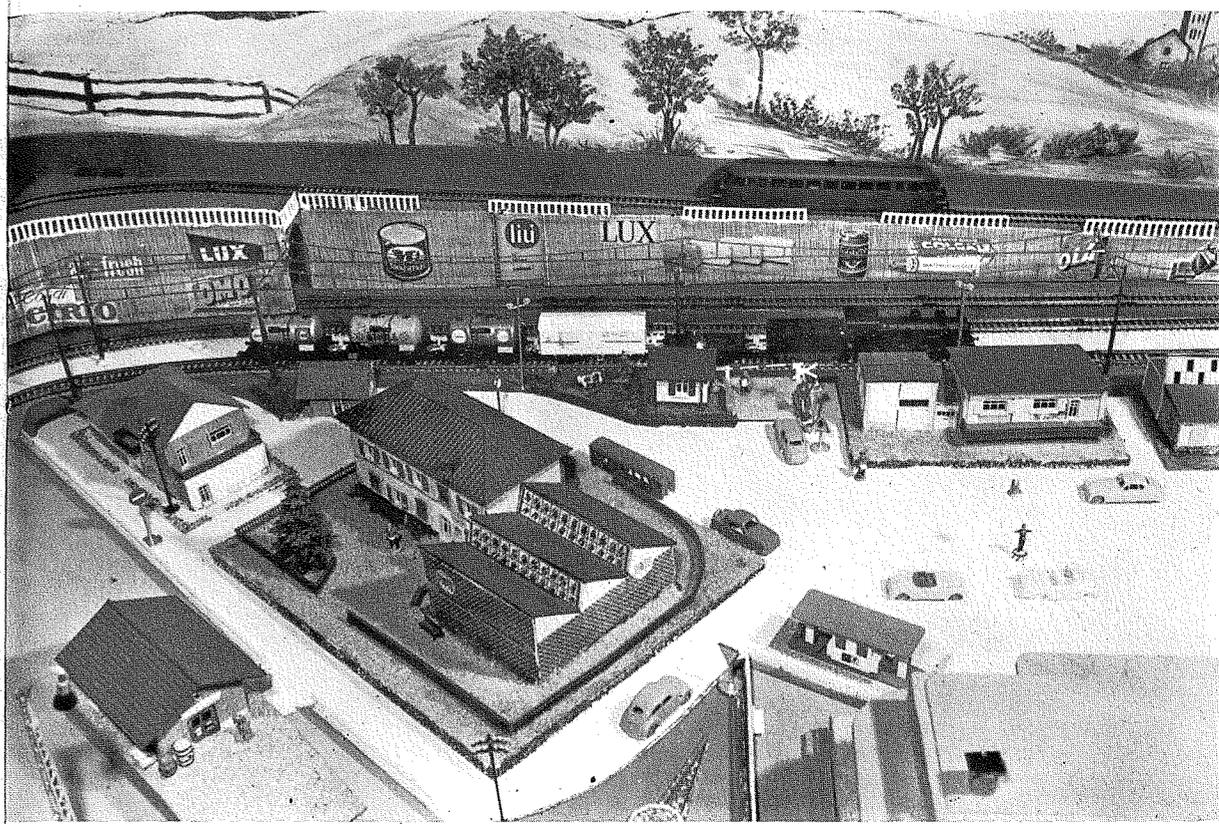


Fig. 4 Vista parziale del paesaggio del plastico Perugini. I fabbricati in parte sono stati realizzati con le tavole di costruzione che pubblichiamo nella nostra rivista ed in parte sono «Faller», mentre le figurine e le macchine sono «Preiser».

straordinario, anche perchè tutti i vagoni passeggeri sono illuminati internamente.

Nell'interno della stazione è stato installato un campanello che segnala, quando si vuole, l'arrivo o la partenza di un treno di quelli circolanti negli ovali interni, e che si fermano in stazione. A fianco di quest'ultima sono stati posti n. 3 binari morti, mentre altri due sono davanti. Per mezzo di quattro scambi è possibile fare innumerevoli manovre anche perchè tutti i binari sono muniti dei relativi sganciatori «RD - SG / 10».

Questi 5 binari, opportunamente isolati, vengono comandati a mezzo di altrettanti interruttori posti nel quadro comandi.

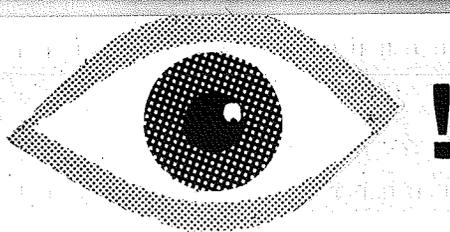
Quest'ultimo è composto, oltre che dai cinque interruttori di cui sopra, da n. 7 «Pb 1» che servono per tutti gli scambi del circuito e semafori.

Due spie, rossa e verde, indicano quando i rispettivi automatismi, comandati con pulsanti, entrano in funzione.

Il quadro inoltre è composto da un interruttore generale, uno per luce città, uno per luce case, uno per l'intermittenza di una antenna RAI, uno per l'intermittenza di una luce rossa posta dinnanzi all'incrocio, uno per il campanello in stazione, da un «PD» per i vari collegamenti di illuminazione degli scambi e semafori ed infine da n. 3 relé per l'inversione di marcia e relativa sosta del sesto treno. Concludendo e ritenendo di non essere stati sufficientemente chiari ad illustrarvi il nostro lavoro, ci permettiamo inviarvi oltre alle foto, uno schema di tutto il tracciato con l'indicazione a fianco, degli automatismi, affinché possiate rendervi esattamente conto della nostra opera». (Perugini - Ascoli Piceno)

# OCCHIO al TRENO

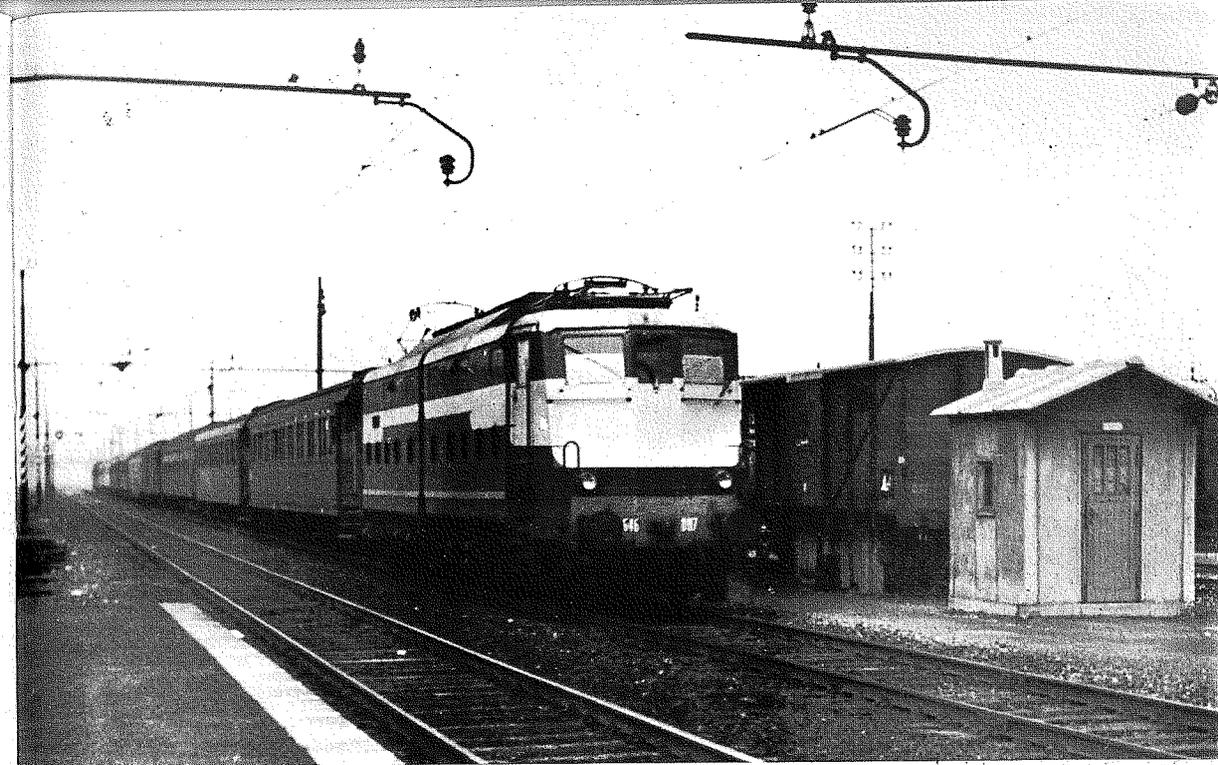
CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI



*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.*

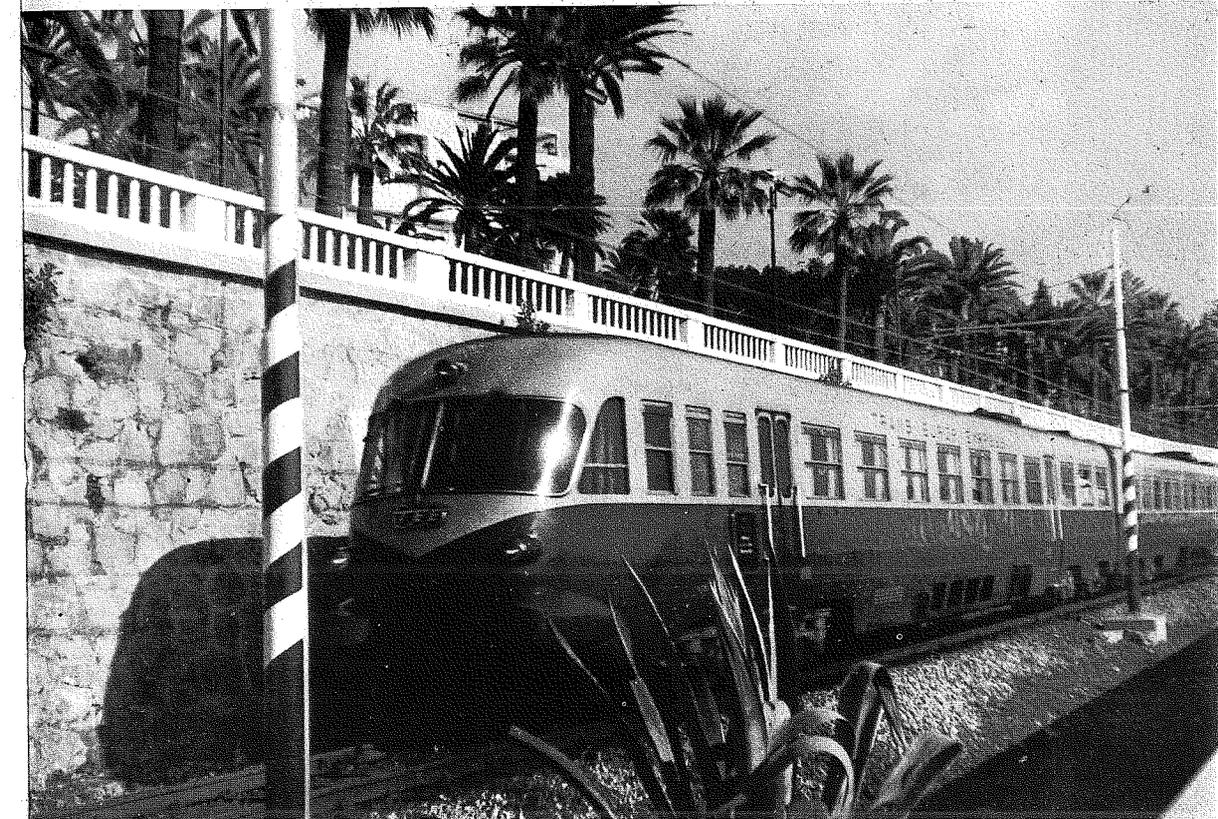


Questa 685 sotto pressione sembra alzare il suo pennacchio di fumo in segno di gioia, perchè fra poco, lasciata la rumorosa stazione centrale di Milano, riprenderà la sua corsa attraverso la ridente pianura padana. (Medici - Milano)

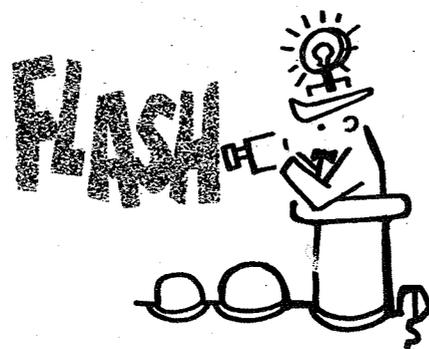


*Sopra* Locomotore E 646 - 007 al traino del direttissimo proveniente dall'Olanda, transita velocissimo da Milano-Lambate diretto a Roma. (Foto A. Gidoni - Milano)

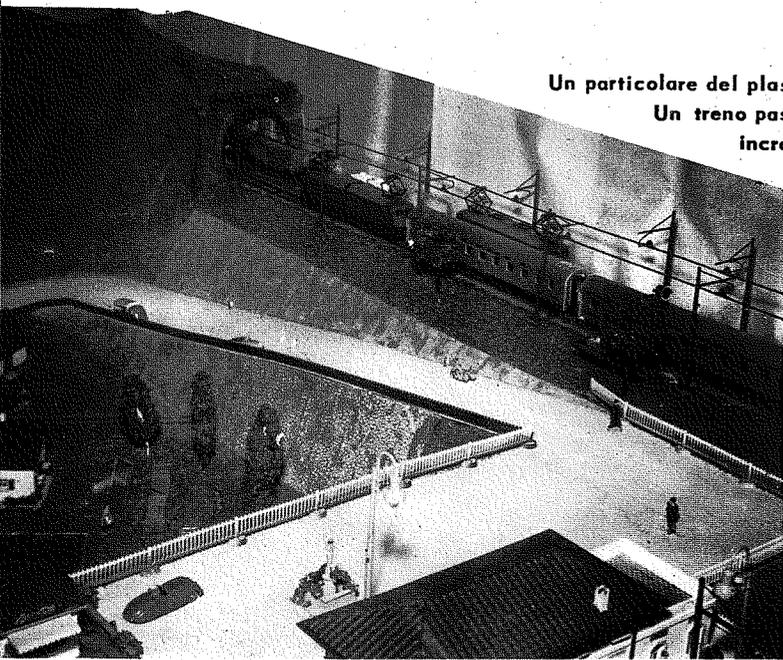
*Sotto* Il TEE «Ligure», che unisce Milano con Marsiglia (Francia) in 7 ore esatte, in transito sul lungomare di Sanremo appena lasciata quella stazione. (Foto G. Rossi - Schio)



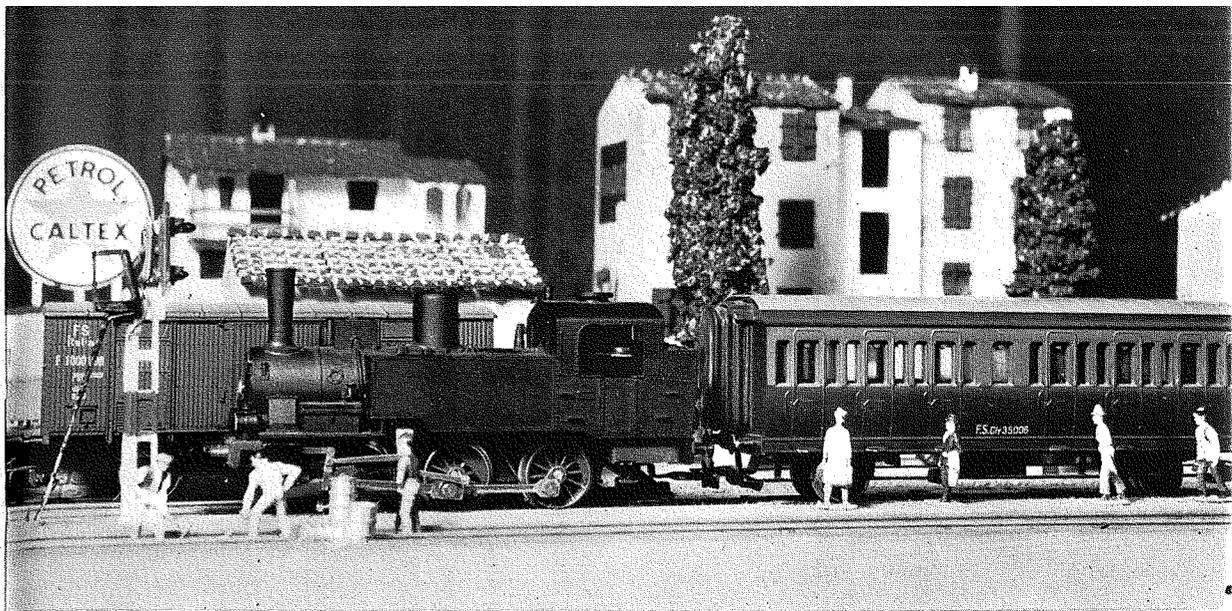
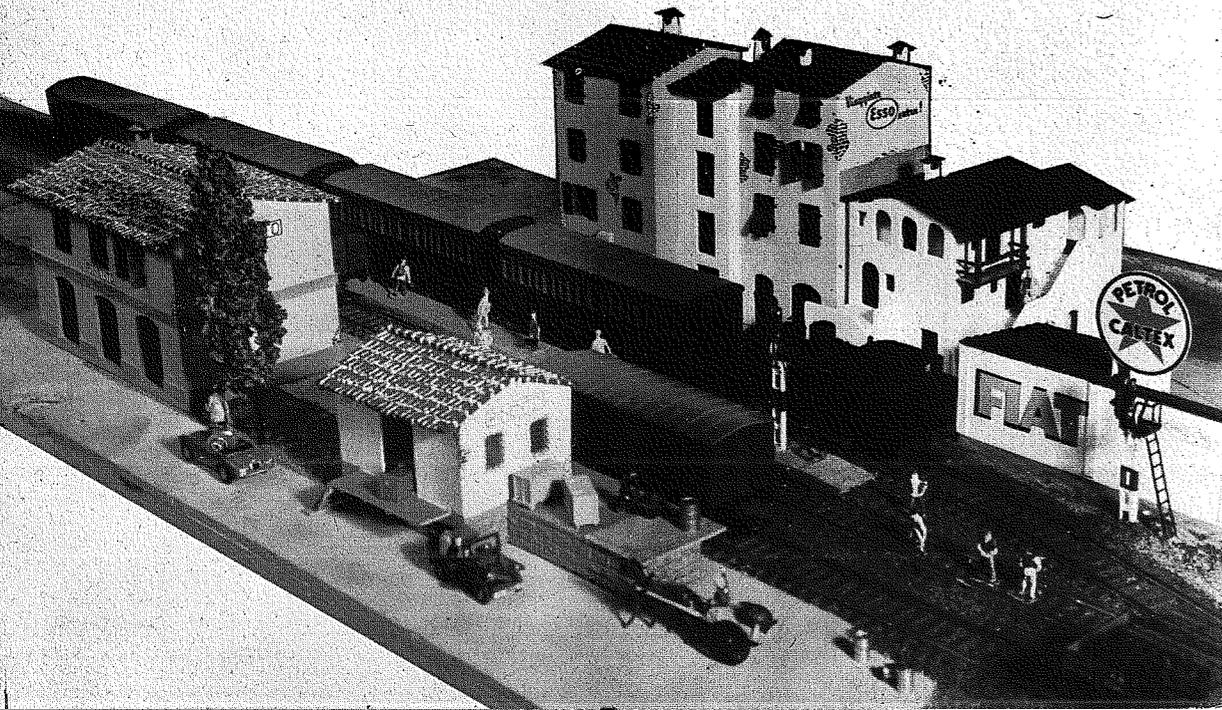
*Inviatemi le fotografie dei vostri impianti realizzati con materiale Rivarossi. Per ogni foto pubblicata vi sarà inviato in omaggio materiale Rivarossi corrispondente al valore di L. 1.500 al pubblico. Occorrono ingrandimenti nitidi 13x18 cm. stampati su carta bianca e lucida. Tutte le fotografie rimangono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



**Un particolare del plastico del Sig. Fracassini - Viterbo.  
Un treno passeggeri trainato da un «Le 646/R»  
incrocia, all'imbocco della galleria, un  
merci trainato da un «Le 424/R».**

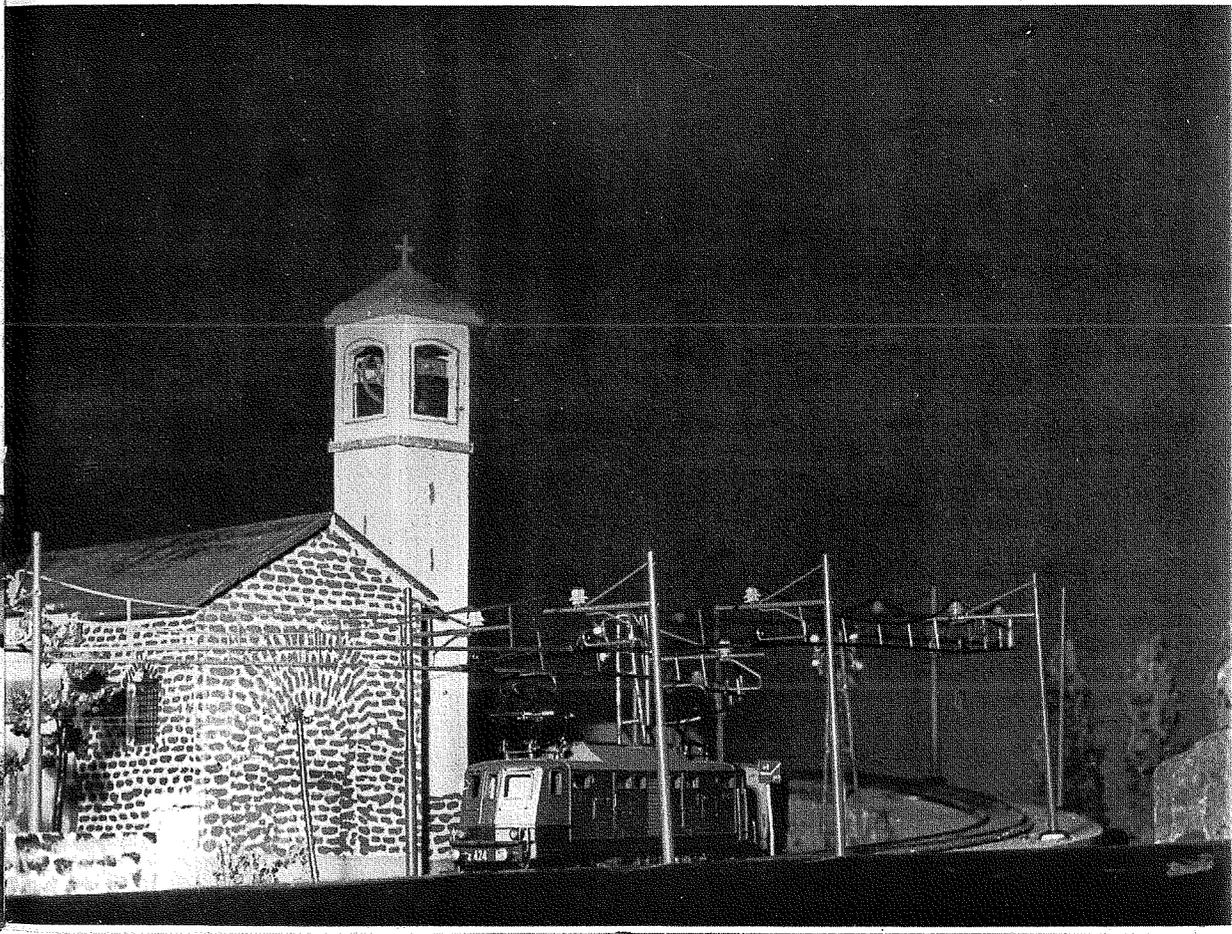


**Sotto**  
Un particolare del plastico del Sig. Heigl - Germania. Il Sig. Heigl, innamorato del nostro paese, ha voluto ritrarre un paesaggio ferroviario che rispecchia un ambiente tipicamente italiano.



**Sopra** Altra veduta di un particolare del plastico del Sig. Heigl dal sorprendente effetto realistico.

**Sotto** Suggestiva visione di un particolare del plastico del Sig. Stucchi - Milano. Il locomotore «Le 424/R» sembra transitare furtivamente senza far rumore, per non disturbare la religiosa quiete ed il silenzio che avvolgono la chiesetta di campagna.



# ★ I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA ★

Una realizzazione degna di nota è quella del Sig. Panzolini, che con perizia ha costruita una «Consolidation n. 43», di cui vi presentiamo qui di seguito una foto illustrativa ed una descrizione inviataci dal Sig. Panzolini.

La Maryland & Pennsylvania R.R. è una piccola compagnia americana che gestisce la linea ferroviaria fra York e Paltimora oltre a due altre brevi linee, delle quali una fino a Dallastown e l'altra a State Hill, per un totale di poco più di 80 miglia.

Sul finire del 1920 questa piccola compagnia aveva in esercizio 15 locomotive a vapore. L'ultima di queste, la «Consolidation n. 43», venne costruita con altre tre pressoché identiche, su ordinazione della Ma & Pa nel 1925 dalla Baldwin Locomotive Works. Queste locomotive costituirono il gruppo di motrici più pesanti fra quelle possedute dalla Ma & Pa; il loro peso totale, compreso il tender era di 330.800 libbre e avevano ruote motrici del diametro di m. 1,29.

Il modello in «H0» da me costruito riproduce infatti la «Consolidation n. 43», i cui

- 1 SFN 588 - cow catcher
- 1 SFN 1689 - carrello anteriore
- 1 SFN 1786 - asse anteriore
- 1 SFN 1787 - asse centrale
- 1 SFN 2307 - asse motore
- 1 SFN 1980 - asse posteriore
- 2 SFN 1774/DS - biellismo
- 1 SFN 1370 - telaio del tender
- 1 SFN 1876 - motore con riduttore
- 1 SFN 1807 - giunto snodato
- 1 SFN 1751 - vite senza fine
- 1 SFN 1642 - piattaforma anteriore (adatta alla parte posteriore del tender).

- 2 SFN 2580 - carrello del tender
- 1 SFN 1420 - gancio con isolanti
- 1 SFN 684 - campana
- 12 SFN 746 - supporti per mancorrenti

Unica concessione rispetto al disegno è data dalla maggiore lunghezza del tender rispetto a quello reale, cosa che mi sono permessa per potere utilizzare il telaio del tender della «L 280/R» nelle sue misure originali.

Il modello è stato verniciato con tinta nera opaca in tutte le sue parti ad eccezione dei cerchioni delle ruote dipinti in bian-

co.

Sul tender la scritta a decalcomania «Pennsylvania» sostituisce quella voluta «Maryland and Pennsylvania» che non avevo.

Il carbone è autentico, fissato con collante ad una superficie in cartoncino infissa in apposita sede del tender. Lunghezza totale del modello cm. 26.

(Panzolini - Modena)

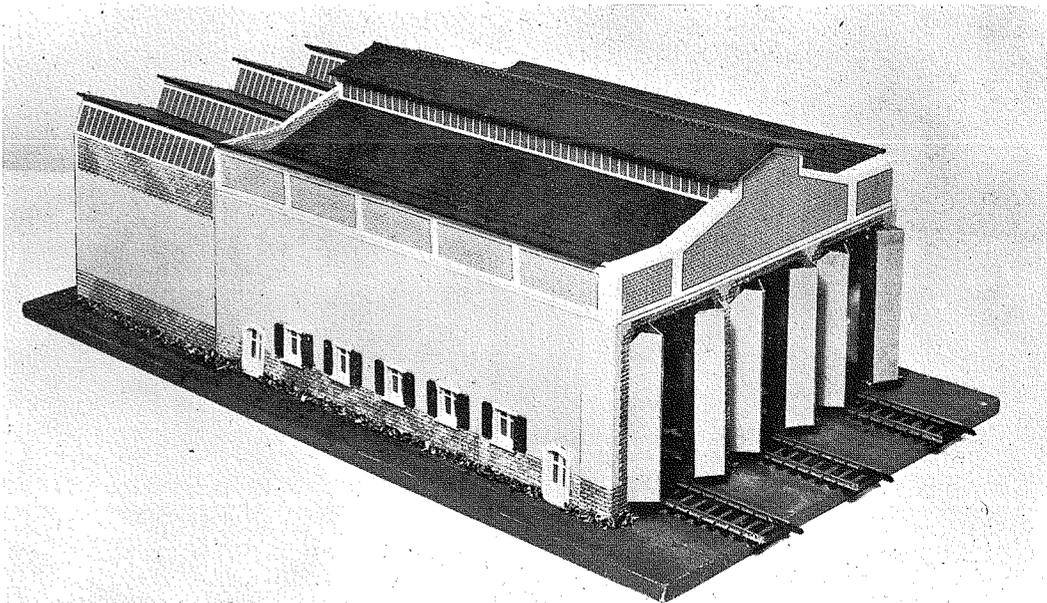
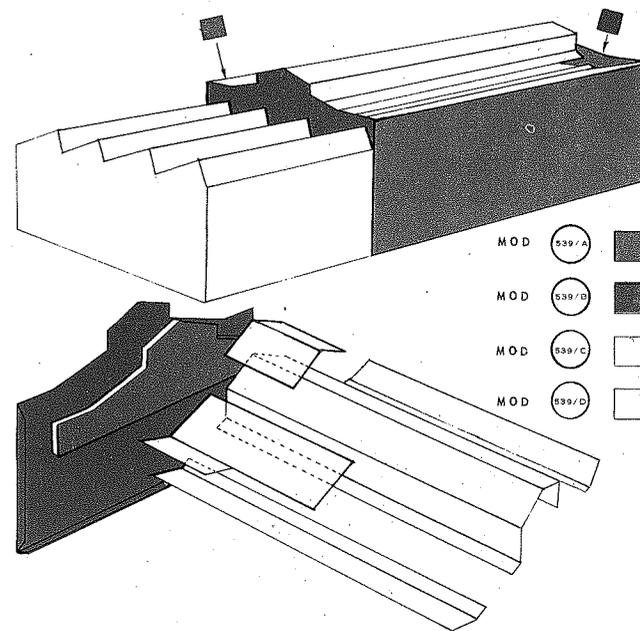
- 1 SFN 1464 - telaio e accessori

# COSTRUZIONI in CARTONCINO

Con lo scorso numero della nostra rivista abbiamo ultimato la pubblicazione di una serie delle tipiche tavole di costruzione con le quali era possibile auto costruirsi un grandioso scalo merci con magazzino e relativo piano di carico rialzato, e in unico corpo con questo, la palazzina uffici.

Il modello, date le sue dimensioni e caratteristiche è adattissimo (vedi «H0» n. 41) per essere impiegato in un grande complesso ferroviario; è per questo che dal presente numero di «H0» iniziamo la pubblicazione delle tavole di costruzione di una rimessa per locomotori, a tre alloggiamenti con annessa l'officina riparazioni, modello di una tipica rimessa delle F.S.

In questa pagina sono pubblicati alcuni disegni schematici che danno l'idea di come è composta e si costruisce la rimessa in oggetto, le parti variamente colorate stanno ad indicare



Locomotiva a vapore con tender «Consolidation n. 43» costruita dal Sig. Panzolini - Modena con l'ausilio di parti staccate Rivarossi.

disegni sono apparsi nel fascicolo di ottobre della rivista Model Railroader.

Il modello, interamente in lamierino di ottone, è azionato dall'apparato motore di produzione Rivarossi impiegato sulle locomotive «L 280/R» e per la sua realizzazione mi sono servito delle seguenti parti di ricambio:

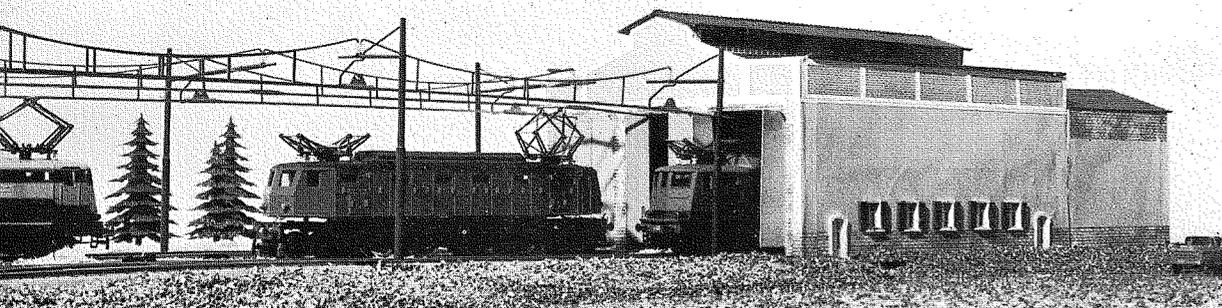
quali sezioni di costruzione vengono pubblicate in questo e nei prossimi numeri. Le parti indicate col colore rosso sono pubblicate in questo numero, le parti indicate col colore azzurro sul n. 43, quelle indicate col colore bianco sul n. 44 e quelle indicate col colore giallo sul n. 45. Più dettagliatamente con le tavole inserite in questa rivista si costruiscono le due pareti laterali della rimessa e i due contrafforti del muro in mattoni che devono essere incollati nella parte interna delle due testate della rimessa che saranno pubblicate nella tavola di costruzione della rivista prossima. Naturalmente non viene data, come di solito, la base di appoggio della costruzione che potrà essere realizzata con una comune tavola di compensato della dimensione di circa cm. 43x25 sulla quale saranno incollati i listelli di legno che costituiscono lo scheletro della costruzione.

Con la tavola n. 539/B che verrà pubblicata nella rivista n. 43, si potranno realizzare le due testate della rimessa e cioè la facciata con i portoni per l'ingresso dei locomotori e la testata di fondo alla quale sarà accostata l'offi-

Unica avvertenza da seguire è questa; che per uno dei tetti della rimessa bisognerà tagliare un pezzo di circa 7 mm.; poichè diversamente le vere sezioni di tetto non possono entrare nell'apposito alloggiamento, come si potrà constatare all'atto dell'applicazione del tetto. I portoni di ingresso della rimessa dovranno essere ritagliati esattamente al centro, come indicato dalla riga, e nella parte superiore affinché possano essere aperti.

Il cartoncino sul quale va incollata la tavola da noi pubblicata, dovrà essere leggermente inciso nelle parti che devono essere piegate per facilitare l'operazione, cioè in modo particolare per l'apertura dei portoni. Per l'inserimento delle nostre porte e finestre nella costruzione sarà necessario ritagliare con cura gli spazi relativi data la profondità delle stesse parti. Ciò comporta anche una particolare attenzione nell'applicazione dei listelli di legno di base della costruzione che dovranno essere leggermente incavati all'altezza delle porte della costruzione stessa.

Come sopra accennato e come ampiamente



cina riparazioni.

Nella rivista n. 44 sarà inserita la tavola di costruzione n. 539/C con la quale si potrà costruire tre delle pareti dell'officina riparazioni.

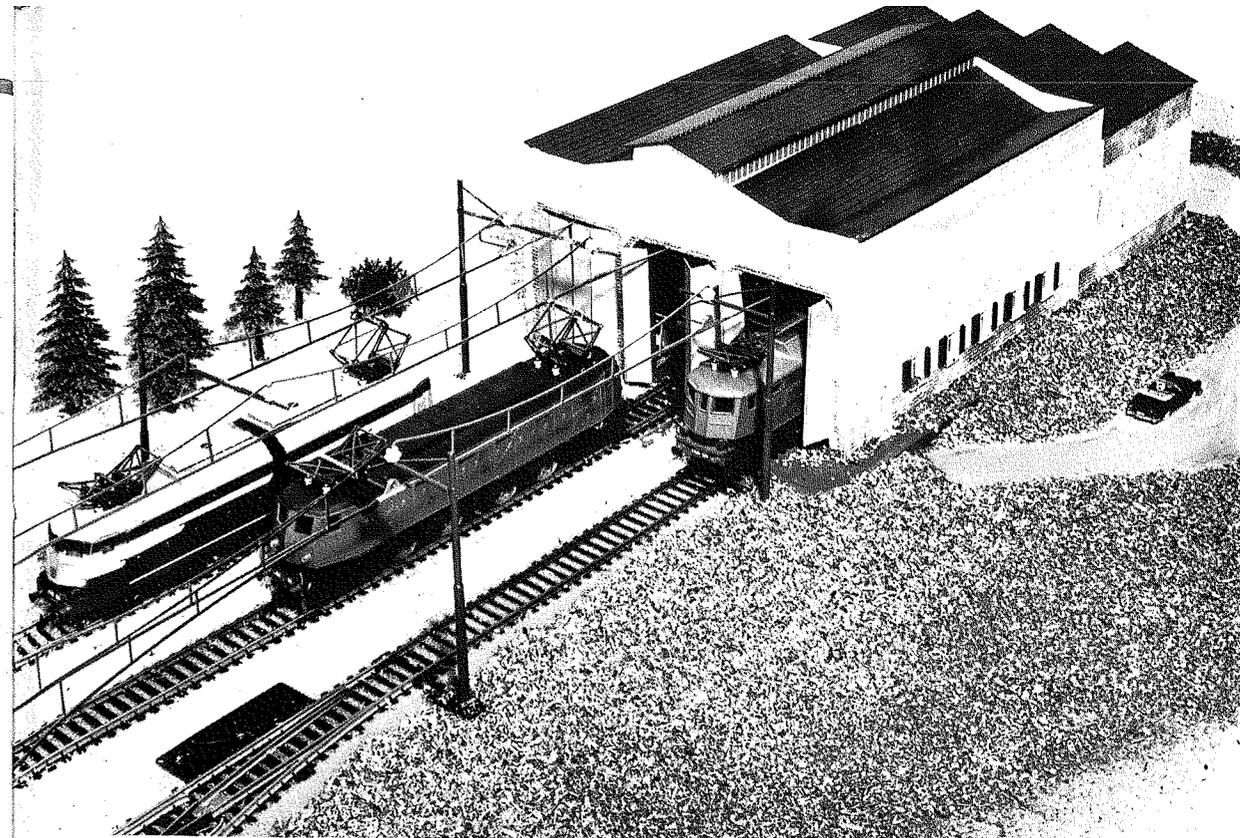
La quarta parete non esiste in quanto è costituita dalla testata di fondo della rimessa stessa.

Con l'ultima tavola di costruzione n. 539/D che sarà pubblicata nel n. 45 verranno fornite le parti in muratura ed in vetro che andranno a costituire la struttura del tetto della rimessa e la parte in vetri del tetto dell'officina riparazioni.

Per quanto non è compreso nelle tavole di costruzione e cioè: porte, finestre, tetti, consigliamo l'impiego delle parti staccate «Rivarossi»: SFN 921/1 - SFN 921/2 - SFN 909 - SFN 908 - SFN 911.

descritto su precedenti numeri di questa rivista, le tavole di costruzione che pubblichiamo dovranno essere opportunamente incollate su cartoncino bristol e successivamente ritagliate con molta cura. Per il lavoro più specificatamente di costruzione come sopra detto, bisognerà usare una tavola di fondo in legno oppure in cartone molto robusto e usare dei listelli di legno di balsa di poco spessore, all'incirca cm. 1x0,5 tagliato in misura adeguata, come si può vedere dalle foto che pubblichiamo accanto. Questi listelli di legno servono, oltre che a dare solidità al complesso, anche a facilitare il lavoro di incollatura delle varie parti ed a mantenere ben disteso il cartoncino sul quale sono incollate le pareti della costruzione.

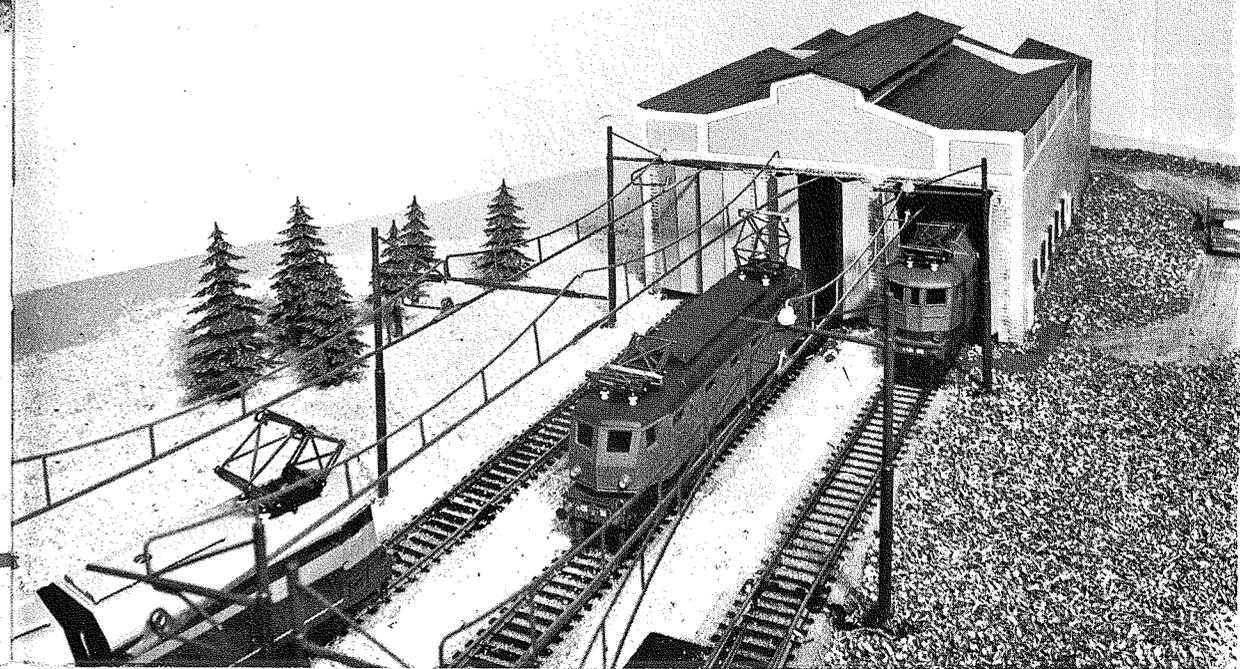
Ci siamo limitati per ora ad una breve e sommaria descrizione della costruzione di tutto



il complesso. Ci riserviamo di dare di volta in volta sui rispettivi numeri della rivista, istruzioni più dettagliate.

Come avrete già notato dalle foto qui accanto, abbiamo inserito la rimessa in oggetto in un nostro plastico e si può notare l'effetto ve-

ramente realistico che esso offre. La rimessa è per locomotori elettrici ed è quindi necessario applicare la linea aerea all'interno della costruzione, di lunghezza opportuna. Nelle due foto di questa pagina pubblichiamo una veduta del complesso realizzato da noi.



*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



NEGOZIO

**WILLIVER** della Italgioiocattoli S.p.A.

via S. Maria in via 37/c ROMA  
Tel. 06.70.135

**MODELLISMO E GIOCATTOLE**

**TRENI ELETTRICI**

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

ANCHE CON POCHE NOZIONI DI FRANCESE  
LEGGERE CON PIACERE

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

**loco REVUE**

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

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

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

COMPLETO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI  
**Rivarossi**  
PARTI DI RICAMBIO  
PEZZI STACCATI PER MODELLISTI

ACCESSORI PER PLASTICI

**FALLER** **VOLLMER** **PREISER** **WIKING**

AEREI FROG - SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA  
Vendita anche per corrispondenza

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

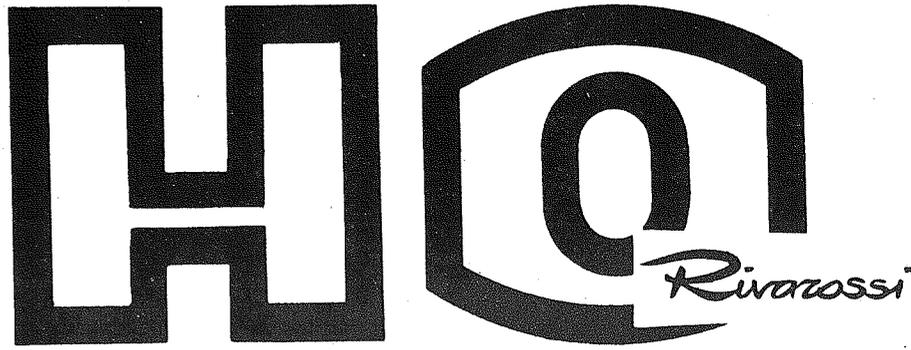
ABBONATEVI

ad HO **Rivarossi**  
la rivista piu' completa  
di modellismo ferroviario

ABBONAMENTO ANNUO L. 800

NUMERI SINGOLI  
O ARRETRATI L. 150 cad.

Sono disponibili tutti i numeri arretrati che possono essere richiesti inviando anticipatamente l'importo relativo a mezzo conto corrente postale n. 18/6801



«CASABELLA TESTI»  
VIA ALTINATE 16  
Tel. 25.440 + 35082

DITTA **FERRUCCIO TESTI** PADOVA  
DAL 1880  
LA DITTA DI FIDUCIA  
Tel. 25440

«TESTI GIOCATTOLE»  
CORSO GARIBALDI 2  
Tel. 39472

FERROVIE **Rivarossi** CATALOGHI A RICHIESTA

TESTI REPARTO GIOCATTOLE INGROSSO - VIA S. BIAGIO 4 TEL. 39499-44200

**Rivarossi**

MODELLISMO



VIA BALDISSERA, 9  
ANGOLO STOPPANI

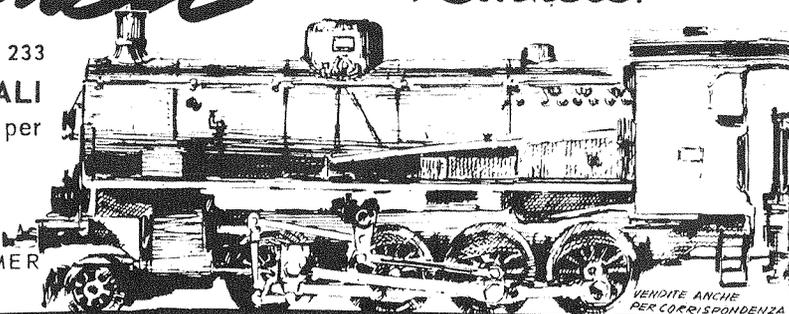
MILANO  
Tel. 270.811

**Grandi** **Rivarossi**  
 COMPLETE ASSORTIMENTO  
 DI TRENI ELETTRICI

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

ASSISTENZA TECNICA  
 accessori per plastici

Rivarossi FALLER WOLLMER  
 PREISER - WIKING



VENUTE ANCHE  
 PER CORRISPONDENZA

L'INTERESSANTE RIVISTA  
**Modelbane** *nyt*

DI MODELLISMO FERROVIARIO  
 DANESE  
 Kongevejm 128 Virum (Danimarca)

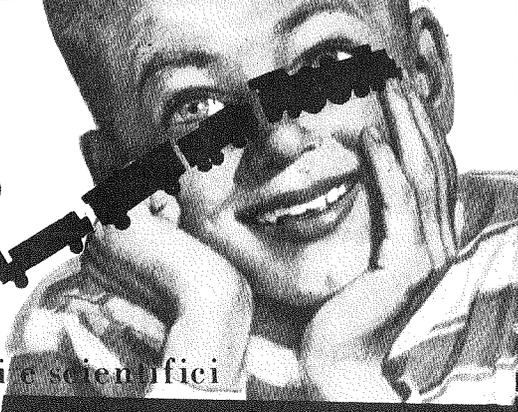


i magazzini **ARBITER**  
 Vi offrono:  
 UN COMPLETO ASSORTI-  
 MENTO di articoli  
 NAZIONALI ed ESTERI

**arbiter**

per:  
 Organizzazione **VITTADELLO**  
 FIRENZE - Via Brunelleschi  
 Tel. 21.318

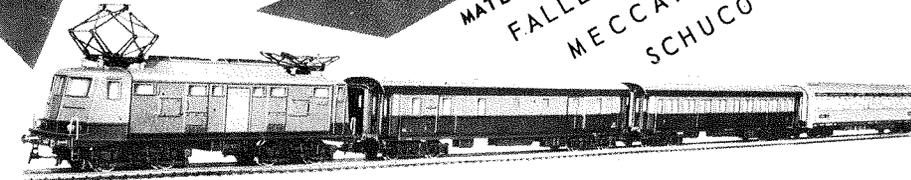
MODELLISMO  
 . FERROVIARIO .  
 NAVALE . AEREO .  
 e i migliori giochi istruttivi e scientifici



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

TRENI ELETTRICI  
**Rivarossi**

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



**nunzi** **Rivarossi**  
 TRENIELETTRICI

ROMA TEL. 848-873  
 CORSO TRIESTE 104

partedi ricambio  
 assistenza-servizio

Case: **FALLER** **VOLLMER**

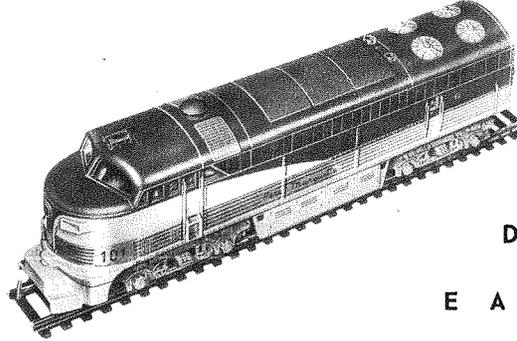
PALIFICAZIONE ITALIANA A CATENARIA - PLASTICI FERROVIARI -  
 TUTTO PER MODELLISTI - GIOCATTOLE NOVITA'



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

TRENIELETTRICI  
**Rivarossi**

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



**alla gioia dei bimbi**  
 VIA PO 46 - TORINO TEL. 882850

COMPLETO ASSORTIMENTO DI GIOCATTOLE E MODELLISMO  
 DELLE MIGLIORI CASE ITALIANE ED ESTERE

**Rivarossi** **VOLLMER** **WIKING** **FALLER** **REVELL**

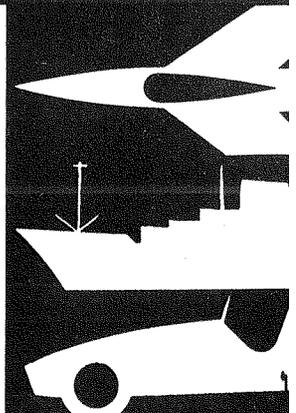
Costruzioni di plastici  
 con tutto il relativo  
 accessorio

rassegna di  
**Modellismo**

abbonamento annuo  
 L. 2.500  
 un numero  
 L. 250

RIVISTA MENSILE DI TECNICA E CULTURA MODELLISTICA  
 AEREA, NAVALE, FERROVIARIA E AUTOMOBILISTICA

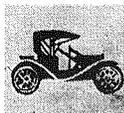
in vendita in tutte le edicole  
 MILANO - Corso Italia n. 8



# 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



VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

ditta **MONTANARI** fondata nel 1840

TUTTO PER IL MODELLISMO

Via Guerrazzi 28 - BOLOGNA

FERROVIARIO

• Specializzazione tecnica sui treni elettrici

AEREO

• Riparazioni - Consulenza - Costruzione plastici

NAVALE

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

## Victor

presenta la sua pubblicazione:

*Modellistica*

NAVI

TRENI

AUTO

Periodicità mensile

Una copia L. 200

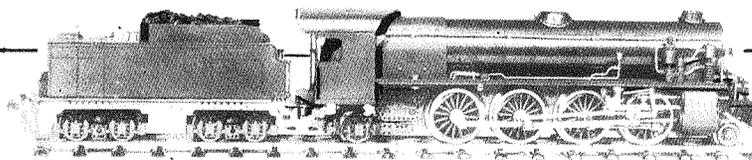
Abbonamento annuo L. 2000

RICHIEDETE COPIA DI SAGGIO GRATUITO ALLA REDAZIONE - 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.

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

LA CASA DEL GIOCATTOLO  
di G. Bolla  
Via Manno 53 - CAGLIARI  
MODELLISMO E  
TRENI ELETTRICI

INDUSTRIA GOMMA  
A. Nicoletti  
Piazza del Popolo 11 - FAENZA

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

PEDRAZZI MARIO  
Largo Garibaldi 34 - MODENA  
VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI  
*Rivarossi* E LORO ACCESSORI

F.LLI DESSI  
Corso Vittorio Emanuele 2  
CAGLIARI  
I PIÙ BEI GIOCATTOLE  
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*

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

MONDANELLI ORESTE  
Via Ricasoli 6 R - LIVORNO  
TUTTO PER I TRENI  
TRENI PER TUTTI

ONORATO ISACCO  
Corso V. Emanuele 36 - TORINO  
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*  
SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA

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

CORSINI ANTONIO  
Via Rimassa 171 R - GENOVA  
TUTTO E SOLO MATERIALE  
*Rivarossi*  
COMPRESI PEZZI DI RICAMBIO

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

AEROMODELLI  
Piazza Salerno 8 - ROMA  
TUTTO PER IL MODELLISMO

ORVISI - BUCHBINDER  
Via Ponchielli 3 - TRIESTE  
I GIOCATTOLE PIÙ BELLE E  
I TRENI ELETTRICI MIGLIORI

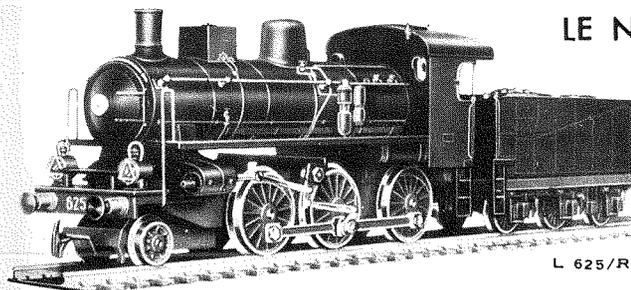
M. REVIGLIO  
Via M. Gioia 2 - TORINO  
I GIOIELLE DEI  
GIOCATTOLE SCIENTIFICI

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

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

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

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



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

TRENI ELETTRICI

MECCANO - GIOCATTOLE NAZIONALI ED ESTERI

*Rivarossi*



# PAPALINI

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