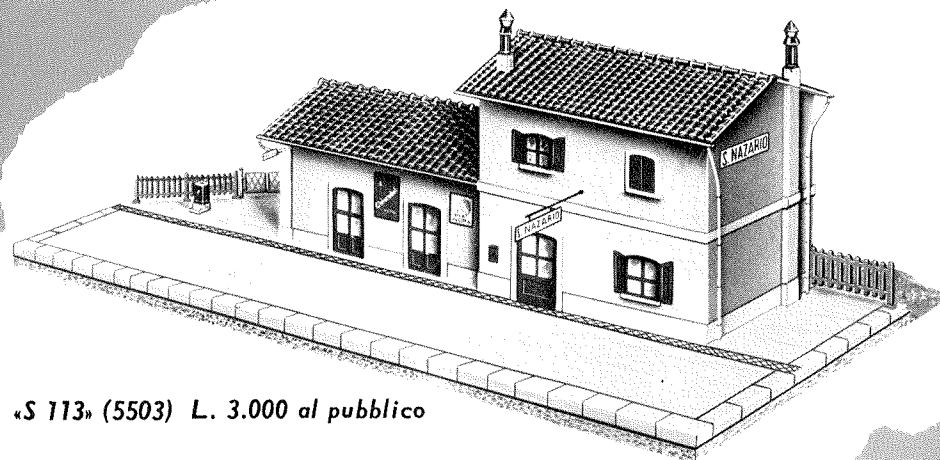
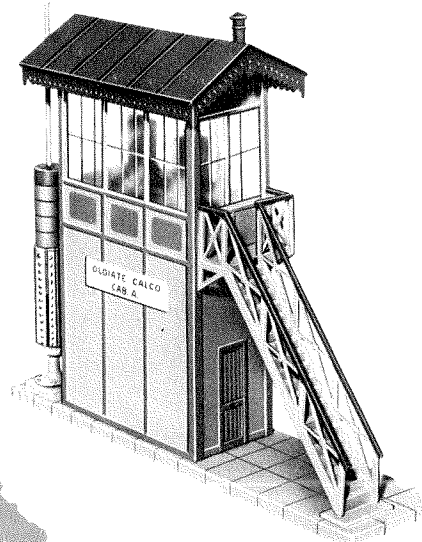


NUOVE STAZIONI NEL SISTEMA

Rivarossi



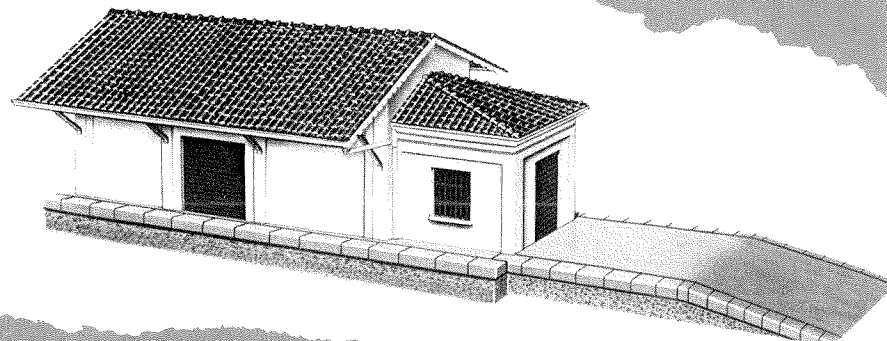
«S 113» (5503) L. 3.000 al pubblico



«S 117» (5507) L. 1.300 al pubblico

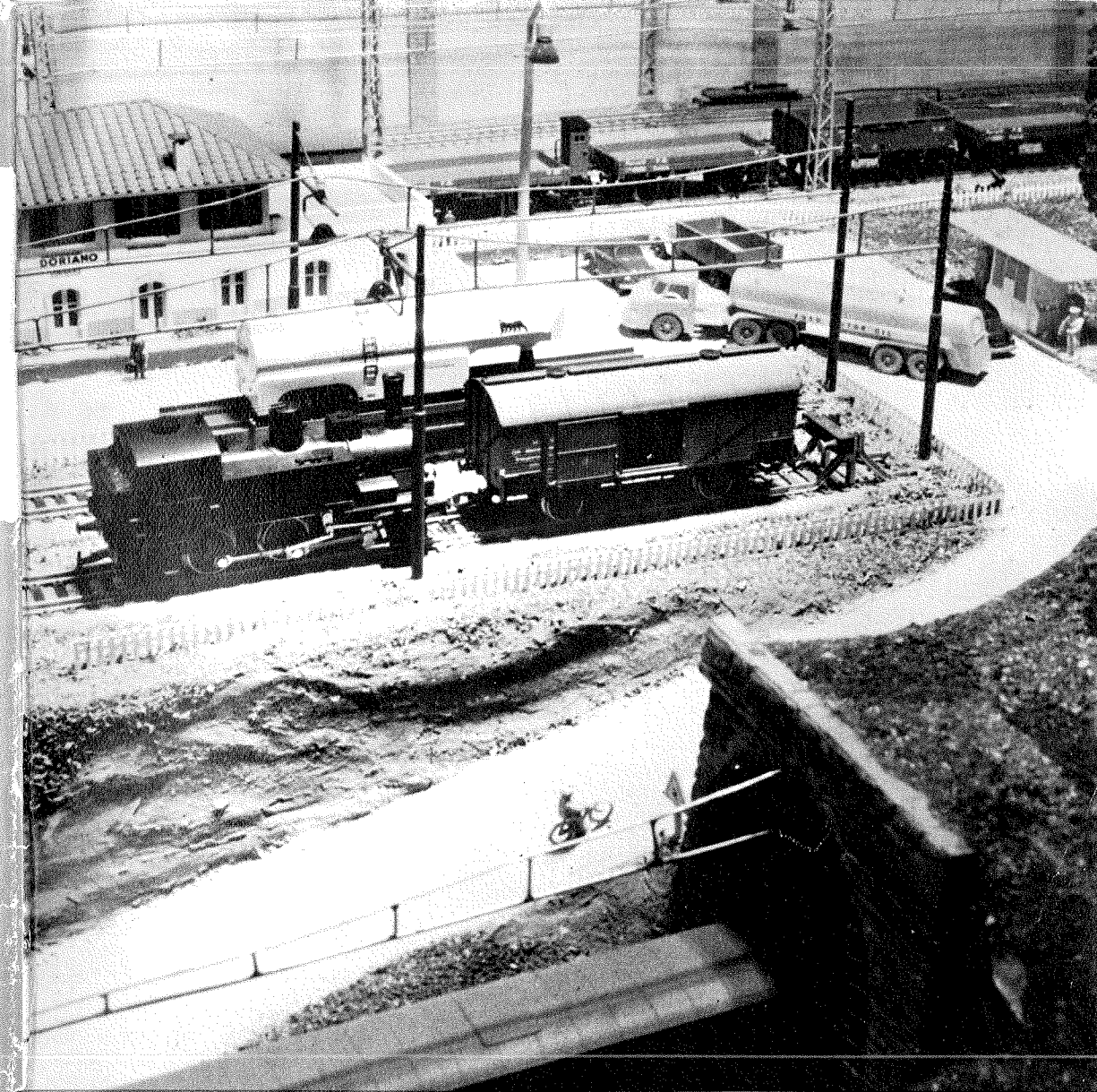
Caratteristica cabina di blocco che si incontra frequentemente lungo le linee ferroviarie italiane. Viene prodotta anche in scatola di montaggio con sigla «SM 117» (15507) a L. 950 al pubblico.

Scalo merci di stile prettamente italiano tipico delle F.S. viene prodotto anche in scatola di montaggio con sigla «SM 118» (15508) a L. 1.700 al pubblico.



«S 118» (5508) L. 2.500 al pubblico

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV



43 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

H0

aprile 1961

anno VIII - L. 150

pubblicazione bimestrale

Rivarossi



Mastro Geppetto

di
SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLI**

MODELLISMO

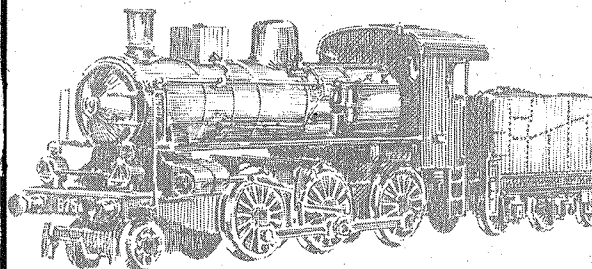
MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

Zambelli

Via Pier della Francesca, 13
Milano Nord

Zambelli

**TRENI
ELETTRICI
E
MODELLISMO**



**Se
to**

VI PIACE DIVULGATELO FRA I

VOSTRI AMICI ET CONOSCENTI

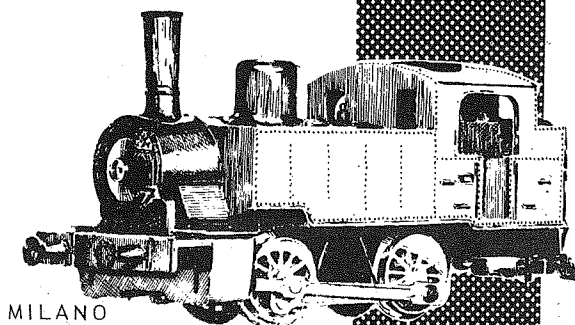
ABBONAMENTO ANNUO L. 800

NUMERI SINGOLI E ARRETRATI L. 150

fochimodels DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

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



MILANO
Corso Buenos Aires, 64-tel. 221.875

AVIOMINIMA

COS. MO

COSTRUZIONI MODELLISTICHE

ROMA - VIA S. BASILIO 49 A

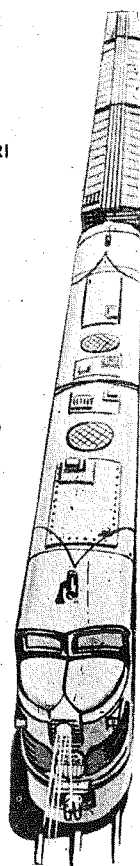
NOVITA' PER I MODELLISTI FERROVIARI

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			
	1,5x2	2x3	3x4		"	£. 100
E	1x1,5	1,5x2	2x3	3x4	"	£. 80
	1,5x1,5	2x2	3x3			
I	1,5x1,5	2x2	3x3		"	£. 100
	1,5x2	2x3	3x4			



AVIOMINIMA

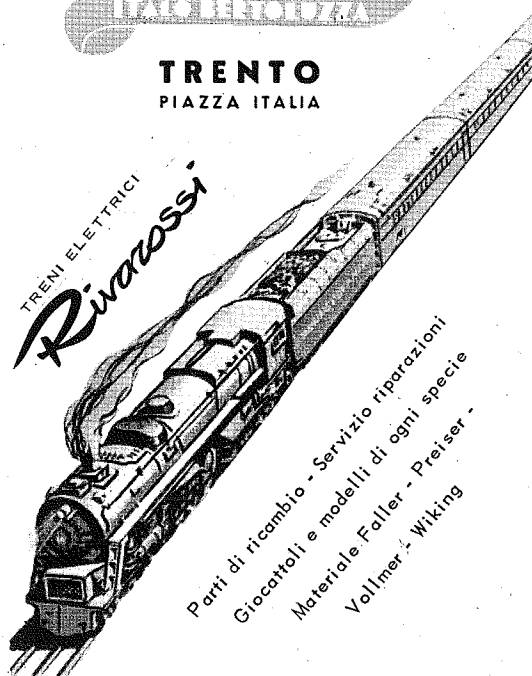
LA PIU' ATTREZZATA ORGANIZ-
ZAZIONE PER IL MODELLISMO
PUO' SPEDIRVI QUALUNQUE CO-
SA DESIDERATE.

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

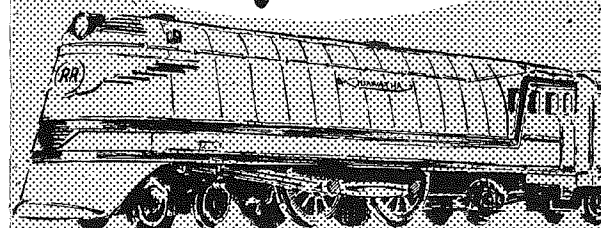
LA CASA DEL GIOCATTOLO

Bolla

di G. BOLLA

VIA MANNO 53
CAGLIARI

TUTTO
PER
IL MODELLISMO



treni elettrici

"Rivarossi"



T. Ciccolella & Figlio
Regali

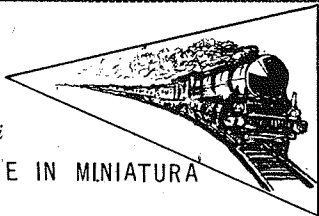
via S. Caterina a Chiaia, 16
(P. dei Martiri) Telef. 60.963

NAPOLI

PARTI DI RICAMBIO
SERVIZIO ASSISTENZA
ACCESSORI
FALLER
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 Hagor Hovaghimian

GIOCATTOLE E MATERIALI INERENTI
ALLA COSTRUZIONE IN MINIATURA
DI GIOCATTOLE MECCANICI

A FIRENZE

VICTOR

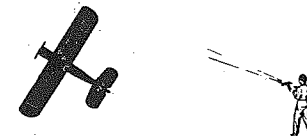
TITOLARE DELLA DITTA
G. PROSPERI-CHIDO E FIGLIO



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

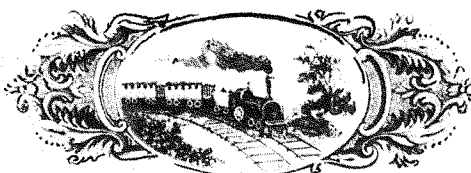


TUTTA LA PRODUZIONE

Rivarossi

CIPICIANI

PERUGIA - VIA ALESSI 12



VASTO ASSORTIMENTO TRENI ELETTRICI

Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO
PEZZI STACCATI
PER MODELLISTI

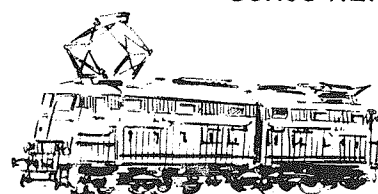
MATERIALI
AERO-NAVIMODELLISTICI
NAZIONALI ED ESTERI

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

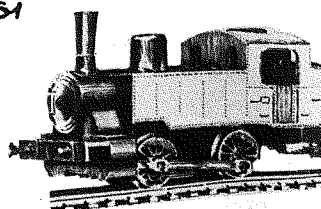
VASTO ASSORTIMENTO TRENI "HO"

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



Gasperiini

GIOCATTOLI

ASSORTIMENTO

MATERIALE HO

TRENI

Rivarossi

COSTRUZIONE

PLASTICI

GIOCATTOLI DI

TUTTI I TIPI

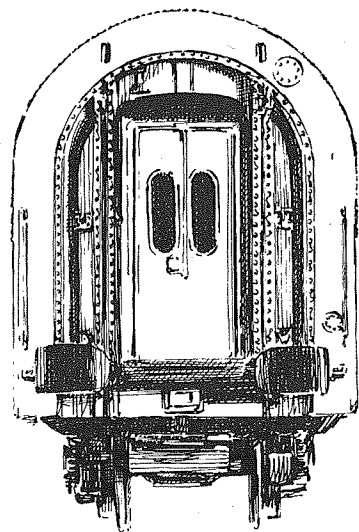
BOLOGNA
VIA FARINI 2
TEL. 35217

ROMA

GIORNI

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

TRENI ELETTRICI



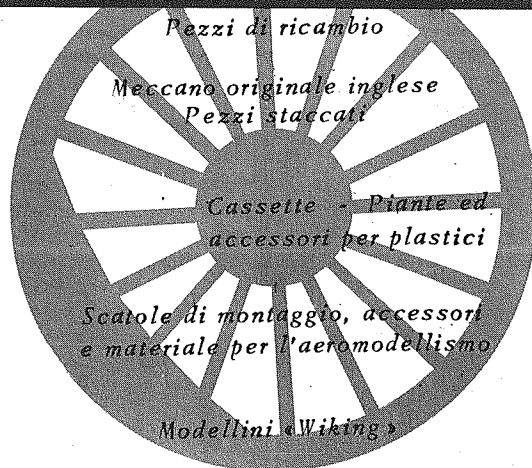
Rivarossi

TRENI ELETTRICI - ACCESSORI PER PLASTICI
ASSISTENZA TECNICA
COSTRUZIONI MODELLI IN PLASTICA
DI AEREI - NAVI - CASETTE
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. 43 Aprile 1961 Anno VIII L. 150

ho

EDITORIALE

Aprile, mese delle novità.

Con la Fiera di Milano, tutti gli anni a questa stagione vengono presentate le novità che la nostra Casa metterà in commercio entro l'anno. Si capisce quindi come il numero di aprile di questa rivista sia particolarmente attesa dagli appassionati.

La rubrica Vetrina delle Novità riporta la descrizione e le fotografie di quanto è immediatamente consegnabile ed accenna a quello che verrà posto più avanti.

Ma la novità più importante per i futuri sviluppi che potrà assumere, è certamente l'accordo «Rivarossi-Trix Germania» conclusosi recentemente. In virtù di tale combinazione vi sarà uno scambio di modelli fra la nostra ditta e la ben nota Casa Germanica.

Tutti i modelli «Trix» che faranno parte del vasto assortimento «Rivarossi» e che saranno illustrati sul nostro catalogo generale, avranno il nostro ben noto alto grado di rifinitura e di perfezione tecnica come tutti i modelli «Rivarossi» e funzioneranno solo in c.c. 12 v. a 2 rotaie.

Nello stand «Rivarossi» alla Fiera di Milano viene già presentato un discreto assortimento di materiale tedesco e svizzero: Una locomotiva tedesca diesel tipo V 200, un locomotore di tipo svizzero, e una serie di vagoni passeggeri e merci.

Siamo certi che questa primizia sarà gradita da tutti i fermodellisti in vista specialmente degli ampi sviluppi che quest'accordo potrà assumere nell'ambito del Mercato Comune Europeo.

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

Sistema «Rivarossi»	Pag. 8
Documenti del passato ferroviario	« 15
Costruzioni in cartoncino	« 19
L'Album delle locomotive	« 20
Una tavola di costruzione	« 22
Concorso «Flash»	« 26
Vetrina delle novità	« 28
Occhio al treno	« 34
Mondo Modellistico	« 36

NEL PROSSIMO NUMERO

Le ferrovie all'esposizione internazionale di Torino del 1911.

American Railroading

I plastici dei lettori

Concorsi fotografici ed altre interessanti rubriche

VI PIACE DIVULGATELO FRA I

VOSTRI AMICI ET CONOSCENTI

ABBONAMENTO ANNUO L. 800

NUMERI SINGOLI E ARRETRATI L. 150

il sistema Rivarossi

Il treno elettrico in miniatura che non molti anni fa poteva ancora considerarsi un giocattolo per le sue caratteristiche prettamente ispirate al trastullo infantile, non lo è più oggi poiché, legato alla parola «treno», non vi è più il semplice convoglio col solito giro di binari o poco più, ma un complesso ferroviario completo con tutte le attrezzature fisse o mobili come nella realtà.

Tutti questi particolari sono stati studiati dalla Rivarossi con un ben determinato criterio che chiameremo «Sistema Rivarossi» per il quale ogni elemento viene progettato in base a caratteristiche comuni agli altri elementi, permettendo così la composizione più svariata degli stessi e l'utilizzazione sotto forme molteplici del materiale.

Con questa premessa vogliamo mettere bene in chiaro l'importanza di usare sempre materiale fisso e rotabile Rivarossi per evitare di trovarsi ad un certo punto di fronte a difficoltà insormontabili che possono portare a dover rinunciare ad un progetto costruttivo e dover disfare quanto già è stato fatto con notevole perdita di tempo e spreco di denaro.

Tutto ciò che compone i treni elettrici Rivarossi è strettamente concatenato e quindi male si presta ad essere utilizzato assieme a materiale di altre Case che, pur avendo lo stesso scartamento, non sottostà alle norme di questo «Sistema».

Per incominciare con gli esempi, prendiamo il materiale rotabile. Esso ha le flange delle ruote che rispettano le norme N.M.R.A. Per questo i deviatori, gli incroci, il profilo delle

rotaie sono studiati espressamente per tale profilo. I raggi di curvatura sono stati calcolati in base a caratteristiche geometriche che richiedono il minor numero possibile di sottomisure di sezioni ed il materiale rotabile è stato ad esso conformato sempre rispettando la scala «H0».

Fanno parte del «Sistema» oltre alla forma di energia impiegata per il funzionamento dei treni, (12 Volt. corrente continua per la trazione e 15 Volt corrente alternata per l'azionamento degli automatismi) il peso delle motrici e dei vagoni. L'aderenza e quindi lo sforzo trattivo delle motrici, è strettamente legata al peso del convoglio che esse devono trainare. Male si presta quindi l'uso di vagoni e carri merce di altre marche che essendo generalmente più pesanti causano facilità di deragliamenti e limitano la possibilità di formare lunghi convogli, specialmente se vi sono salite o dislivelli in genere.

Ma dove più di ogni altra cosa ha importanza il «Sistema Rivarossi» è nell'impianto di binari.

Esamineremo ora le varie applicazioni ed i vantaggi di questo «Sistema».

Curve - Due sono i raggi di curvatura e la relativa denominazione delle sezioni è «RC 80» (3201) ed «RC 120» (3301), 12 sezioni della prima formano un cerchio di 80 cm. di diametro e 18 della seconda un cerchio di cm. 120 di diametro.

La combinazione in vari modi di questi due tipi di sezioni curve, dà la possibilità di creare curve, aventi differenti diametri compresi fra il minimo di 80 cm. ed il massimo di 120 cm.

La figura qui sotto illustra queste curve con le relative dimensioni in centimetri (fig. 1).

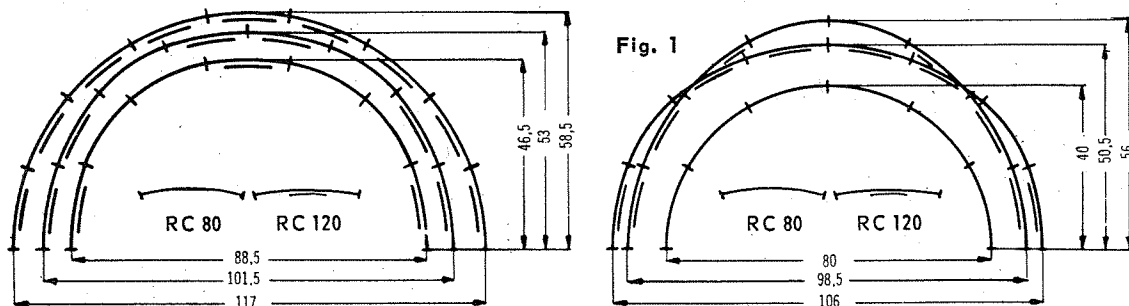


Fig. 1

Il trattino a fianco delle sezioni «RC 120» (3301) è stato messo per distinguerle dalle «RC 80» (3201).

Scambi - Gli scambi hanno le stesse dimensioni di una sezione dritta «RD 20» (3101) ed una curva «RC 120» (3301). Va da sé quindi che per creare un binario di raddoppio parallelo collegato ad uno scambio, sarà necessario l'impiego di una sezione curva «RC 120» (3301) da innestare alla sezione curva dello scambio in senso inverso (fig. 2).

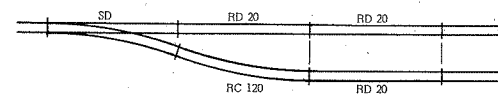


Fig. 2

La distanza fra la linea mediana delle due linee parallele risulta in tal caso di cm. 7,05.

Qualora in corrispondenza di una stazione si voglia inserire una banchina «SM 114» (15504) nell'interbinario, bisognerà scartare maggiormente i due tratti paralleli inserendo all'uscita del tratto curvo dello scambio prima della controcurva formata dalla sezione «RC 120» (3301), una sezione dritta di 10 cm. «RD 10» (3102). In tal caso la distanza fra gli assi dei binari paralleli risulterà di cm. 10,47. Inoltre per poter far sì che nei due tratti paralleli le congiunzioni risultino allineate, sarà necessario innestare al tratto dritto dello scambio una sezione speciale «RD 94» (3103) la cui misura (cm. 9,14) è la proiezione geometrica del tratto «RD 10» (3102) inclinato di 20° (fig. 3).

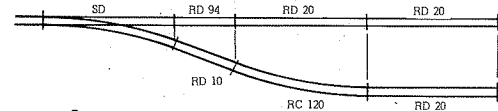


Fig. 3

Qualora lo scambio sia posto col tratto dritto uscente tangenzialmente alla curva, per ottenere l'allineamento delle congiunzioni lungo i due tratti paralleli, bisognerà mettere due sezioni «RD 94» (3103) in corrispondenza della controcurva «RC 120» (3301) che è posta sull'altro tratto (fig. 4).

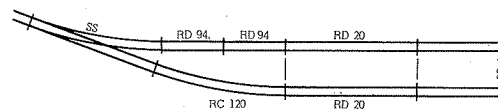


Fig. 4

Anche in questo caso, qualora in corrispondenza di una stazione si voglia inserire una banchina nell'interbinario, bisognerà scartare maggiormente i due tratti paralleli inserendo fra l'uscita del tratto dritto dello scambio e la controcurva formata dalla sezione «RC 120» (3301), una sezione dritta di 10 cm. di lunghezza «RD 10» (3102). In tal caso le distanze fra gli assi dei binari paralleli risulterà di 10,26 cm. Affinché poi i due tratti paralleli abbiano le congiunzioni allineate, si dovranno usare tre sezioni «RD 94» (3103) innestate una dopo l'altra al tratto curvo dello scambio (fig. 5). Altre soluzioni di raddoppi di linea con l'impiego di «RD 94» (3103) sono indicate dalle fig. 6 e 7.

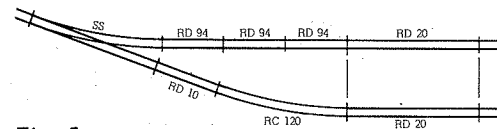


Fig. 5

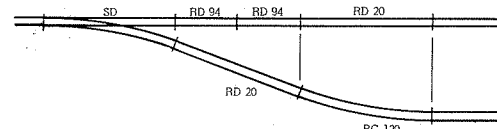


Fig. 6

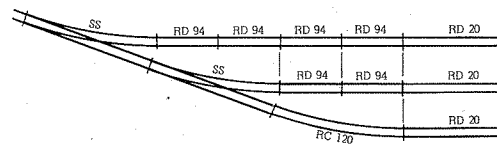


Fig. 7

Variando nelle applicazioni della rotaia «RD 94» (3103) si possono realizzare i più diversi raddoppi di linea ottenendo anche le più diverse misure degli interbinari.

Incroci - Gli incroci Rivarossi formano un angolo di 20° e sono stati fatti in modo che i due tratti divergenti abbiano la stessa apertura angolare di uno scambio.

Poiché l'incrocio è formato da un tratto dritto lungo 20 cm. pari ad una sezione «RD 20» (3101), attraversato da un tratto obliquo un po' più lungo, essendo la sezione «RD 20» (3101) la proiezione geometrica del tratto obliquo, ve ne sono di due tipi, il sinistro ed il destro (fig. 8).

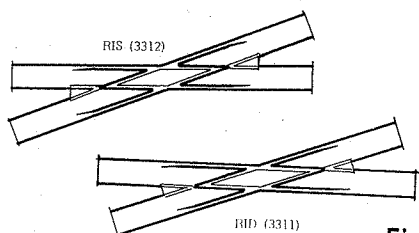


Fig. 8

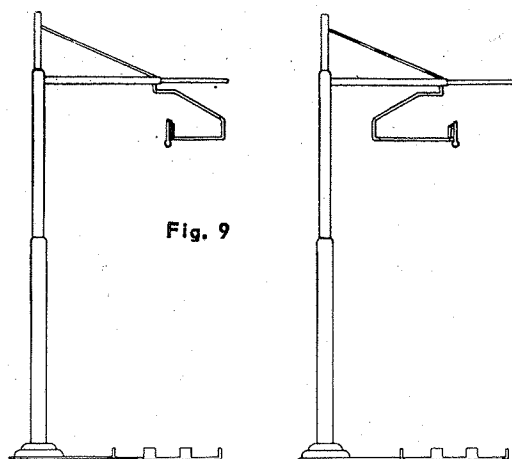


Fig. 9

Con sezioni di binario così studiato è possibile costruire qualsiasi forma di tracciato ferroviario senza dover ricorrere a sezioni di 1/4, 1/8 di binario per poter «chiudere» il circuito.

Linea aerea catenaria

La linea aerea Rivarossi riproduce la palificazione di tipo italiano. I pali (fig. 9) hanno il sostegno della catenaria con braccio esterno e con braccio interno e nei tratti rettilinei essi vanno montati alternati per riprodurre la realtà. Questi devono essere così piazzati poiché nella realtà il filo deve compiere un leggero zig-zag per impedire che l'archetto dei pantografi abbia a consumarsi in un solo punto.

I pali hanno una basetta nella quale va incastrato il binario ma solo in corrispondenza delle congiunzioni delle sezioni in quanto, avendo il palo la base di appoggio in metallo, metterebbe in corto circuito la linea qualora fosse a contatto con le griffe metalliche di bloccaggio delle rotaie sulle traversine. Nel tratto delle congiunzioni invece, mancando le griffe, non vi è alcun pericolo di corti circuiti.

La posizione obbligata, del palo, quindi, de-

limita il tratto di catenaria per cui per ogni tipo di sezione di binario è stata fatta la corrispondente sezione di catenaria. Ne fa eccezione solo la doppia tratta dritta «CD 40» (3805) per la quale sono necessari due pali di sostegno distanti fra loro 40 cm. pari a due sezioni «RD 20» (3101).

Il braccio orizzontale del palo può essere prolungato mediante l'apposita prolunga «PP» (3804) che serve per sorreggere in corrispondenza di uno scambio sia la catenaria relativa al tratto dritto sia quella del tratto deviato. Quest'ultima nella sua parte inferiore va congiunta con la sezione successiva mediante un'apposita congiunzione.

Fig. 10 Fotografia in pianta della stazione «Dubino». Da questa foto, oltre che dalla fig. 12, si può notare la composizione del tracciato. Nella banchina di sinistra è stato dovuto tagliare con un seghetto un pezzo di banchina per l'alloggiamento del dispositivo di elettrocomando dello scambio

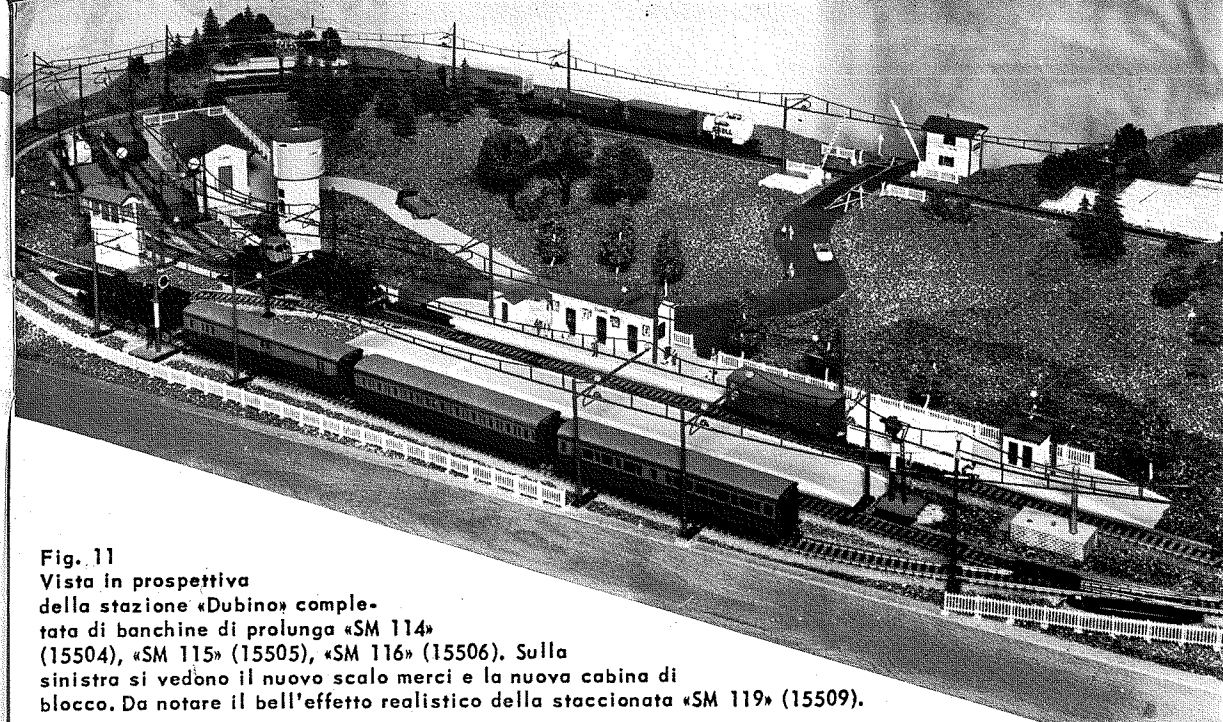
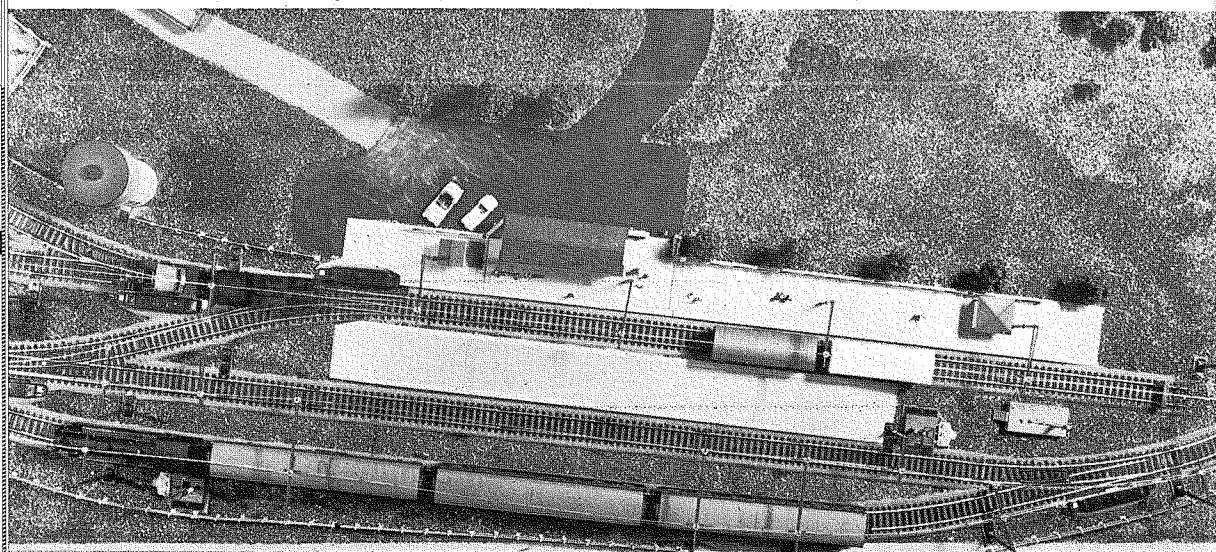


Fig. 11

Vista in prospettiva della stazione «Dubino» completa di banchine di prolunga «SM 114» (15504), «SM 115» (15505), «SM 116» (15506). Sulla sinistra si vedono il nuovo scalo merci e la nuova cabina di blocco. Da notare il bell'effetto realistico della stazionata «SM 119» (15509).

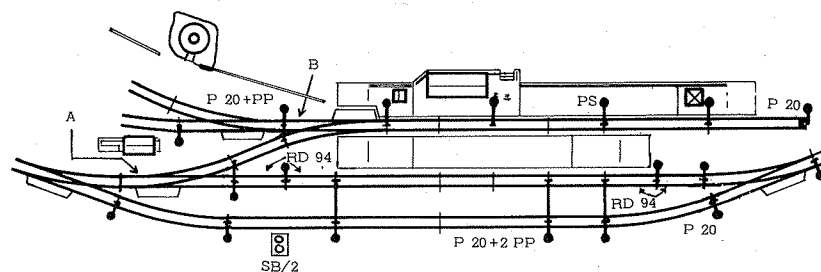
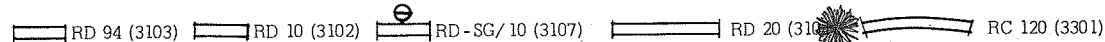


Fig. 12

Schema tecnico della stazione «Dubino» sopra riprodotta nelle fotografie.



Usando due prolunghe «PP» (3804) infilata una dopo l'altra si può ottenere il sostegno di una doppia catenaria per doppio binario mediante un solo palo. In corrispondenza delle banchine delle stazioni, dovrà essere usato l'apposito palo «PS» (3803) che non ha la basetta dovendo essere montato negli appositi fori praticati nelle nostre banchine.

Per maggiori dettagli relativi alla linea catenaria, vedere il n. 33 dell'agosto 1959.

La massicciata

Anche questo utilissimo ed estetico accessorio fa parte del «Sistema Rivarossi». Il suo sistema di applicazione è ampiamente descritto sul n. 34 dell'ottobre 1959.

Stazioni e banchine

Dopo aver esposto i concetti fondamentali del «Sistema Rivarossi» passiamo ad esaminare

i vari accessori di recente produzione che, anche essi sono stati studiati e realizzati nel quadro del «sistema».

Stazioni

Hanno tutte una base che è calcolata in rapporto alla lunghezza dei binari, alla quale possono essere aggiunte banchine di prolunga e terminali a piacimento in modo di poter dare ad esse la forma che più conviene in rapporto alle caratteristiche del tracciato.

Nelle banchine sono previsti i fori per l'installazione dei pali «PS» (3803) per la linea aerea e la larghezza delle banchine è calcolata in modo di poterle interporre fra due binari paralleli, come si vede dalle fotografie e dai relativi schemi qui riprodotti.

Le figure 10 e 11 mostrano la stazione «Dubino» «S 112» (5502) vista dall'alto ed in prospettiva.

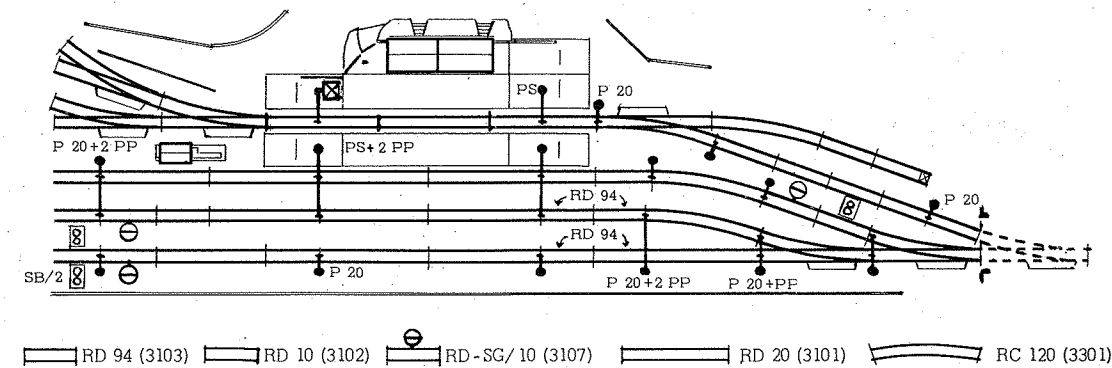
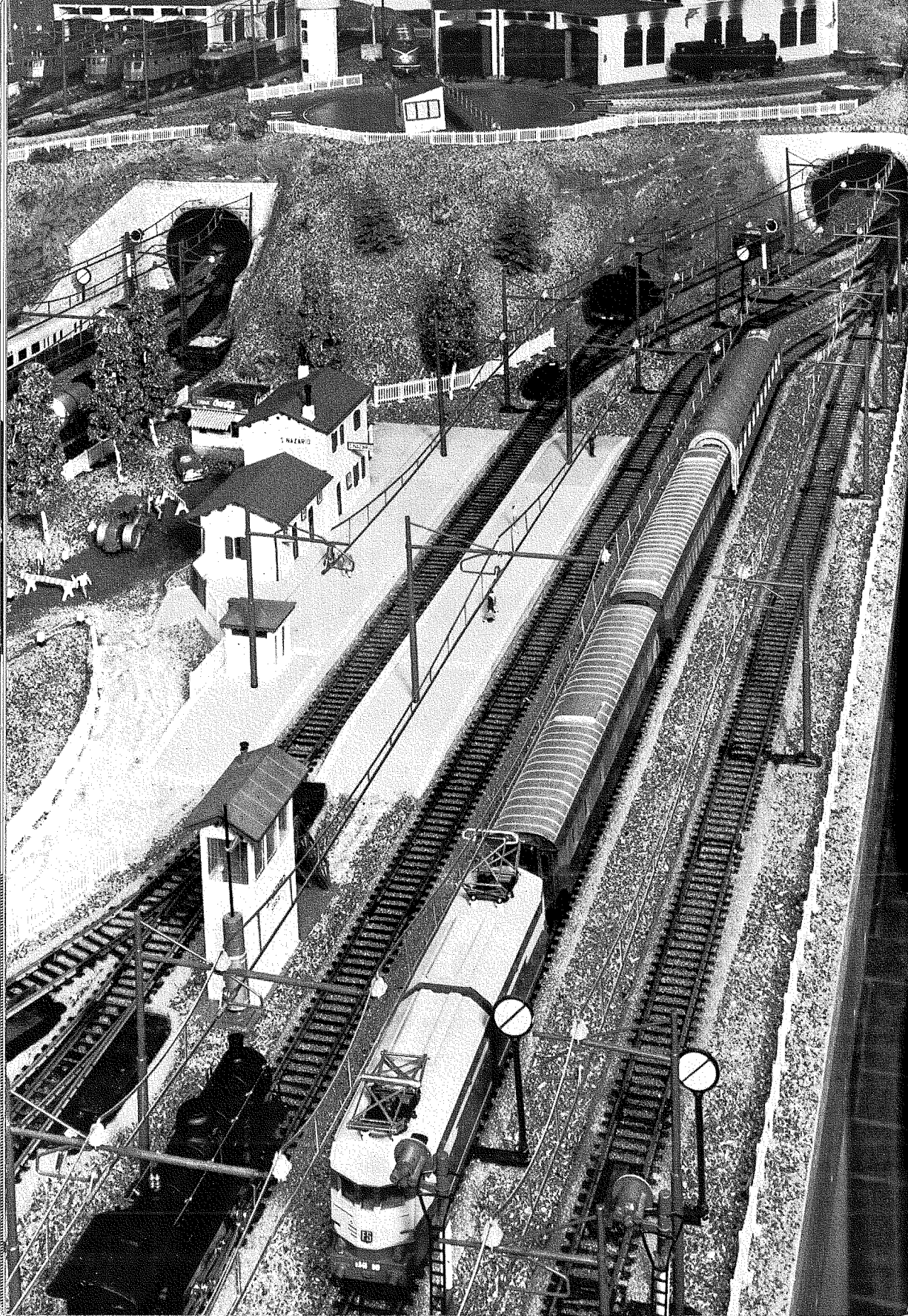


Fig. 13 e 14 - Stazione «S. Nazario» (5503) - Un convoglio passeggeri trainato da un «646» sosta davanti ad un segnale, mentre una «740» fa ingresso sul secondo binario. In questa fotografia si nota il particolare impiego dei pali «PS» (3803). Qui sopra lo schema tecnico costruttivo.

Per ottenere la distanza necessaria, fra il primo ed il secondo binario, per interporre la banchina, si è inserito fra i due scambi A e B (fig. 12) una sezione «RD 10» (3102).

Per poter inoltre mettere il terzo binario sul quale sosta il treno passeggeri, si è dovuto ricorrere a 2 sezioni «RD 94» (3103) nel 2° binario, poichè il raccordo è fatto con gli scambi posti in tangenza all'uscita della curva dell'ovale costituente il circuito di questo piccolo plastico (vedasi fig. 12).

Si potrà notare in queste due fotografie che la palificazione per la catenaria del 3° binario regge anche quella del secondo e ciò è stato ottenuto mediante due prolunghe «PP» (3804) accoppiate del braccio orizzontale.

La banchina della stazione è composta da 2 terminali «SM 116» (15506) e da una prolunga «SM 114» (15504).

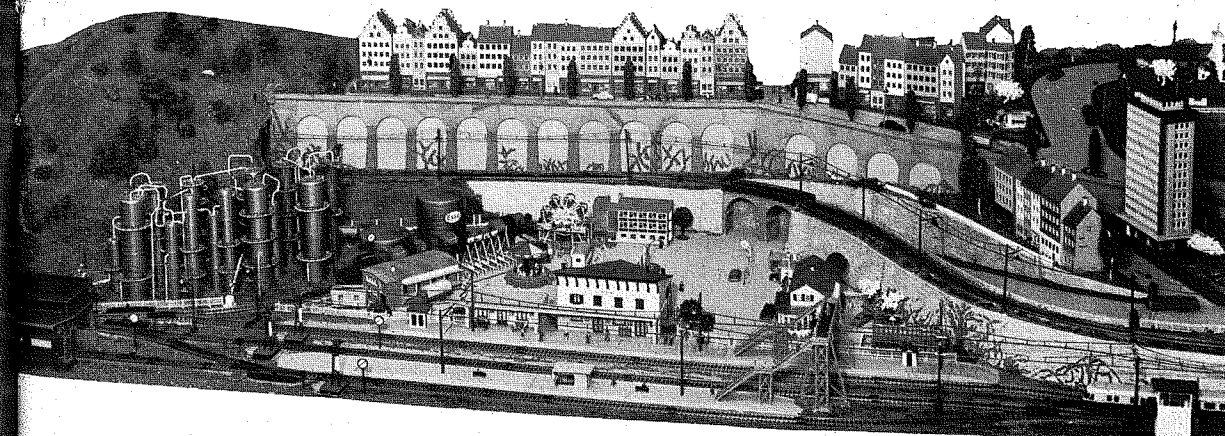
Quella nell'interbinario, da una prolunga «SM 114» (15504) e due terminali «SM 115» (15505).

La fig. 13 mostra invece la stazione S. Nazario «S 113» (5503) installata in un plastico più grande. Anche in questo caso abbiamo una banchina di interbinario composta da una prolunga «SM 114» (15504) e due terminali «SM 115» (15505) mentre la stazione è completata da 1 «SM 116» (15506), corrispondente ai due terminali con gabinetti e con magazzino, e da 1 «SM 115» (15505).

Anche in questa fotografia è ben visibile il supporto di una doppia catenaria ottenuto mediante le prolunghe pali «PP» (3804). Lo schema dei binari è riprodotto in fig. 14.

Le figure 15 e 16 mostrano infine l'installazione della stazione «Pergine» 5511 una novità presentata quest'anno alla Fiera di Milano.

Fig. 15 - Veduta complessiva della stazione «Pergine» (5511) completata con pezzi singoli di banchine. Sullo sfondo il villaggio composto da costruzioni in scatola di montaggio della Faller. A sinistra una grossa raffineria composta con pezzi della Vollmer.



Le staccionate che si vedono nelle varie fotografie con magnifico effetto realistico ed estetico, sono facilmente applicabili alle banchine che hanno negli angolari gli appositi fori per il loro montaggio. Lo schema in fig. 17 mostra

In tal modo non si incorrerà nel rischio di trovarsi di fronte a problemi insolubili che possono nascere con facilità introducendo in un impianto materiale di diverse provenienze.

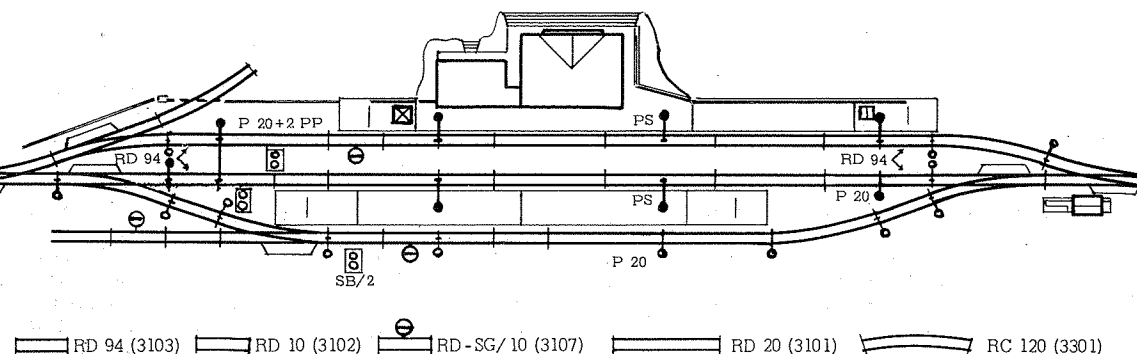


Fig. 17

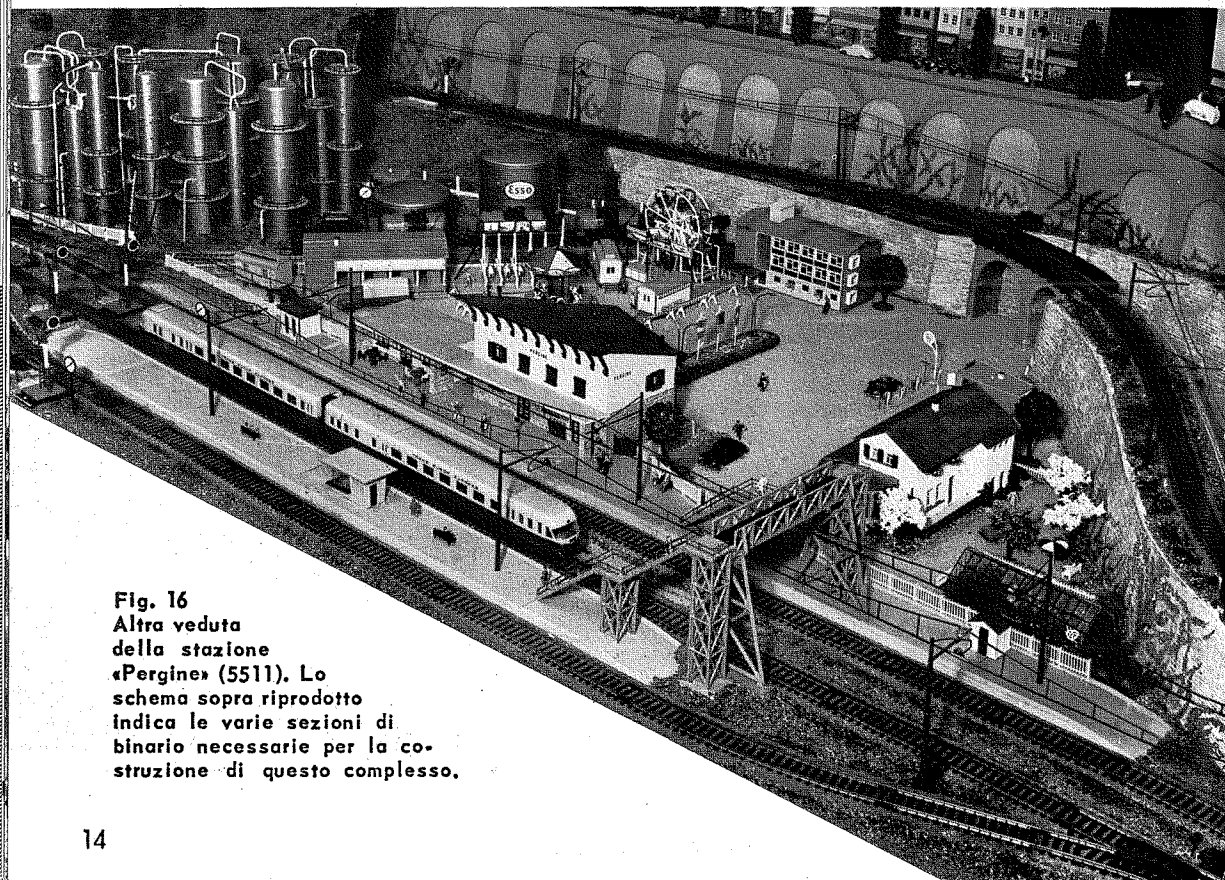


Fig. 16
Altra veduta
della stazione
«Pergine» (5511). Lo
schema sopra riprodotto
indica le varie sezioni di
binario necessarie per la co-
struzione di questo complesso.

DOCUMENTI *del* PASSATO FERROVIARIO

Meritano un cenno particolare le cartoline che, piuttosto numerose, in tutti i paesi, pur non essendo in esse il treno oppure la locomotiva un elemento determinante, costituiscono, soprattutto dopo la tempesta della seconda guerra mondiale, un documento di interesse notevolissimo tanto che mi sono messo anch'io alla loro ricerca. Si tratta delle cartoline in cui si vede riprodotta la stazioncina del paese, fotografata nell'attimo in cui passa dinanzi a essa la Valigia delle Indie, oppure la stazione dalla maestosa tettoia, che denotava l'importanza della stazione stessa e nel medesimo tempo della città del cui nome si fregiava quella stazione. Numerose ad esempio erano le cartoline che illustravano i punti principali della vecchia linea Porrettana nel tratto particolarmente difficile e ricco di opere d'arte tra Porretta e Pistoia. Io le ho avute tutte per le mani, ed ora chissà che cosa darei per ritrovarle! Ce n'era una bellissima che rappresentava un treno viaggiatori in salita con una 470 in testa ed una in coda marcante a ritroso. Ho fatto apposta una gita nel 1938, dal Cartolaio Pagnini di Pistoia alla sua ricerca, ho tempestato anche la casa Alterocca di Terni, grossa produttrice ante 1914 di cartoline, per

Non è del tutto inutile il raccogliere queste cartoline, perchè a parte il piacere che si prova nel rivedere, come nel caso mio, il passato della mia infanzia lontana, oppure addirittura, nello scoprirlo per chi è fortunatamente ancora giovane, anche una cartolina può essere utile. Ed infatti le cartoline illustranti le locomotive trifasi delle Valtellinesi, (Fig. n. 1), che, prestate dal governo italiano, alle Ferrovie Svizzere permisero di esercitare la galleria del Sem-

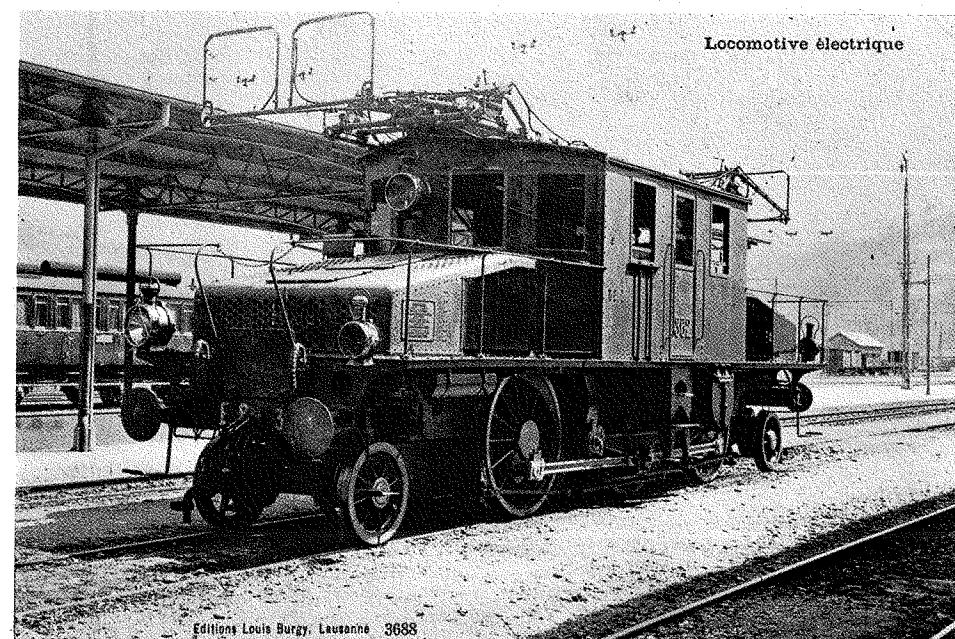
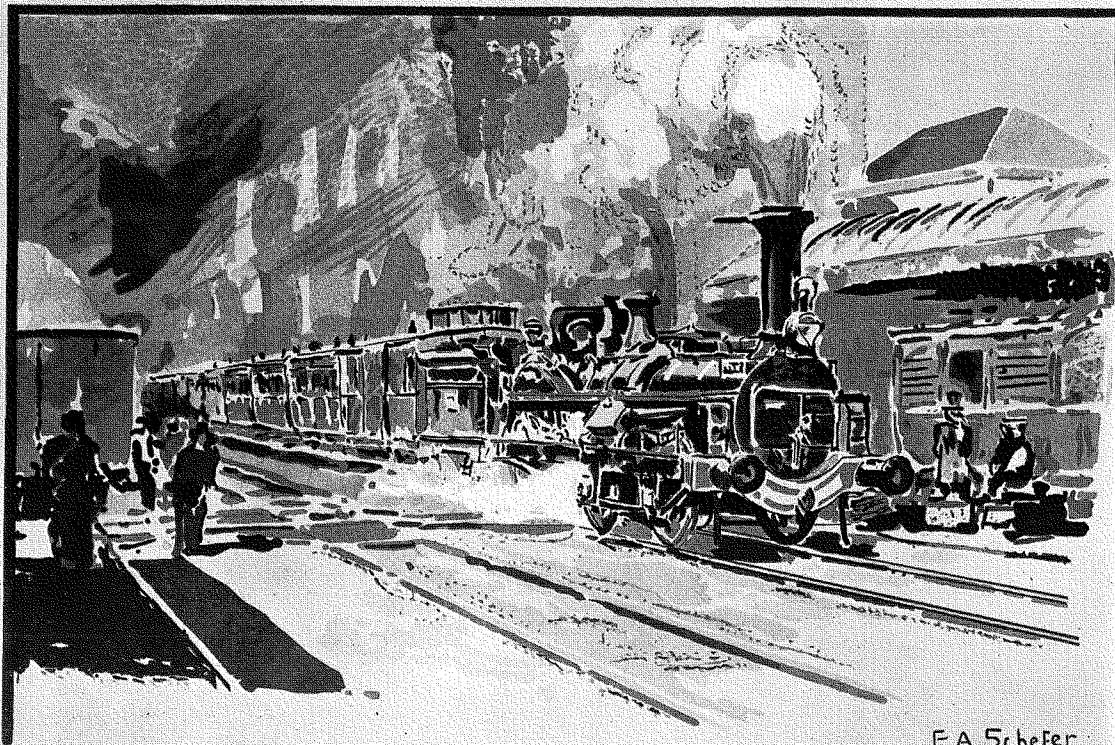


Fig. 1
Locomotore elettrico trifase delle Ferrovie Valtellinesi, un esemplare di quelli che permisero di esercitare la Galleria del Sempione.



E.A. Scheffer

Fig. 2 Treno Parigi - Strasburgo in partenza dalle Gare de l'Est a Parigi (Anno del 2° Impero Francese). Riproduzione del famoso dipinto di E.A. Scheffer.

pione a trazione elettrica, senza alcuna delle preoccupazioni e delle difficoltà insite nell'esercizio a vapore di una galleria così lunga, mi permisero di ricordare, nella occasione del primo cinquantenario della galleria del Sempione, quale era stato il contributo dell'Italia per l'esercizio di quella galleria, cosa che, del resto, era stata preconizzata dai tecnici della Rete Mediterranea i quali pensavano già, nel 1898, data di inizio dei lavori della linea Domodossola Iselle, ad esercire elettricamente questa tratta dura e difficile. Ma se le cartoline illustrate sono abbastanza recenti, nel campo delle stampe invece si trova, per così dire, l'antico ed il moderno e quasi artisticamente a pari merito anche se, ovviamente, la produzione artistica risenti della influenza e del gusto dei tempi nella quale essa si effettuò. Guardando infatti le belle stampe disegnate dal Bossoli, per la linea Torino-Genova, e che per la finezza della incisione, la scelta dei colori, costituiscono una mirabile rappresentazione della Torino-Genova, nei suoi punti più salienti, nel 1853 anno in cui essa venne inaugurata; si vede che la Ferrovia con i suoi ponti, le sue gallerie, le sue stazioni è considerata quasi come un elemento pittorico del paesaggio; ed ugual

cosa generalmente si riscontra in tutte le stampe dell'epoca che posseggo, oppure mi sono capitate per ragioni di studio tra le mani. Il treno come lo consideriamo noi, con la sua locomotiva, ed il suo seguito di carrozze, o non compare del tutto oppure bisogna andarselo quasi a cercare. La ragione forse di questo fatto è che gli artisti del tempo non vedevano forse nel treno, e particolarmente nella locomotiva, la cosa viva, e, quindi, non la sentivano. Questo disdegno artistico verso la macchina in genere e, quindi, nel caso nostro, la locomotiva in particolare è un po' di tutto il secolo scorso e bisogna arrivare al principio del 1900, quando, soprattutto per merito degli inglesi - le cartoline di Tack's anche se tratte da fotografie, sono spesso dei piccoli quadri ed in Francia, soprattutto per merito di Scheffer il treno e la locomotiva entrarono, come elemento determinante, nel disegno oppure, addirittura, nel quadro.

Pur riconoscendo i grandissimi meriti che in questo campo hanno gli inglesi Moore's e Cuneo-Railway Artist Extraordinary, il tedesco od austriaco Donilovan ed altri, è stato soprattutto il Francese Emilio Andrea Scheffer (1896-1942) a dare vita sempre, e velocità quando necessario, ai treni ed alle locomotive

nei quadri e nei disegni, che a lui si debbono. Fu in uno dei miei primi viaggi in Francia, forse nel primo effettuato nel Settembre 1949, che io mi accorsi di lui, allorché vidi esposte in una «boutique» di Avenue l'Opera a Parigi, delle grandi stampe che rappresentavano dei treni..... Non ebbi il coraggio di entrare in quella boutique, perché l'ambiente e la scarsità dei franchi a disposizione sconsigliavano evasioni al limitato programma, che il bilancio mi aveva imposto. Ricordo che rimasi a lungo con il naso appiccicato contro la vetrina della boutique, tal quale come fanno i bambini golosi innanzi alle vetrine dei pasticciieri. Non avevo mai visto nulla di così bello e le stampe inglesi che io possedevo, rappresentanti la «King George» del Great Western Railway, la «Lord Nelson» della Southern, la «Royal Scot», del London Midland and Scottish e la «Harvester» del London Northern Eastern Railway e delle quali io andavo tanto orgoglioso, stavano ai disegni della Boutique dell'Avenue de l'Opera come gli sgorbi incerti di un bambino stanno ai quadri di un grande pittore. Nell'accennare ai criteri seguiti da Scheffer nei suoi lavori, e, soprattutto, nel cercare di fare risaltare come l'opera di Scheffer si differenziasse notevol-

mente da quella di pittori che, pur insigni, come Monet e Renoir, si cimentarono in opere nelle quali la ferrovia era elemento se non fondamentale, certamente nemmeno del tutto accessorio, io non ho voluto esprimere un giudizio artistico di merito, ma fare presente che Scheffer sentiva veramente il treno e la locomotiva starei per dire in modo diverso dagli altri, perché nelle sue opere il treno e la locomotiva sono veramente tali e non pennellate, sia pure magistrali, di colore, o peggio, sgorbi astrattisti moderni. Alle volte sfogliando le tavole dell'album che il Comitato per le onoranze a Scheffer (Fig. 2-3) gli ha dedicato quale «Peintre des machines» mi soffermo su quella intitolata (Fig. 4) «Locomotive 231-G croisant une 240-P sur la ligne Laroche Dijon». Conosco abbastanza bene questo tratto di linea ed anche la regione collinosa che si estende tra Digione e Les Laumes-Alesia, che è generalmente conosciuta con il nome di Seuil de Bourgogne (Soglia della Borgogna). La grande linea Ferroviaria detta Imperiale, che da Parigi mena alla Svizzera, all'Italia ed alle regioni meridionali della Francia, è in forte salita sia da Digione verso il Nord e sia da Les Laumes verso il Sud, essendo interrotta la lunga rampa, da un lato e dall'altro, dalla lunga

Fig. 3 232-S della Region Nord della S.N.C.F. in testa ad un treno rapido su tratto a quattro binari. Riproduzione del famoso dipinto di E.A. Scheffer.



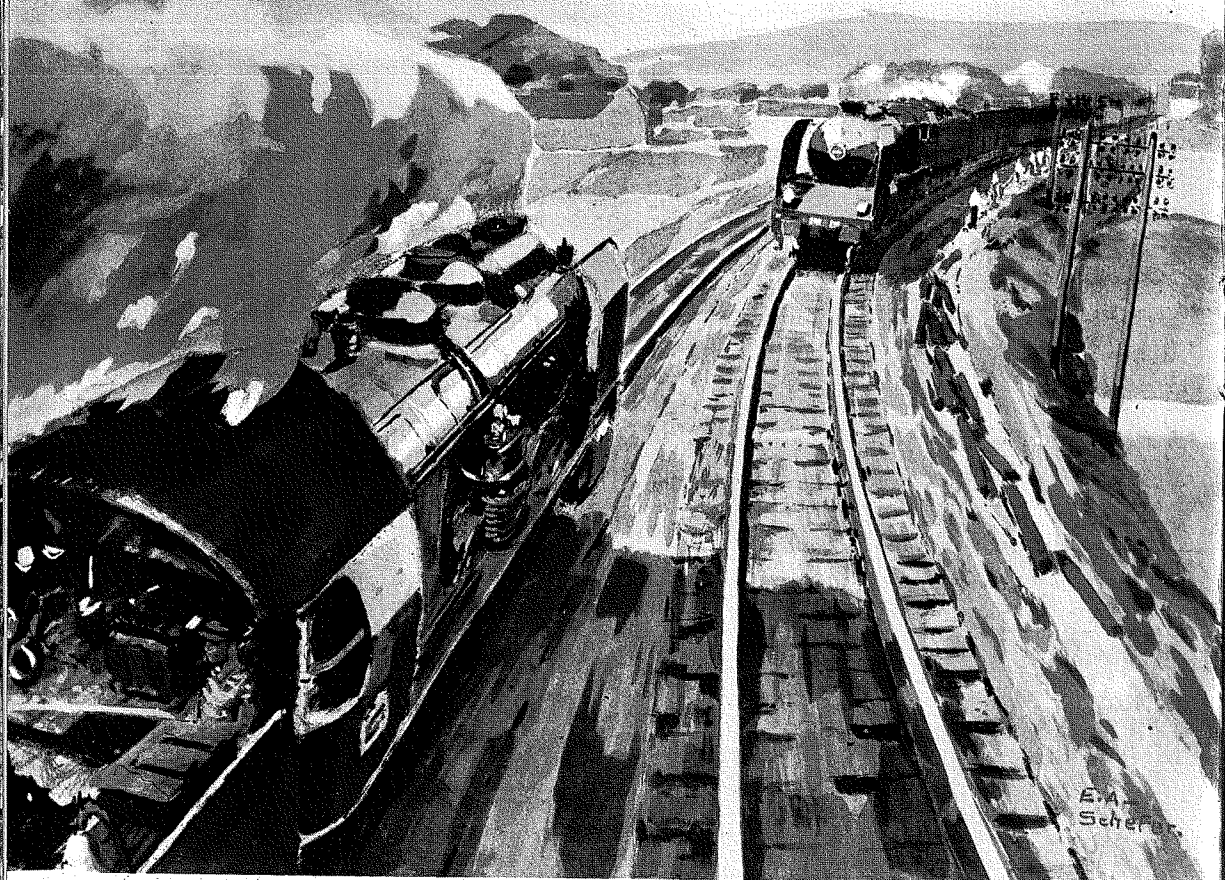


Fig. 4 Locomotive 231-G (Pacific PLM) incrocianti in salita tra Les Laumes et Blaisy le Bas (soglie di Borgogna), un 240 P. Riproduzione del famoso dipinto di E. A. Scheffer.

galleria di valico detta di Blaisy le Bas. Ora, da alcuni anni, la linea è elettrificata ed i treni montano allegramente, quasi senza rallentamento da una parte e dall'altra della «Soglia di Borgogna», ma ai tempi della trazione a vapore la compagnia Francese del P.L.M. vi aveva dovuto destinare quelle che, ancora oggi, sono le più potenti locomotive del parco a vapore francese. Scheffer ha voluto riprodurre un incrocio dei treni in rampa. Tutto nella macchina (di sinistra), in salita, rappresenta lo sforzo e chi lo denota sono particolarmente gli sbuffi di fumo che vengono eruttati con violenza dalla ciminiera.... quante volte li ho sentiti sulle 685 che, in partenza da Gallarate, attaccavano la lunga rampa verso Somma, mentre si vedeva la macchina tendersi, allungarsi quasi, sotto lo sforzo e fremere come cosa viva. A guardare bene la macchina come l'ha dipinta Scheffer si vede che egli è riuscito a materializzare quasi quelle sensazioni di macchina sotto sforzo, che sono ancora così vive in me.... E per contro, osservate la macchina che scende, disinvolta, leggera, veloce tra il verde dei campi, ornata da un pennacchio di fumo pigro che ristagna nell'aria e par, quasi, che si voglia godere, dopo tanta fatica, il paesaggio.

Tra le dodici riproduzioni che compongono l'album di Scheffer, è quella di cui ho discorso, che a me piace di più, (forse perché essa parla di più al mio animo, nel ricordo della 685-077 mentre le sue grandi ruote giravano lente sotto lo sforzo di spuntare, il 202 a Gallarate ed i suoi violenti sbuffi di fumo, che si alzavano nel cielo terso di una mattina primaverile, risvegliavano, con i loro echi, le case ancora addormentate).... ma anche tutte le altre sono belle, perché Scheffer è riuscito, cosa non da poco, a dare vita anche a quella fredda creatura che è il locomotore elettrico... Ma Scheffer «Peintre des machines» venuto alla ferrovia dall'automobile, sentiva l'anima dei treni. «L'anima dei treni.... Su questa materia, il nostro vecchio amico - è il comitato Scheffer che parla - aveva la sua opinione, ma egli non la esprimeva che in un sorriso. Perché parlare? La certezza gli bastava, egli teneva questa anima tra le sue dita delicate. Armato di un semplice lapis, egli l'aveva scoperta dopo lunghe ricerche. Invece di rapirla, di torturarla e di ucciderla come tutti gli altri, egli l'aveva ammirata senza toccarla, così che questa anima, felice di essere infine compresa e rispettata, si era data a lui».

(Continua)

(Zeta-Zeta)

COSTRUZIONI in CARTONCINO

Queste due chiare fotografie mostrano la rimessa per locomotori e l'officina annessa prima di essere congiunte.

Nel numero precedente era illustrata la rimessa completata con l'officina riparazioni.

Si potrà completare l'assieme delle costruzioni quando saranno usciti tutti e quattro i numeri della rivista; mancano quindi ancora il 44 ed il 45.

La fig. 1 mostra i particolari della costruzione all'interno. Si notino i listelli di legno che formano l'ossatura del modello e che sono indispensabili per dare consistenza al fabbricato. Usando listelli in legno di balsa, reperibili in tutti i buoni negozi di modellismo, il compito di costruire la struttura sarà alquanto facilitato poichè, come è noto, tale legno, assai tenero, si lascia lavorare e sagomare facilmente, anche con un semplice temperino bene affilato.

Si possono notare inoltre in fig. 1, su una parete, i vani praticati per l'introduzione delle porte e finestre, e su quella opposta le stesse già montate, viste dall'interno.

I portoni della rimessa nelle due fotografie, appaiono ancora chiusi. Non sono stati ancora tagliati.

Sarà opportuno però ritagliarli in anticipo mettendo due listelli di legno verticali a supporto dei pilastri che separano i tre portoni.

I portoni vanno incollati su cartoncino Bristol, tagliati a metà lungo la linea mediana e

sistemati aperti come appaiono sulle fotografie nel numero precedente.

In fig. 2 si vedono le due parti della costruzione semimontate manca l'applicazione dei tetti «Rivarossi» (SFN 921/1 e SFN 921/2).

Con questi due primi fogli di costruzione si possono così montare i quattro lati perimetrali della rimessa.

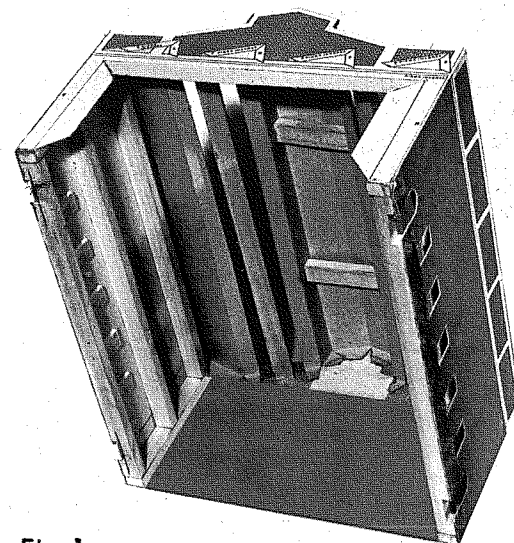


Fig. 1

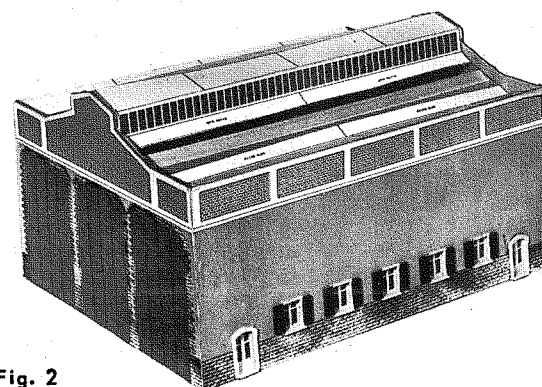
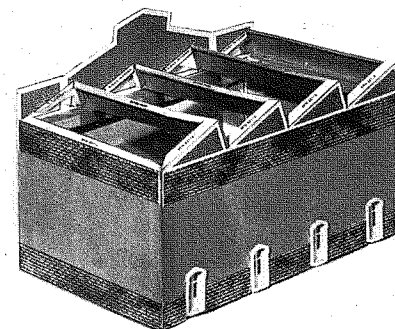


Fig. 2



L'Album

DELLE LOCOMOTIVE

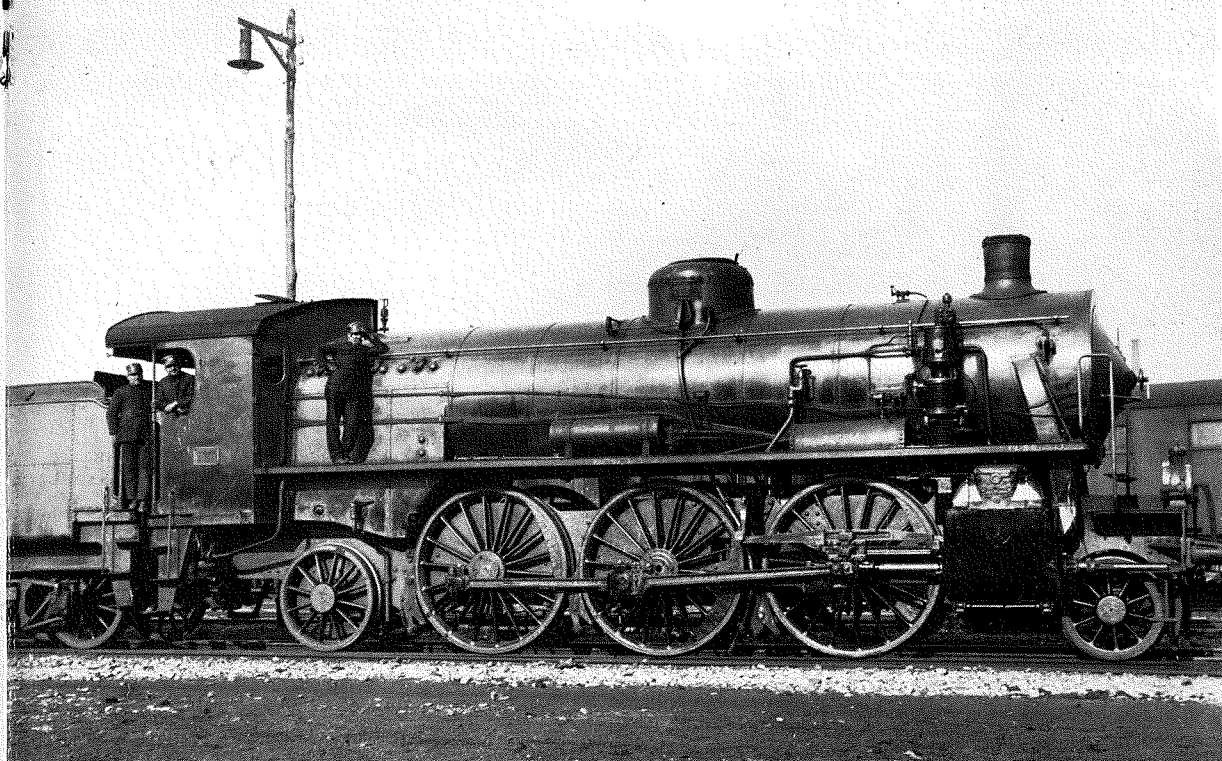
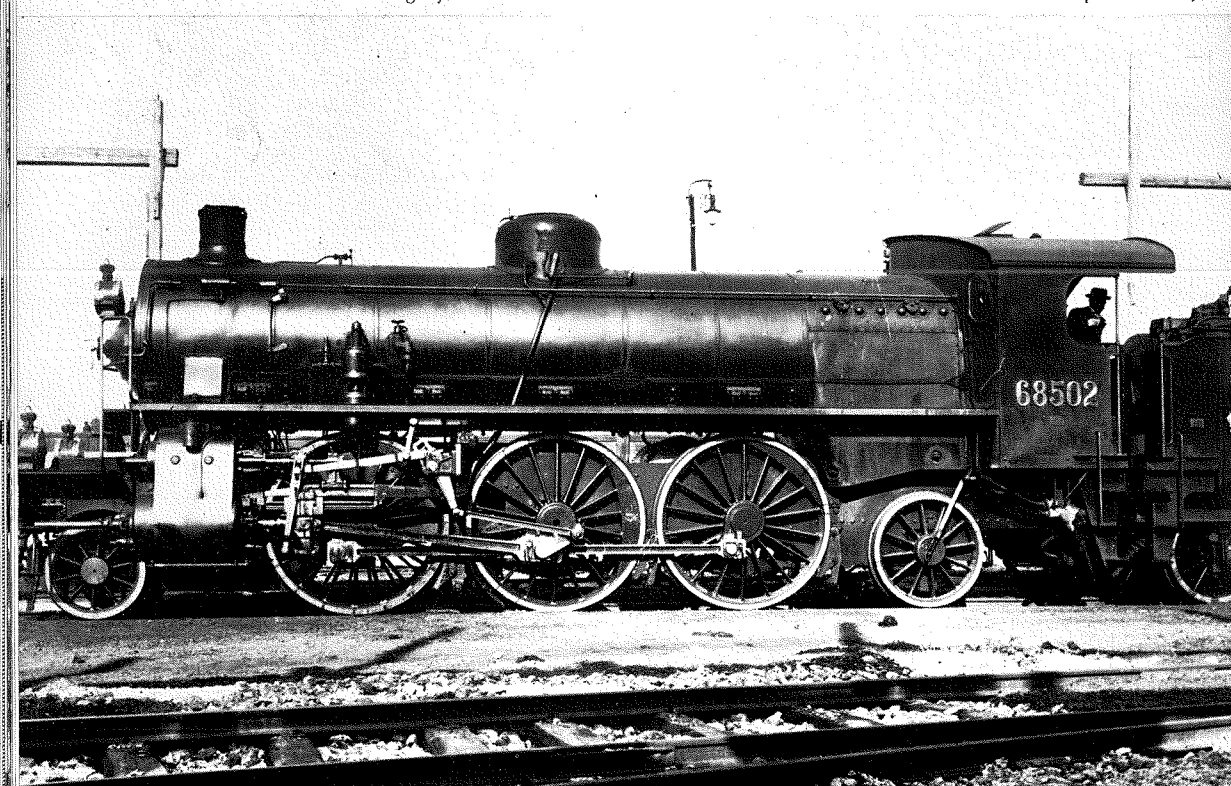


a cura di Zeta-Zeta

Locomotive a 3 assi accoppiati e asse portante anteriore e posteriore (1-3-1) a vapore surriscaldato e semplice espansione a 4 cilindri, 2 interni e 2 esterni - Gruppo 685 F.S.

Rispondendo le locomotive del Gruppo 680 nelle loro caratteristiche di rodiggio, potenza e velocità a quelle che erano, negli anni 1912 - 1913 le necessità del rimorchio dei treni viaggiatori più importanti in una rete, come quella ferroviaria italiana, la quale non consentiva in generale locomotive con carichi degli assi motori superiori alle 16 tonnellate, e desiderandosi nel contempo locomotive più snelle e più rapide negli avviamenti delle 680, ma ugualmente economiche dal lato del consumo del carbone, non fu possibile che orientarsi verso un tipo di uguale rodiggio delle 680 e che ne riproduceva le caratteristiche generali, ma a vapore surriscaldato e semplice espansione a 4 cilindri. Questi, disposti, secondo la pratica italiana, su di uno stesso allineamento, sono suddivisi in due gruppi composti ciascuno da un cilindro esterno al telaio, da uno interno e da un distributore cilindrico, che li alimenta secondo la nota disposizione a «canali crociati». Le manovelle motrici, pertanto, azionate dai cilindri di uno stesso gruppo sono disposte a 180° l'una dall'altra, mentre quelle azionate dai cilindri dell'altro gruppo si trovano, come erano nelle 670 e nelle 680, a 90° gradi dalle prime. Le posizioni di punto morto delle 685 corrispondono quindi a quelle che erano nelle 670/680, ma poichè le 685 sono a semplice espansione e cioè entrambi i gruppi di cilindri sono alimentati direttamente dalla caldaia, ne viene che, in esse, le condizioni di spunto sono molto più favorevoli che nelle 680. Le 685, data la loro attitudine a tutti i servizi viaggiatori, hanno costituito, per almeno un venticinquennio, il cavallo di battaglia della Trazione a vapore sulle Ferrovie d'Italia, e la loro costruzione si scaglionò nel tempo tra il 1912 ed il 1926, raggiungendo complessivamente il numero di 271 unità. Le 685, costruite a partire dal 1921 e che portano i numeri dal 106 in avanti, differiscono da quelle costruite avanti il 1914 per un aumento della superficie riscaldata del forno (visibile osservando le due fotografie riprodotte di una 685 1ª serie e di una 685 2ª serie trasformata in Caprotti) e per la posizione di guida del macchinista a sinistra invece che a destra. Alcune di esse furono trasformate in Caprotti, altre costruite proprio come tali, e tutte

Fotografia della 68502 (Foto Zeta-Zeta D.L. di Roma San Lorenzo Aprile 1913)



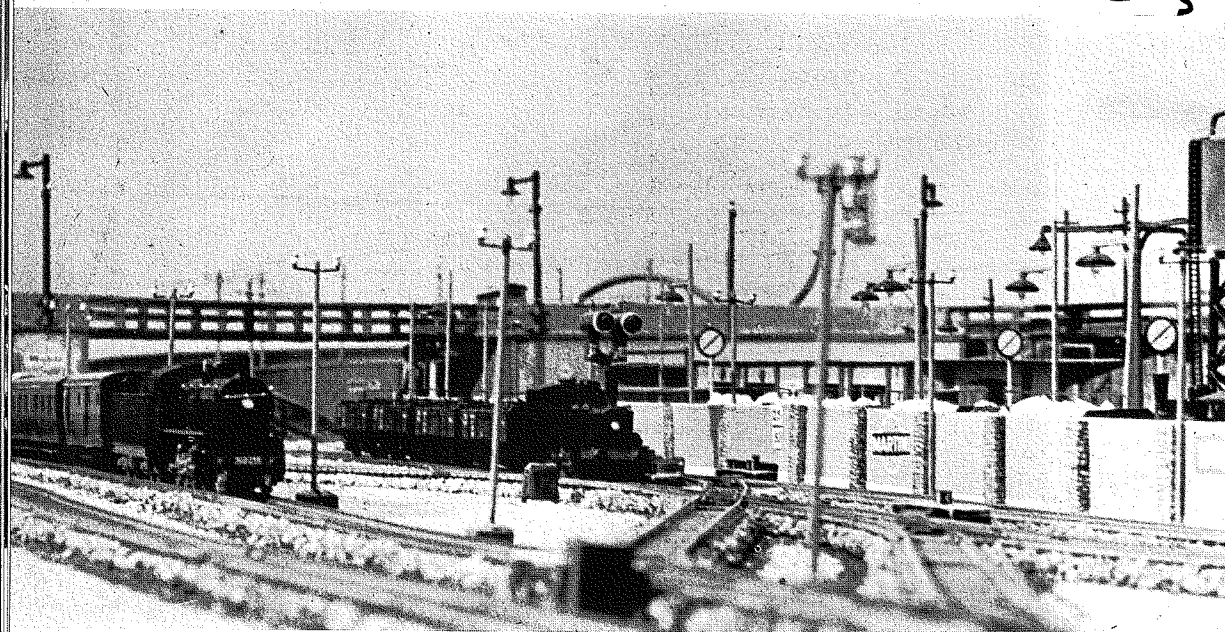
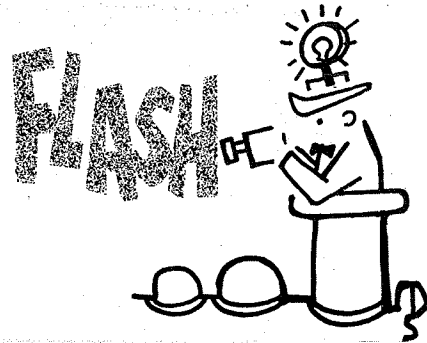
Fotografia della 685 (686-001) Caprotti (Foto Zeta-Zeta D.L. di Milano Centrale Settembre 1925)

queste Caprotti si distinguono per avere il numero di servizio superiore all'361. Alcune delle 685 Caprotti furono trasformate in Franco Crosti e costituiscono, ora, il gruppo 683 F.S. Le 685 di origine pesano in servizio, se della 1ª serie, 70,8 tonnellate e, se della 2ª serie, 72,1 tonnellate ed il loro peso aderente è rispettivamente di tonnellate 45,6 e di tonnellate 46,8. La loro potenza massima sviluppabile con continuità a 75 Km/ora è di 1250 HP e la velocità massima che possono raggiungere è di 120 Km/ora. Le 683 F.S. pesano invece in servizio 77 tonnellate ed il loro peso aderente è di 51 tonnellate. Esse possono sviluppare in servizio continuo a 75 Km/ora 1250 HP. Il tender delle 685 è quello standard a carrelli capace di 22 mc. di acqua e di 6 tonnellate di carbone.

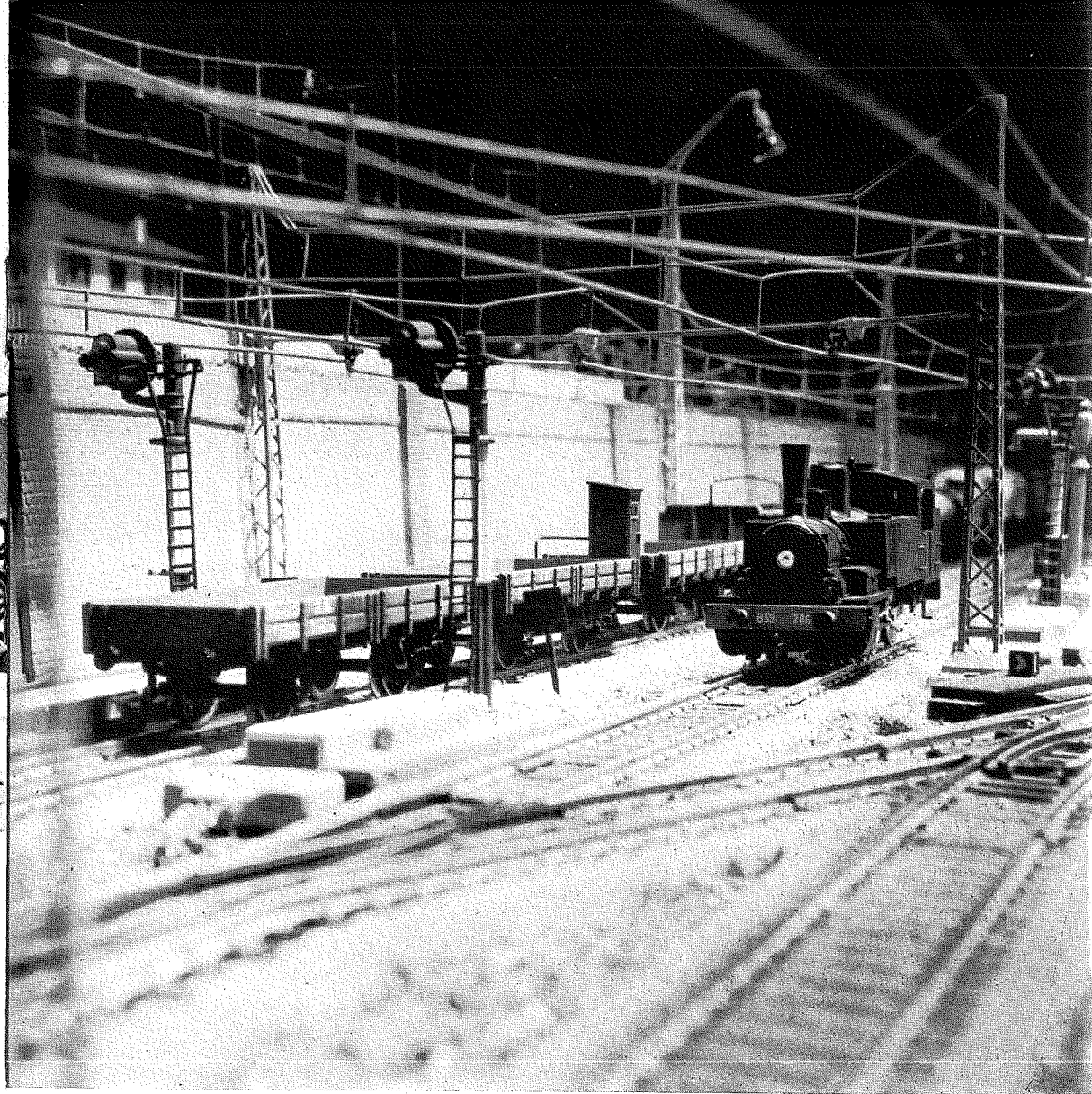
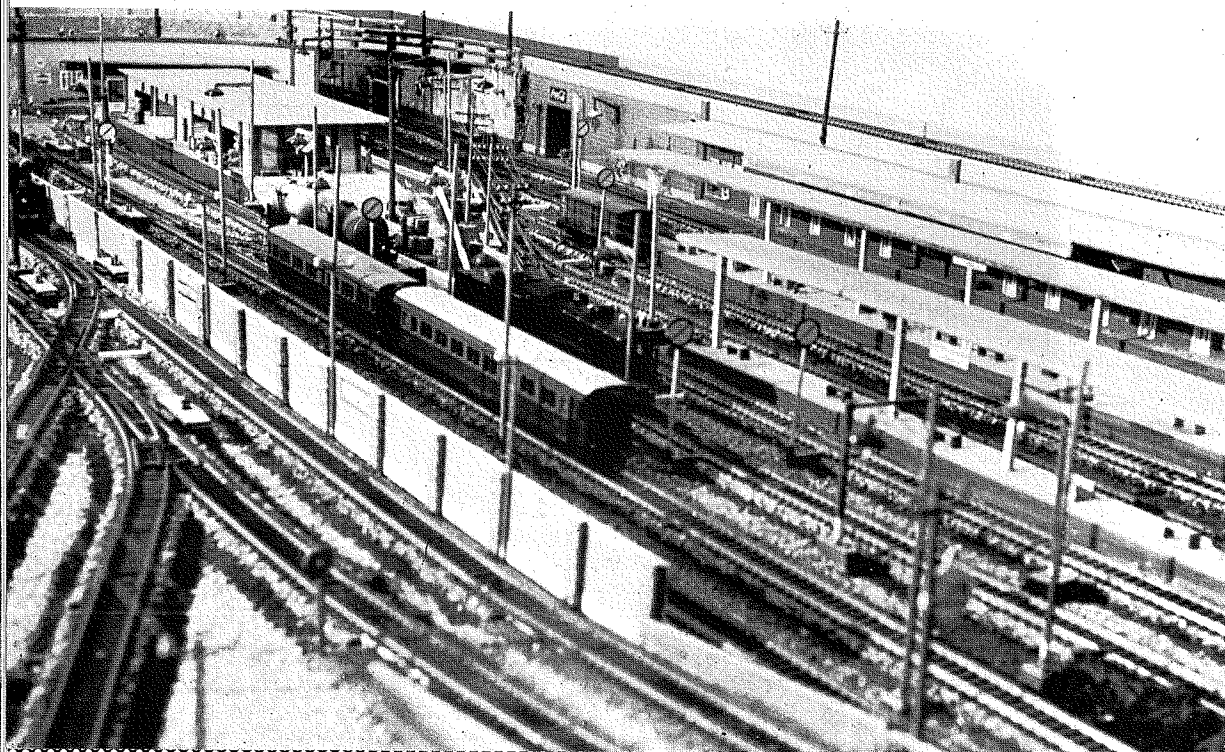
Pubblichiamo, a completamento della didascalia del Gruppo 670 F.S., un articolo omissso, per deficienza di spazio nella rubrica «L'Album delle locomotive» della rivista n. 41:

Il rovesciamento delle caldaie in quelle che furono le 370/500 R.A. poi 690/670 F.S. obbligò a rinunciare al tender tradizionale e, quindi, le scorte di carbone (4 ton.) trovarono posto in un capace cassone posto su uno dei fianchi della macchina, mentre quelle di acqua (20 mc. a partire dalla 6702 in avanti) furono caricate su di un lungo carro serbatoio a tre assi munito, fra l'altro, di una garetta per il freno. Le 370 R.A./670 F.S. erano divise in due sottoserie che variavano, più che altro, per la disposizione della cabina anteriore di guida. Il loro peso in servizio era intorno alle 70 tonnellate e quello aderente, invece, leggermente superiore alle 43 tonnellate. La velocità massima delle 670 era di 110 Km/ora e la potenza sviluppabile con continuità a 75 Km/ora, di 870 HP. Trasformate a vapore surriscaldato e con una caldaia di dimensioni leggermente maggiorate, la loro potenza, a pari velocità passò a 1000 HP ed il loro peso aumentò di tre tonnellate all'incirca. Una delle 670 fu trasformata, nel 1939, in Franco Crosti. Il prototipo 3701 del gruppo, costruito nelle officine di Porta al Prato a Firenze presentato alla Esposizione di Parigi del 1900, vi ebbe ottimo successo confermato dalle prove comparative eseguite, nella Rete Francese dell'Ovest, con una macchina di pari rodiggio della stessa compagnia.

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.



Due scelte inquadrature del plastico costruito dal Sig. Aliboni di Firenze. Il tracciato ha potuto essere sviluppato con sufficiente ampiezza dando un aspetto armonico ed aderente alla realtà.



Le fotografie che vengono pubblicate in questa rubrica sono scelte fra le migliori di tutte quelle che ci pervengono dai nostri amici lettori. Purtroppo talune, una buona metà di esse, possiamo dire, non possono essere pubblicate poiché la loro nitidezza, la qualità del soggetto, il formato od i toni troppo marcati o troppo blandi ne impediscono la riproduzione a stampa. E' quindi essenziale dapprima che il soggetto sia ben scelto. Una fotografia d'insieme potrà essere fatta qualora il plastico non presenti dimensioni troppo grandi. Nel fissare dei particolari, soffermarsi possibilmente su piccole inquadrature e non voler ritrarre nella stessa fotografia troppa roba che creerebbe confusione e toglierebbe completamente il senso del realismo. Le piccole inquadrature richiedono naturalmente delle riprese avvicinate per le quali la messa a fuoco della fotocamera risulta più critica. Mettere quindi bene a fuoco il soggetto e lasciare pure che il primo piano e lo sfondo risultino un po' sfocati. L'entità di questa sfocatura potrà però essere limitata tenendo il diaframma molto chiuso e facendo pose prolungate. Per evitare contrasti violenti e ombre dannose, illuminare il soggetto non con il flash ma con forti lampade da tenere in mano con un portalamпада adatto e muovere la sorgente luminosa durante la posa, sopra il soggetto. Nella stampa delle fotografie sarà opportuno raccomandare al fotografo di evitare riproduzioni contrastate cercando che i toni risultino morbidi. In fine, per quanto riguarda il formato, possibilmente esso dovrà essere di cm. 13x18. Se fosse più grande, non importa, mentre se fosse più piccolo, fino al 9x12 potrà essere accettato. Per formati più piccoli la riproduzione a stampa non dà garanzia di buona riuscita.

vetrina novità

Classico tradizionale appuntamento

Il numero di aprile della nostra rivista è l'annuale punto di incontro tradizionale della nostra ditta con i nostri amici fermodellisti e sappiamo che questo numero di «H0-Rivarossi» è particolarmente atteso da tutti proprio e principalmente per questo articolo. Diciamo di più: i più appassionati amatori del treno in miniatura attendono la rivista di aprile per fare i loro progetti di costruzione del plastico nuovo, dell'ampliamento del plastico vecchio o del completamento del loro parco rotabile e accessori vari.

Quest'anno presentiamo molte novità che pensiamo di particolare interesse per tutti. Abbiamo una nuova produzione di carri e vagoni italiani ed americani e locomotive che vanno ad arricchire il già ricco parco rotabile «Rivarossi». Ma la novità sensazionale di quest'anno non è data tanto da un nuovo articolo che viene presentato, quanto da un accordo che si è raggiunto tra due Case europee fabbricanti di treni elettrici in miniatura. Ci riferiamo all'accordo «Rivarossi-Trix Germania».

In base a questo accordo la «Rivarossi» ha la possibilità di presentare sul mercato italiano

1885 Locomotiva diesel-elettrica «Texas and Pacific». Colori bianco e celeste.
L. 6.300 al pubblico

Sotto

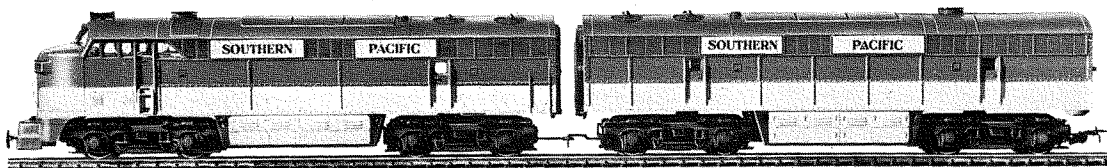
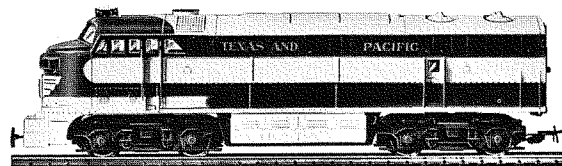
1886 Locomotiva diesel-elettrica «Southern Pacific» a due unità: A motrice, B folle con incorporato il dispositivo acustico. Colori grigio e rosso.
L. 8.500 al pubblico.

una produzione di materiale rotabile tedesco e svizzero di perfetta finitura come la più spiocata produzione «Rivarossi», mantenendo le caratteristiche di funzionamento della nostra produzione.

Come inizio di questo accordo presentiamo complessivamente 11 nuovi articoli tedeschi e svizzeri: 1 impianto merci, 1 impianto passeggeri, 2 locomotive e 7 vagoni. Questo accordo è suscettibile di ampi ed enormi sviluppi fintanto a poter presentare tutto un completo parco rotabile europeo.

Desideriamo far rilevare che questo materiale funziona con il sistema a c.c. 12 V. su due rotaie come tutta la produzione «Rivarossi» e che sia le locomotive sia i carri, per le loro misure, per la fedeltà di riproduzione e per le caratteristiche costruttive, si inseriscono esattamente nel sistema «Rivarossi».

Riteniamo di venire incontro ai desideri dei nostri lettori e diamo qui di seguito una breve descrizione di ogni pezzo delle nostre novità 1961 che sono presentate alla Fiera di Milano e che verranno da noi poste in vendita in due epoche successive ed esattamente un primo gruppo, il più considerevole, durante la fiera

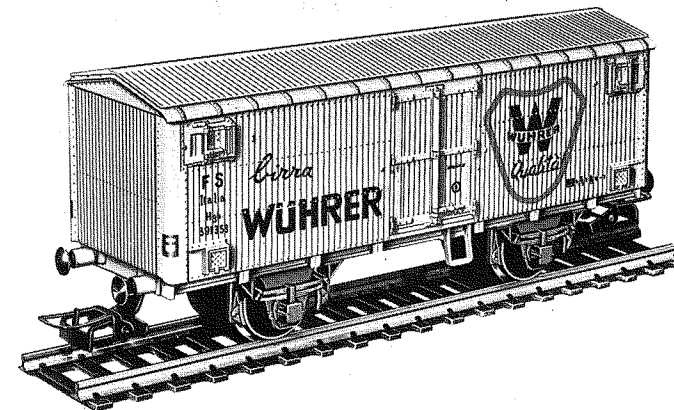


stessa, un secondo gruppo potrà da noi essere consegnato invece solo nel prossimo autunno.

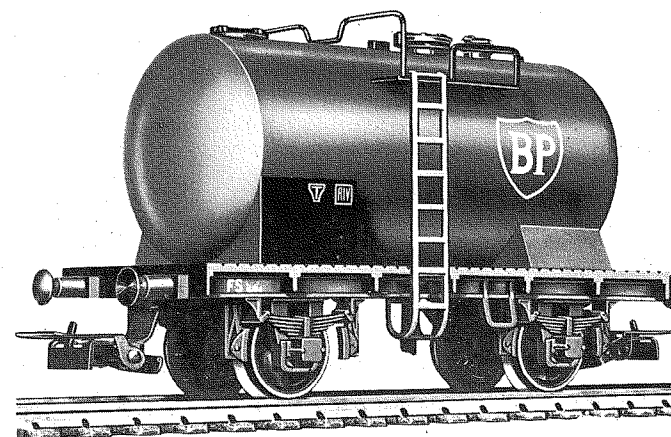
Ci limitiamo per ora alla descrizione ed alla illustrazione dei prodotti che vengono consegnati subito rimandando ad un prossimo numero la presentazione delle altre novità man mano che usciranno sul mercato.

1885: si tratta di una automotrice diesel a unità singola di tipo americano della «Texas and Pacific» Rwy. Co.

1886: altra automotrice diesel di tipo americano della «Southern Pacific» Rwy. Co. a due unità; prima unità motrice e



2013 Carro refrigerante tipo «Hg» delle F.S. con scritte birra Wührer. Colore bianco, scritte rosse e bleu.
L. 990 al pubblico



2018 Carro serbatoio «BP» verde con scritte gialle.
L. 1.100 al pubblico.

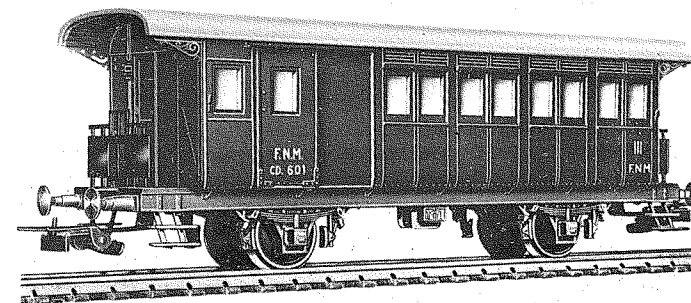
seconda unità folle; nella unità folle è inserito il dispositivo acustico che funziona automaticamente quando la locomotiva passa sopra speciali sezioni di binario «AT» (3108), nell'unità folle è però indispensabile inserire una pila da 1,5 Volt.

Quest'anno produciamo anche due nuovi carri merce di tipo italiano, uno refrigerante tipo «Hg» delle F.S. per il trasporto della birra con le scritte e stemma «Birra Wührer» (2013) ed un nuovo carro serbatoio per il trasporto di carburanti della «BP Italiana»

(2018). Il nuovo vagone 2504 completa la bellissima e caratteristica serie di carrozze stile 800 delle Ferrovie Nord Milano. Esattamente è una carrozza bagagliaio-passeggeri.

Più vaste sono le novità nel campo dei veicoli di tipo americano comprendenti due carri chiusi tipo Box (2213 e 2210), un Tank car (2220), 1 Hopper della «Minneapolis St. Louis» (2223), 1 caboose della «Southern Pacific» (2231), e il nuovo carro spazzaneve 2218; la novità di questo spazzaneve consiste nel sistema di alimentazione del faro anteriore indipendentemente dalla presa di corrente dalle rotaie. Infatti nel cassone del carro va inserita una pila per

2504 Carrozza mista passeggeri-bagagli, stile fine 800, delle F.N.M. Colore verde.
L. 990 al pubblico.

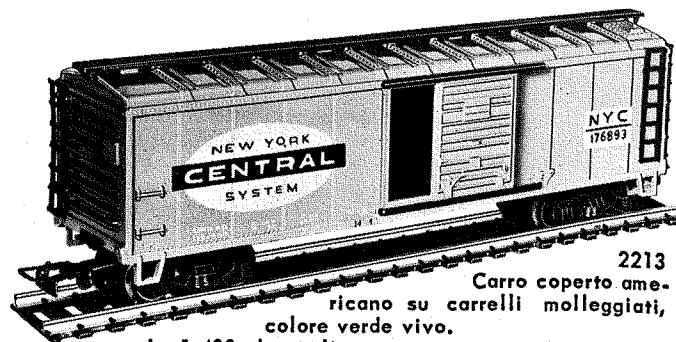


il funzionamento del faro stesso. Inutile dire che questa particolarità presenta notevoli lati positivi che saranno molto apprezzati da tutti i fermodellisti.

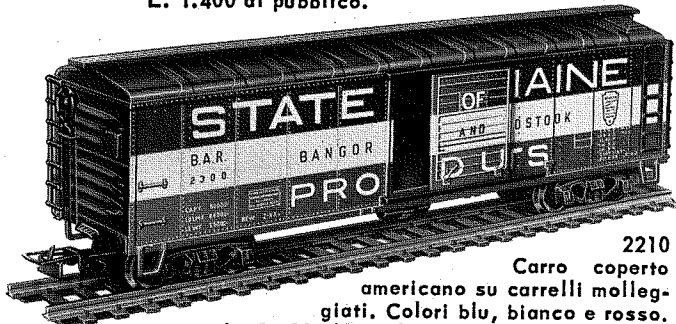
Il parco rotabile americano è completato da una nuova carrozza tipo «Vista Dome» della «Southern Pacific» (2702) ed un nuovo «Coach» (2704) sempre della «Southern Pacific». Per chi desiderasse l'impianto completo e possieda già la motrice, poniamo in vendita con sigla 2706 la confezione completa delle 4 carrozze passeggeri della «Southern Pacific» composte da un bagagliaio, una carrozza «Coach», una «Vista Dome» ed una «Observation».

Per gli appassionati che desiderano autocostruirsi il materiale rotabile, abbiamo preparato quest'anno una nuova serie di 4 carri in scatola di montaggio della serie «rr»:
52027 carro con serbatoi tipo «MP» con garitta;
52028 carro con due serbatoi tipo «MP 41»;
52004 carro tipo «Ltm» con garitta;
52026 carro botte a carrelli tipo «MPz» con serbatoio giallo e scritte Shell.

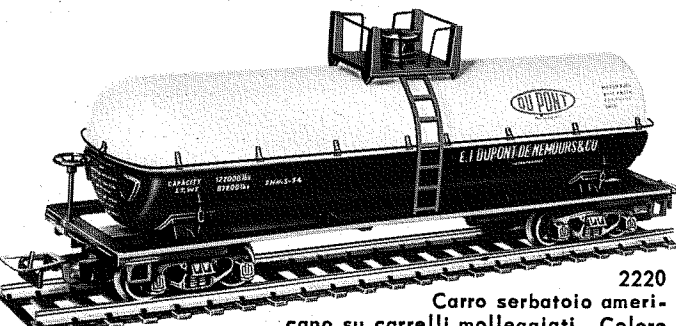
Ma particolarmente interessante sarà la scatola di montaggio della locomotiva da manovra «ABL» (51771), interessante soprattutto perché nella stessa scatola sono contenuti i pezzi per realizzare la locomotiva nelle due



2213 Carro coperto americano su carrelli molleggiati, colore verde vivo. L. 1.400 al pubblico.



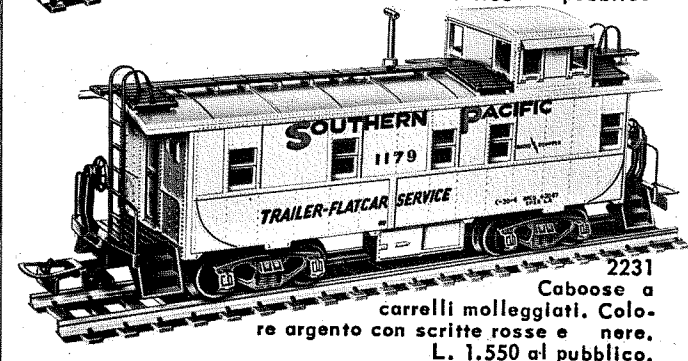
2210 Carro coperto americano su carrelli molleggiati. Colori blu, bianco e rosso. L. 1.500 al pubblico.



2220 Carro serbatoio americano su carrelli molleggiati. Colore verde e giallo. L. 1.650 al pubblico.



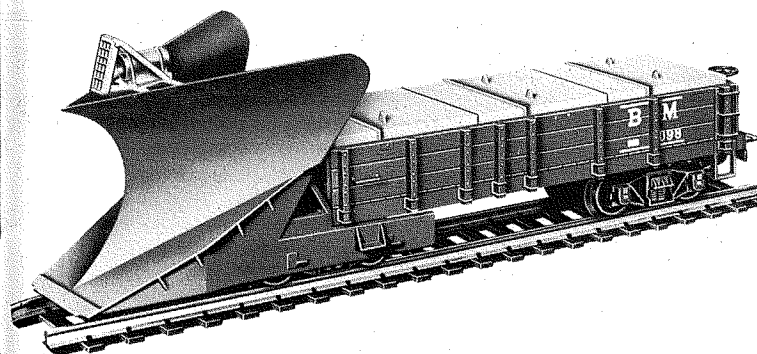
2223 Carro tramoggia americano su carrelli molleggiati. Colore rosso vivo e scritte bianche. L. 1.550 al pubblico.



2231 Caboose a carrelli molleggiati. Colore argento con scritte rosse e nere. L. 1.550 al pubblico.

versioni: diesel o elettrica, infatti nella scatola è compreso il pantografo che può essere applicato sul tettuccio e trasformare con facile operazione sui collegamenti elettrici, il locomotore da funzionamento con prese di corrente dalle rotaie o con funzionamento con prese di corrente da una rotaia e dalla linea aerea. Nuovi sono anche 3 impiantini della serie «rr»:
40108 impiantino merci, di tipo italiano
40113 impiantino passeggeri, totalmente nuovo composto da una locomotiva delle Ferrovie Nord Milano e da due carrozze stile 800;

40206 impiantino di tipo americano.
Per ultimo, desideriamo ricordare il gruppo di stazioni che presentato



2218 Carro spazzaneve americano colore celeste e vomero grigio. - Il faro anteriore funziona a pila, indipendentemente quindi dalla presa di corrente dalle rotaie. L. 1.950 al pubblico.

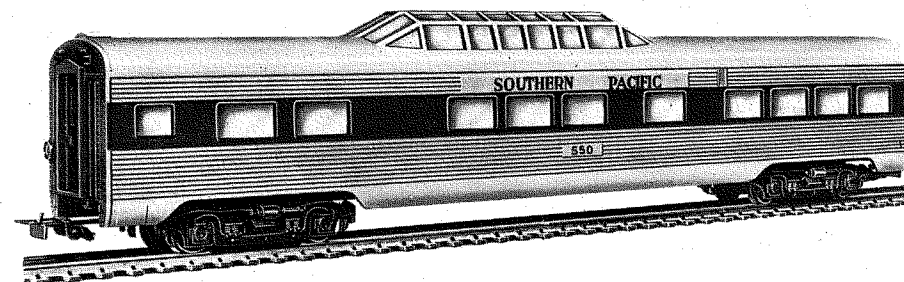
2702 sotto Carrozza passeggeri americana tipo «Vista Dome». Colore grigio con fascia rossa. L. 1.900 al pubblico

già nel 1960 non è stato potuto consegnare finora viene ora lanciato sul mercato:

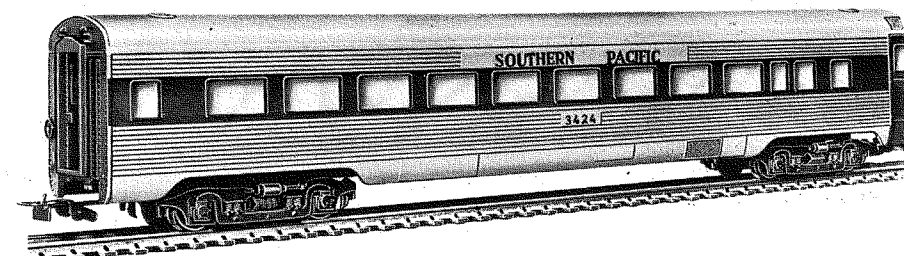
cabina di blocco (5507 montata, oppure 15507 in scatola di montaggio); Stazione «St. Nazario» (5503 montata oppure 15503 in scatola di montaggio); scalo merci (5508 montato, oppure 15508 in scatola di montaggio); sono fedelissime riproduzioni di costruzioni effettivamente esistenti e sono studiati per poter essere affiancati con tutte le altre stazioni ed accessori «Rivarossi», perché fanno parte del «sistema Rivarossi».

Qualora nelle stazioni venga effettuato il raddoppio di linea con banchina intermedia, si rende necessario l'impiego delle rotaie «RD 94» (3103) e catenaria «CD 94» (3808), ove sia necessario l'impiego di due sezioni «CD 94» (3808) si può ora inserire la nuova sezione di catenaria (3809) che copre esattamente due sezioni di binario «RD 94» (3103).

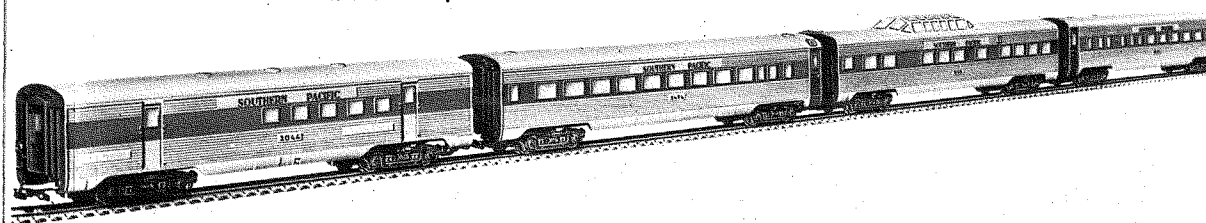
2706 Complesso di quattro carrozze americane, bagagliaio, «Coach», «Vista Dome», «Observation». Colore grigio con fascia rossa. L. 7.600 al pubblico

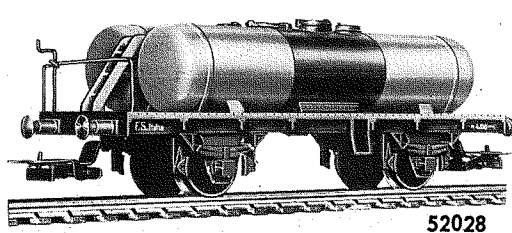


Sotto 2704 Carrozza passeggeri americana di tipo «Coach». Colore grigio con fascia rossa. L. 1.900 al pubblico

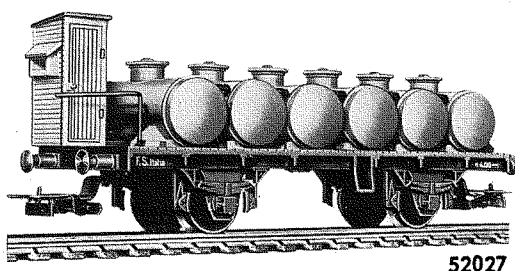


Quanto sopra è il materiale che è già consegnabile. Inoltre nella serie collezionisti presentiamo la nuova riproduzione del locomotore «Le 636» delle F.S. (21442). Questo locomotore che viene ora ripresentato, data l'enorme richiesta, è stato completamente ricostruito sia nella parte meccanica sia nei dettagli della riproduzione e siamo certi che gli acquirenti saranno molto soddisfatti di questo locomotore.

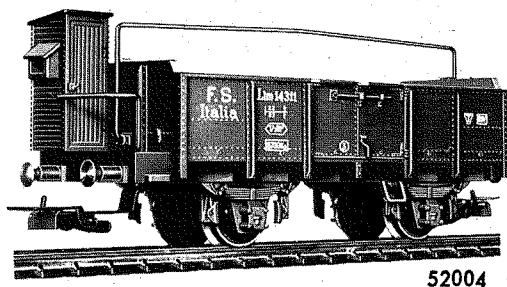




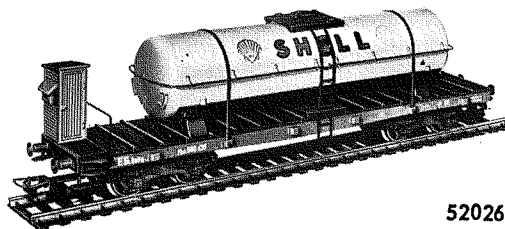
52028



52027



52004



52026

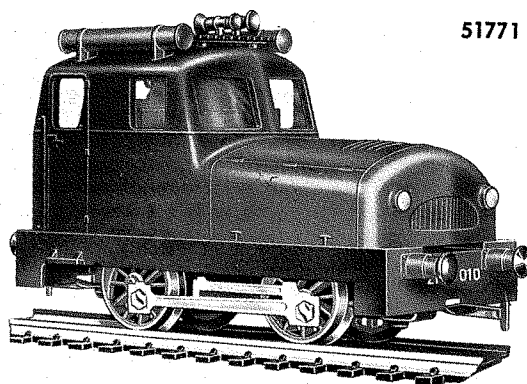
52028
Scatola di montaggio di un carro merci tipo «MP 41»
L. 800 al pubblico

52027
Scatola di montaggio di un carro merci tipo «MP»
con garitta. L. 700 al pubblico

52004
Scatola di montaggio di un carro merci tipo «Ltm»
delle F.S. L. 550 al pubblico

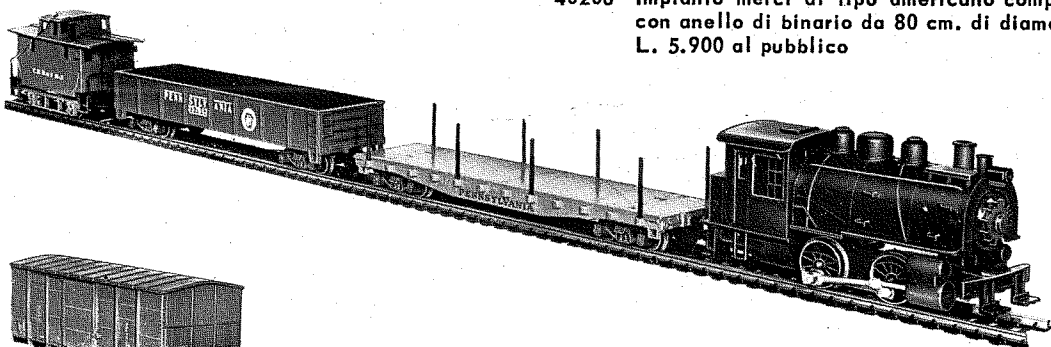
52026
Scatola di montaggio di un carro merci tipo «MP»
L. 1.150 al pubblico

51771
Scatola di montaggio della locomotiva diesel da
manovra ABL con possibilità di trasformazione in
elettrica. L. 2.500 al pubblico

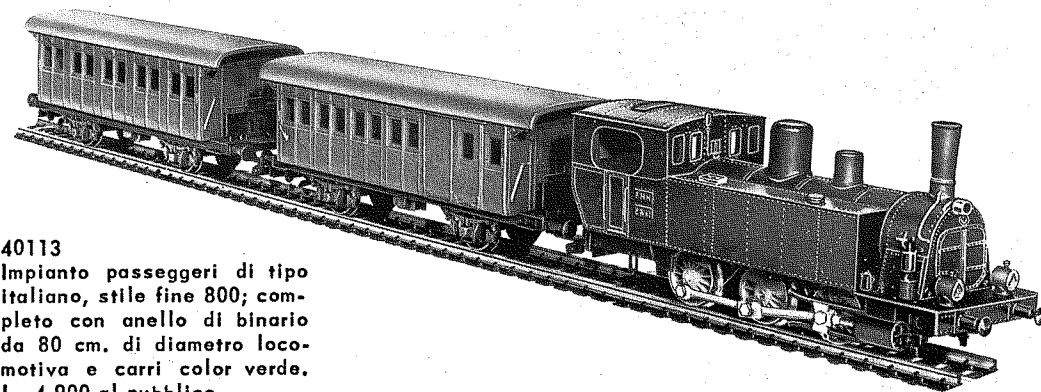


51771

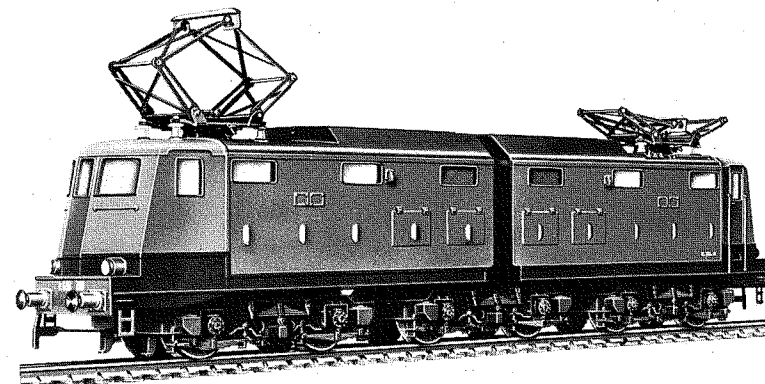
40206 Impianto merci di tipo americano completo
con anello di binario da 80 cm. di diametro.
L. 5.900 al pubblico



40108 Impianto merci di tipo italiano completo con
cerchio di binario da 80 cm. di diametro.
L. 3.900 al pubblico



40113
Impianto passeggeri di tipo
italiano, stile fine 800; com-
pleto con anello di binario
da 80 cm. di diametro loco-
motiva e carri color verde.
L. 4.900 al pubblico



21442
Nuova riproduzione del lo-
comotore E 636 delle F.S.
Colore bruno e isabella.
L. 9.900 al pubblico

Citiamo ora tutti gli altri articoli che ver-
ranno da noi prodotti e che saranno consegna-
bili nel prossimo autunno: 110 (220v) 120 (155v)
130 (125v) nuovo impianto confezionato in una
lussuosa scatola, completo di trasformatore per
i voltaggi indicati e di un anello di rotaie;
1225 nuova locomotiva con tender da manovra,
di tipo americano, di particolare effetto per la
verniciatura del tetto della cabina in rosso e
della parte anteriore della caldaia in argento;
5512 nuovo terminale riprodotto fedelmente
il classico terminale a cassa delle ferrovie del-
lo Stato 55512 se in scatola di montaggio;
5511 bellissima stazione moderna, fedele repli-
ca della stazione di Pergine sulla linea Trento-
Venezia via Bassano del Grappa (15511 in sca-
tola di montaggio);
20902 impianto merci di tipo tedesco trainato
dalla caratteristica e potentissima locomotiva
tipo V 200 delle ferrovie di Stato Tedesche;
20603 impianto passeggeri svizzero delle BLS;
21661 locomotore elettrico di tipo svizzero in
esercizio sulla linea Berna-Loetschberg-Sem-
pione (BLS);
21991 locomotore diesel tedesco V 200 delle
ferrovie statali tedesche, potentissimo mezzo
di trazione tra i più caratteristici per la sua li-
nea e le sue doti;
22902 carrozza passeggeri svizzera delle BLS

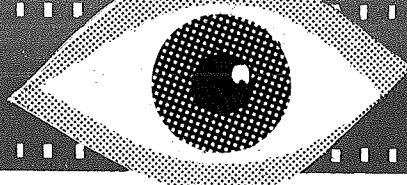
verde con tetto argento;
22901 bagagliaio svizzero delle BLS verde con
tetto argento;
22401 carro tramoggia per trasporti pesanti del-
le Ferrovie di Stato Tedesche;
22402 piccolo carro aperto a sponde alte delle
Ferrovie tedesche;
22403 carro a sponde basse delle ferrovie te-
desche;
22402 carro coperto con portiere scorrevoli del-
le ferrovie tedesche;
22405 piccolo vagone di coda delle ferrovie te-
desche, verde con tetto grigio;
51116 nuova locomotiva in scatola di montaggio
riproducendo fedelmente la locomotiva «Castano»
delle Ferrovie Nord Milano, magnifica riprodu-
zione del prototipo;
44000 (220v) 44010 (155v) 44020 (125v): nuovo
trasformatore con regolatore di velocità ed in-
versore di marcia; fa parte della serie «rr».

Con questo gruppo di novità potremo con-
segnare gli articoli già annunciati lo scorso an-
no ed esattamente: 1224 («L 080/R»), 5103
 («DLA»), 15103 («SM DLA»), 5104 («PGA»).

Chiudiamo con un invito ai nostri lettori a
completare l'assortimento del proprio treno in
miniatura; invito superfluo dopo aver presenta-
to questi particolari nuovi prodotti che non pos-
sono mancare su nessun plastico.

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.



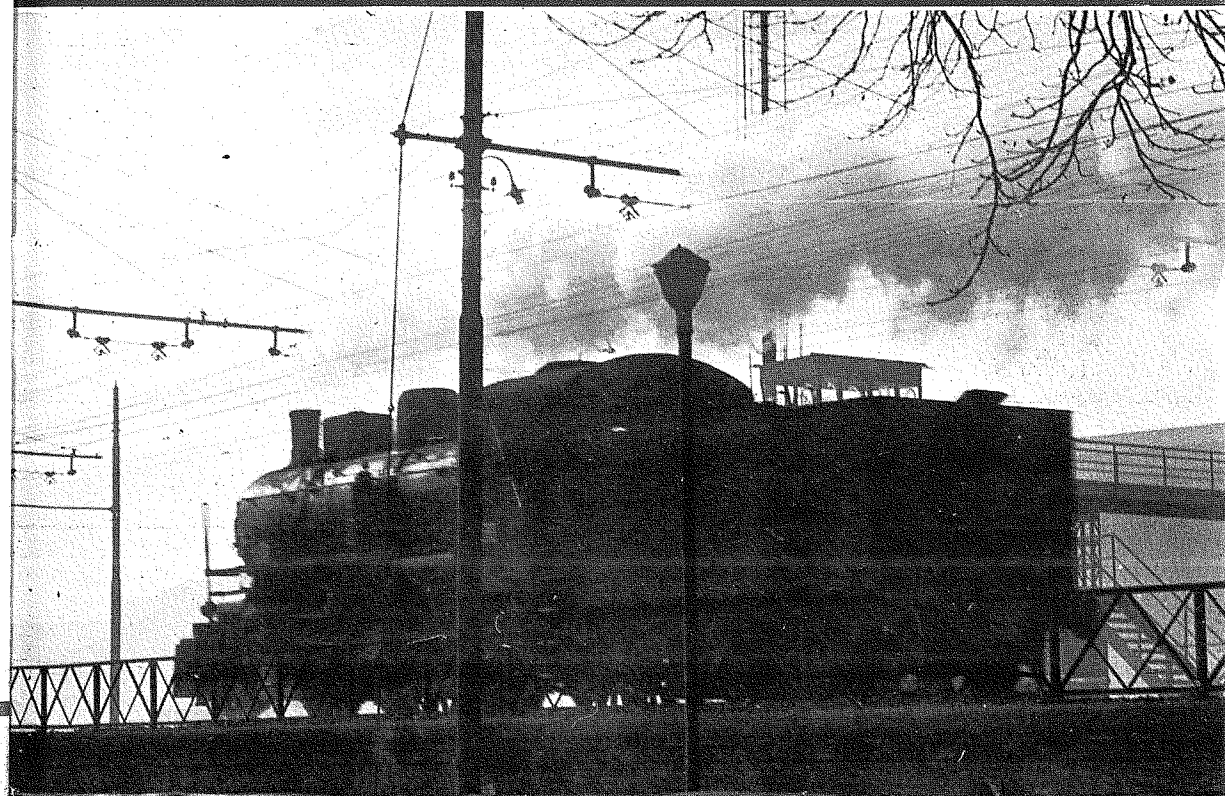
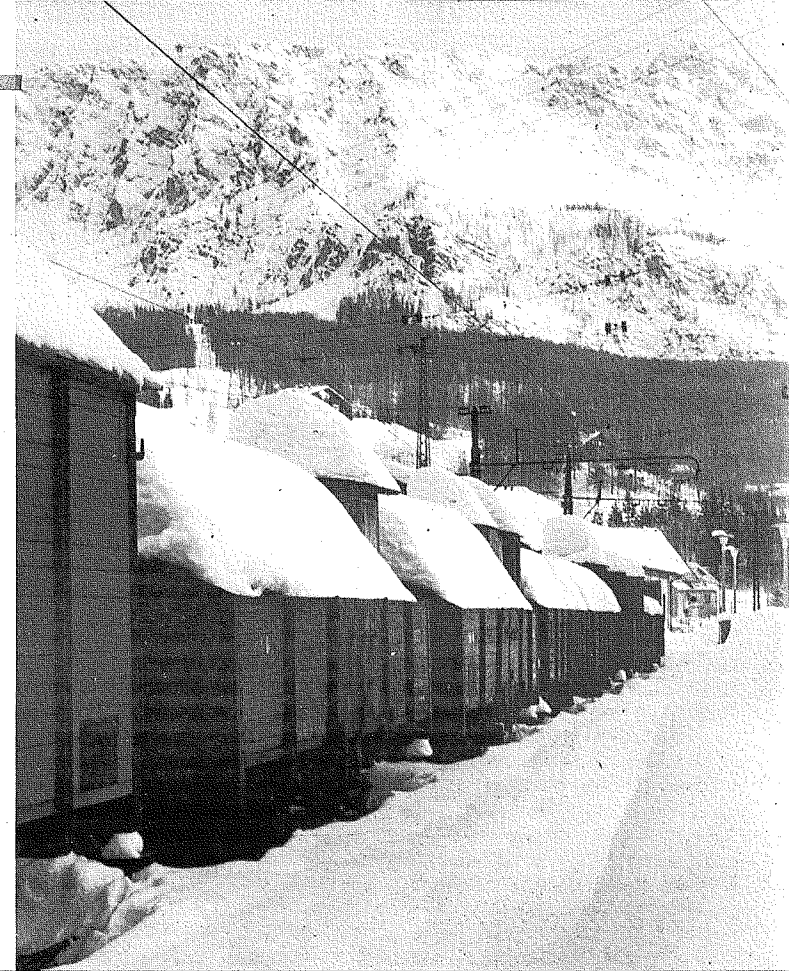
Locomotiva F.S. 685 ferma in un deposito con biellismo smontato. Si tratterà di demolizione? Le belle vaporiere devono ormai cedere il passo alle moderne motrici elettriche e Diesel. E' l'esigenza del progresso! L'amore per i treni a vapore potrà sopravvivere solo nel treno in miniatura. (Foto Rossini - Roma)

Sopra

Bellissima inquadratura di un treno merci alla stazione di Cortina della «Ferrovia delle Dolomiti» sulla linea Calalzo-Dobbiaco. Caratteristici i piccoli carri che sembrano a bella posta caricati di neve. (Foto Pozzato - Bassano del Grappa).

Sotto

Più viva che mai questa bella locomotiva 640 F.S. impennacchiata di fumo bianco. La fotografia è stata scattata nella stazione di Torino «Dora» dal Signor Veronese del Gruppo Fermodellistico Torinese.





IL CONGRESSO MOROP 1961

Quest'anno, il Congresso internazionale MOROP si terrà in Italia. Per chi ancora non lo sapesse, il MOROP è l'organizzazione a cui fanno capo le varie Federazioni Fermodellistiche Europee.

Negli anni passati i congressi si sono tenuti a Genova, Berna, Vienna, Parigi, Bruxelles, a Copenhagen, ed a Salisburgo.

Questa volta è stata scelta l'Italia e come sede è stata scelta Como per la sua favorevole posizione geografica e turistica.

Il Congresso avrà luogo dal 13 al 17 Settembre come è stato comunicato dalla Federazione Italiana Modellisti Ferroviari (F.I.M.F.) con sua circolare n. 2 del marzo scorso.

Per coloro che non sono ancora associati alla F.I.M.F. riportiamo un riassunto di detta circolare con la quale viene comunicato un condensato del programma turistico preventivato, oltre naturalmente alle giornate durante le quali si svolgeranno i lavori.

I primi due giorni saranno dedicati ai lavori MOROP. In una delle due serate, cioè il 13 od il 14/9, sarà offerta ai Congressisti una serata d'opera in onore dei Modellisti stranieri intervenuti. Il Presidente della F.I.M.F. Comm. Gino Bechi, baritono di professione, offrirà la sua opera ed ha interpellato un impresario affinché si voglia assumere l'onere della mani-



Fig. 1 Villa Olmo a Como dove si terranno i Congressi della MOROP e della F.I.M.F.

festazione, che nelle intenzioni si dovrà realizzare con una esecuzione del Barbier di Siviglia. L'impresa lascerà 400 posti a disposizione dei Signori Congressisti, posti completamente gratuiti.

Si auspica quindi che le difficoltà immanicabili vengano superate di slancio mercè le agevolazioni di ogni carattere che il Sindaco di Como, avv. Gelpi, con spirito veramente comprensivo e generoso, sembra voglia concedere alla F.I.M.F. perchè possa ospitare degnamente gli amici Modellisti a Congresso nell'ospitale e bellissima sua città.

Inoltre è prevista una gita sul Lago che occuperà un intero pomeriggio poichè il battello costeggerà le coste lariane, sosterrà nella sua meravigliosa isola e si cenerà a bordo con seguito di danze al ritmo di una nota orchestra jazz.

Altre pratiche vengono svolte affinché vengano concesse agevolazioni per la celebre funicolare di Brunate.

La F.I.M.F. ha inoltre rivolto un caldo appello alla Direzione delle F.S. nella persona dell'Ing. Severo Rissone, affinché voglia concedere un treno speciale per la prevista gita a Torino onde poter visitare la Esposizione 1961 che si preannuncia eccezionale, oltre alla visita degli stabilimenti FIAT.

Come si può vedere il programma è quanto mai allettante dal punto di vista turistico poichè non è disgiunto da visite ad importanti nodi ferroviari e depositi. La F.I.M.F. avanzerà richiesta per il permesso per la concessione ai visitatori di poter effettuare fotografie di materiale ferroviario o panoramiche.

Prenotarsi immediatamente

Occorre che la F.I.M.F. sappia quanti modellisti intendono partecipare al Congresso MOROP ed all'Assemblea Generale della F.I.M.F. che viene quest'anno ad esso abbinata, e fa presente l'urgenza, onde poter predisporre i servizi logistici necessari ed un buon soggiorno.

Ricordiamo che l'indirizzo della F.I.M.F. è:

Via Susini 16 - FIRENZE.

A tale proposito, quale migliore occasione, per chi non lo fosse ancora, di associarsi alla F.I.M.F.? Costa solo 600 lire all'anno!

Gruppo Fermodellistico Mestrinese

Abbiamo il piacere di annunciare ai nostri lettori la costituzione di un nuovo Gruppo Fermodellistico, quello di Mestre.

In data 2 Marzo 1961 alla presenza di un alto funzionario della F.S. di Mestre si sono riuniti 10 soci che hanno formato questo nuovo Gruppo i cui soci dovranno per Statuto essere affiliati alla F.I.M.F.

La presidenza è così formata: Presidente - Prof. Dott. Sartorio Richetto - Segretario Tesoriere - Sig. Mabani Arturo.

L'indirizzo è il seguente: G.F.M. c/o Bressan - Via Rosa 45 - Mestre.

Al nuovo Gruppo il migliore augurio di «H0-Rivarossi» per un florido e prospero avvenire.

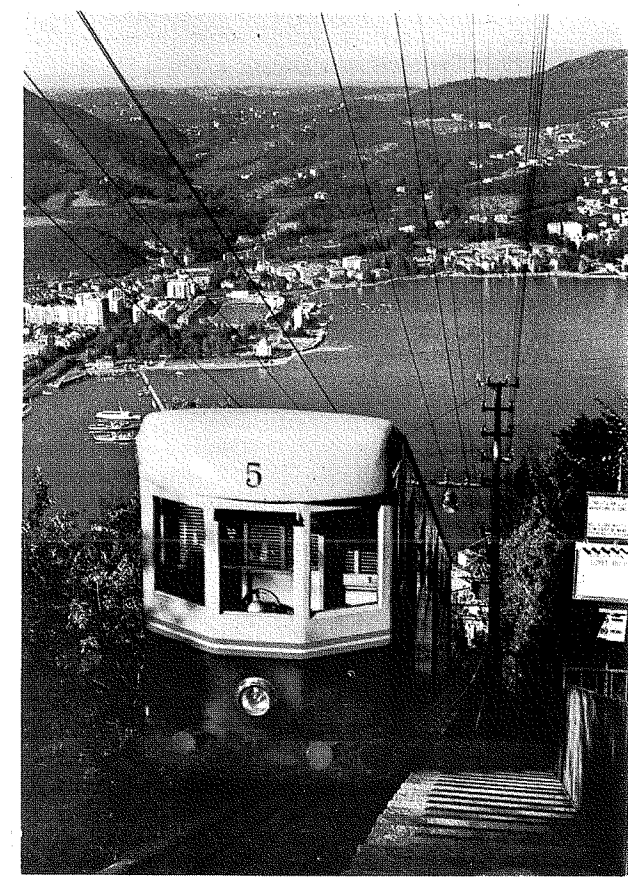


Fig. 2 La funicolare Como - Brunate che in 7 minuti di tragitto supera un dislivello di oltre 500 metri.

il grande dei giocattoli scientifici

M. REVIGLIO

Via S. Maria Nuova 2
00187 Roma (Tel. 46.135)
Telex 320300

FERROVIE ELETTRICHE DELLE MIGLIORI MARCHE
Accessori e ricambi per plastic

NEGOZIO

ILLIVRE

alla Ingelcoffoli
S.p.A.

Via S. Maria Nuova 37/c ROMA
Tel. 46.135

TRENI
ELETTRICI

MODELISMO

GIOCATTOLI

Agente generale per l'Italia: E. GOTTARDI
Via Cavour 19/2 - Genova

010.59.51.71

la grande rivista francese

di modellismo ferroviario che viene pubblicata il 15

di ogni

loco
REVUE

numeri ferroviari, plastici e descrizioni di treni - Osservatori di modelli ridotti - Segnali elettrici, ecc.
Numerose illustrazioni.

Vigano

COMPLETO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI

Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO

PEZZI STACCATI PER MODELLISTI

ACCESSORI
PLASTICI

FALCON

POLARIS

FRANCO

WIKING

ACQUISTO - SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA

Vendita anche per corrispondenza

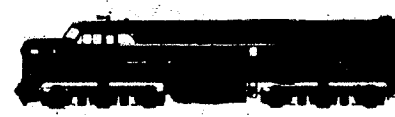
ASSORTIMENTO COMPLETO TRENI

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

MODEL Shop

di LOMBARDI ETTORE



MILANO - VIA G. RIPAMONTI, 2 - Tel. 540.970

TRENI ELETTRICI DELLE MIGLIORI MARCHE

MODELLISMO AERO-NAVALE

ASSORTIMENTO COMPLETO E PARTI STACCATE

Rivarossi

RIPARATORE AUTORIZZATO

«CASABELLA TESTI»

VIA ALTINATE 16
Tel. 25.440 + 35082

DITTA FERRUCCIO
CAV.

DAL 1880
LA DITTA DI FIDUCIA

TESTI

PADOVA

Tel. 25440

«TESTI GIOCATTOLI»

CORSO GARIBALDI 2
Tel. 39472

FERROVIE Rivarossi CATALOGHI
A RICHIESTA

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

Rivarossi

MODELISMO



VIA BALDISSERA, 9
ANGOLO STOPPANI

MILANO
Tel. 270.811

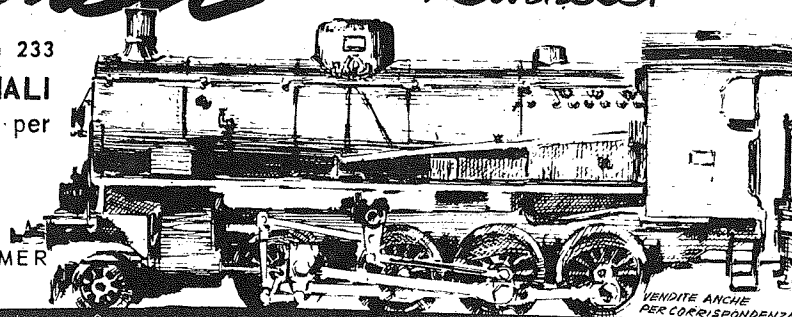
Grandi

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

ASSISTENZA TECNICA

accessori per plastici

Rivarossi FALLER WOLLMER
PREISER - WIKING



COMPLETO ASSORTIMENTO
DI TRENI ELETTRICI
Rivarossi

VENDETE ANCHE
PER CORRISPONDENZA

i magazzini ARBITER
Vi offrono:

UN COMPLETO ASSORTI-
MENTO di articoli
NAZIONALI ed ESTERI

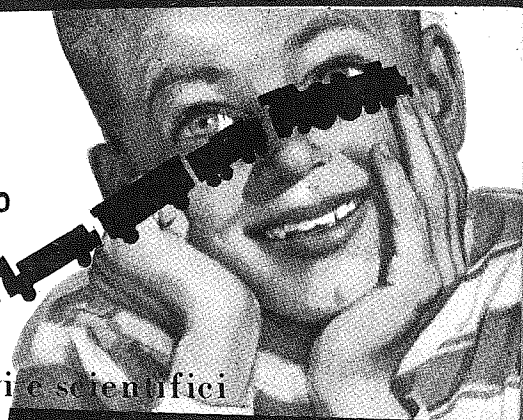
per:

MODELLISMO
. FERROVIARIO.
NAVALE. AEREO.

e i migliori giochi istruttivi scientifici

arbiter

Organizzazione VITTADELLO
FIRENZE - Via Brunelleschi
Tel. 21.318



nunzi

ROMA

CORSO TRIESTE 104

TRENI ELETTRICI

Rivarossi

parti di ricambio
assistenza-servizio

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

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

alla gioia dei bimbi

VIA PO 46 - TORINO TEL. 882850

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

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

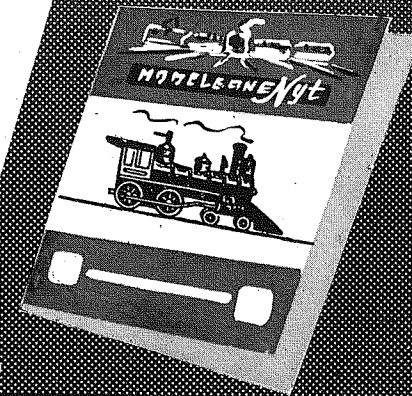
Costruzioni di plastici
con tutto il relativo
accessorio

L'INTERESSANTE RIVISTA

Modelbane

DI MODELLISMO FERROVIARIO
DANESE

Kongevejm 128 Virum (Danimarca)



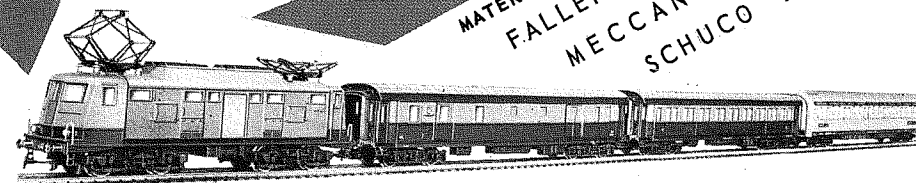
"casa dei balocchi"

FIRENZE - VIA PANZANI 61/r - TEL. 22264

DITTA SPECIALIZZATA PER
AEREO - AUTO - FERMODELLISMO

TRENI ELETTRICI
Rivarossi

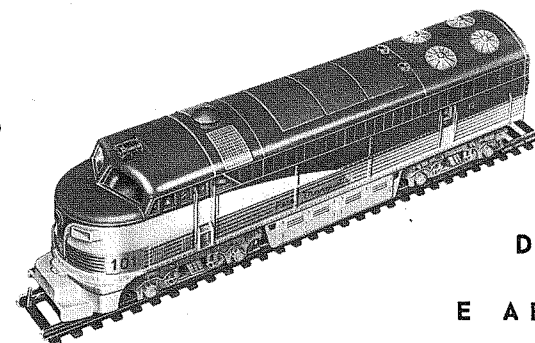
MATERIALE MODELLISTICO DI TUTTE LE CASE
FALLER, VOLLMER, PREISER
MECCANO MERCURY
SCHUCO ECC.



DITTA
DIANA
P.za Duomo - tel. 59.92
COMO

TRENI ELETTRICI

Rivarossi



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

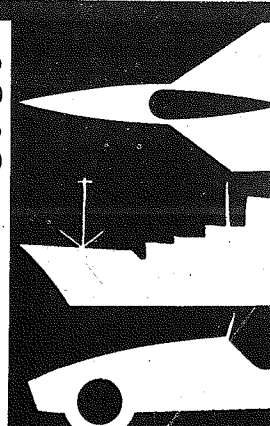
racsegna di

Modellismo

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

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

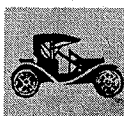
abbonamento annuo
L. 2.500
un numero
L. 250



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

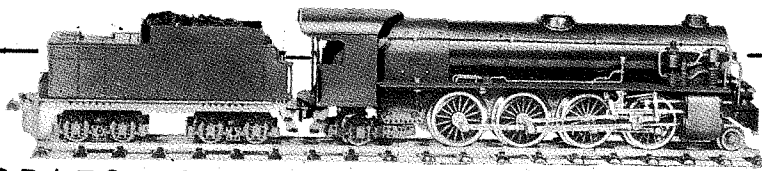
Una copia L. 200

Abbonamento annuo L. 2000

RICHIEDETE COPIA DI SAGGIO GRATUITO ALLA REDAZIONE, BORGO PINTI 99 ROSSO, FIRENZE

TORINO

spedizioni celeri
per tutta Italia



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.

TEL. 42933

Rivarossi

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 COMMA
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 GIOCATTOLI
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 GIOCATTOLI 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 GIOCATTOLI PIÙ BELLI E
I TRENI ELETTRICI MIGLIORI

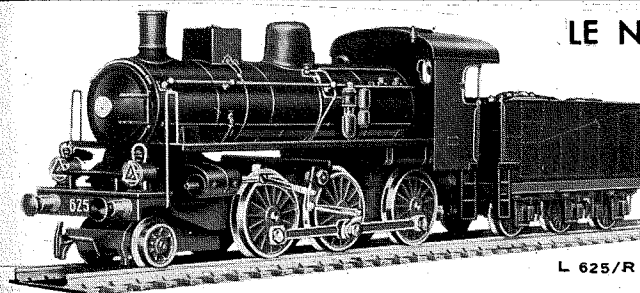
M. REVIGLIO
Via M. Gioia 2 - TORINO
I GIOIELLI DEI
GIOCATTOLE SCIENTIFICI

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

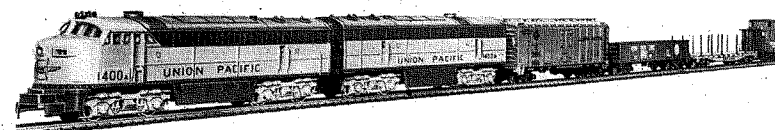
s.t.a.n.d.

VIA UGO BASSI, 8 TEL. 221.643 - BOLOGNA

SPEDIZIONI OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO ED IMBALLO

TRENI ELETTRICI
MECCANO - GIOCATTOLI NAZIONALI ED ESTERI

Rivarossi



PAPALINI

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