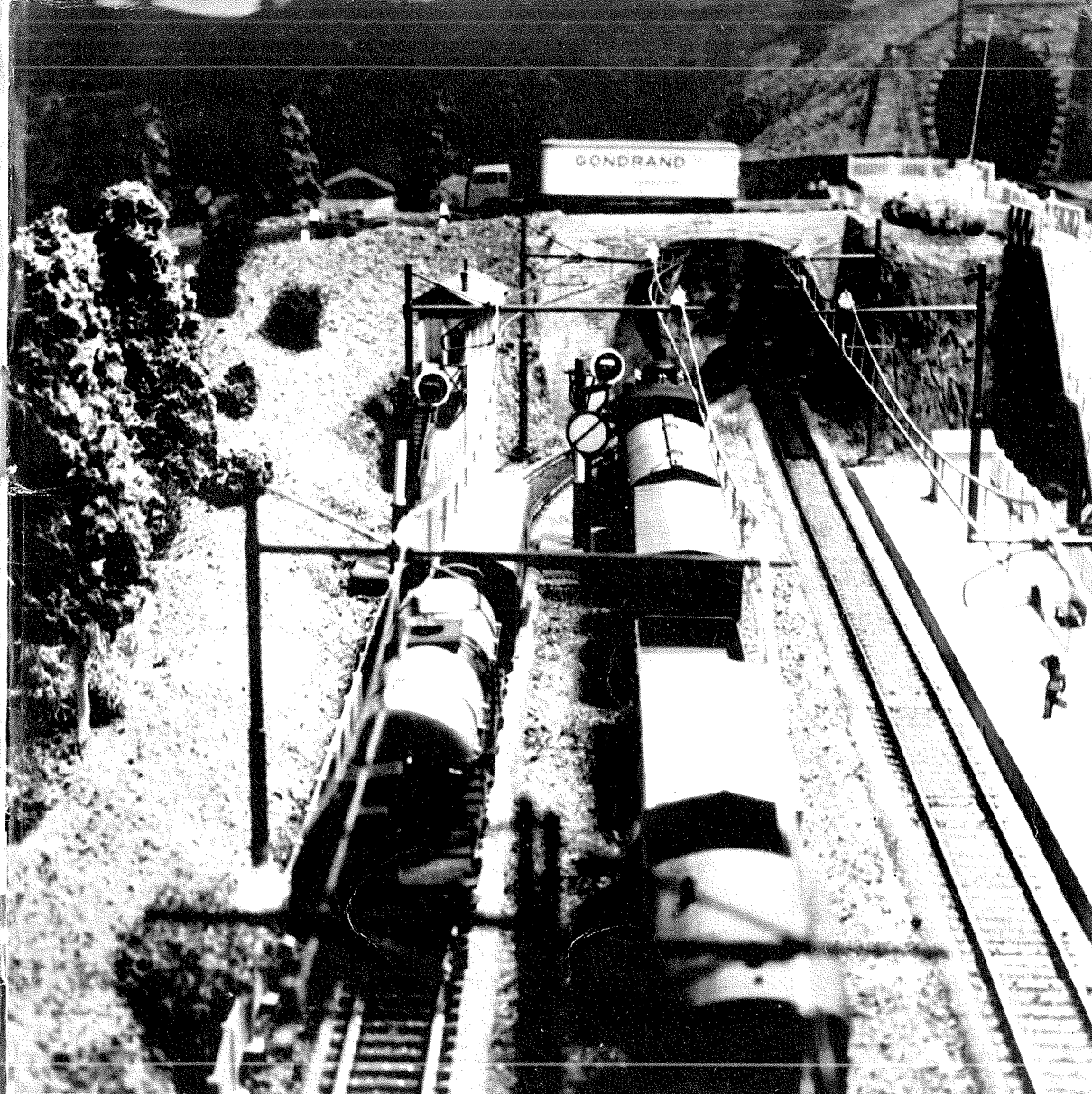


S 111 (5501)
 Serbatoio d'acqua,
 riproduzione fedele di quello esi-
 stente nella stazione F.S. di Primolano sulla
 linea Venezia-Trento - cm. 16,2 L. 950 al pubblico
SM 111 (15501) - Come sopra in scatola di montaggio L. 600 al pubblico

Le fotografie qui riprodotte potrebbero essere quelle di due graziosi quadretti a carattere ferroviario. Niente di tutto questo ma solo un'ambientazione ben fatta dei fabbricati ferroviari «Rivarossi» mediante l'utilizzazione dei numerosi accessori che si possono scegliere nel catalogo per modellisti.



S 112 (5502)
 Stazione di campagna «Dubino»,
 cm. 20,5x8,5x6,8 L. 1.600 al pubblico
SM 307 (55502) serie «zz» - Come sopra in scatola di montaggio.
 L. 950 al pubblico



44



HIO

- L. 150



Mastro Gappetto

di
SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLE**

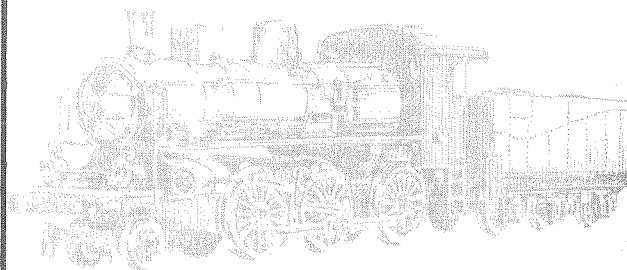
MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

Zambelli

Via Pier della Francesca, 13
Milano Nord

Zambelli

**TRENI
ELETTRICI
E
MODELLISMO**



**Se
tto**

VI PIACE DIVULGATELO FRA I

VOSTRI AMICI ET CONOSCENTI

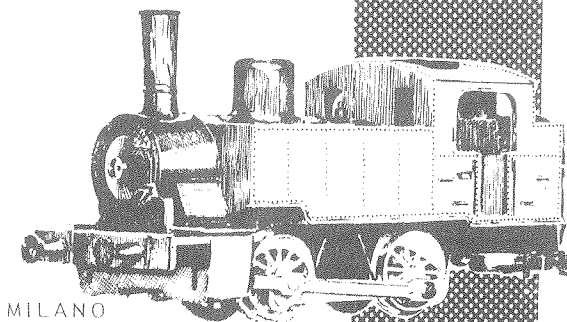
ABBONAMENTO ANNUO L. 800

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 riparazioni
in genere.



MILANO
Corso Buenos Aires, 64-tel. 221.875

AVIOMINIMA

COS. MO

CONSTRUZIONI MODELLISTICHE
ROMA - VIA S. BASILIO 49 A

PIU' ATTREZZATA ORGANIZAZIONE PER IL MODELLISMO

PIU' SPEDIRVI QUALUNQUE CO-

DESIDERIATE.

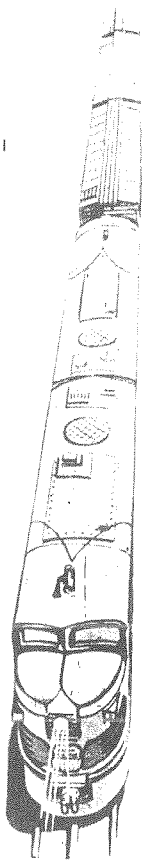
LUNGHEZZA CM. 50

NELLE SEZIONI E MISURE:

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

VIOMINIMA

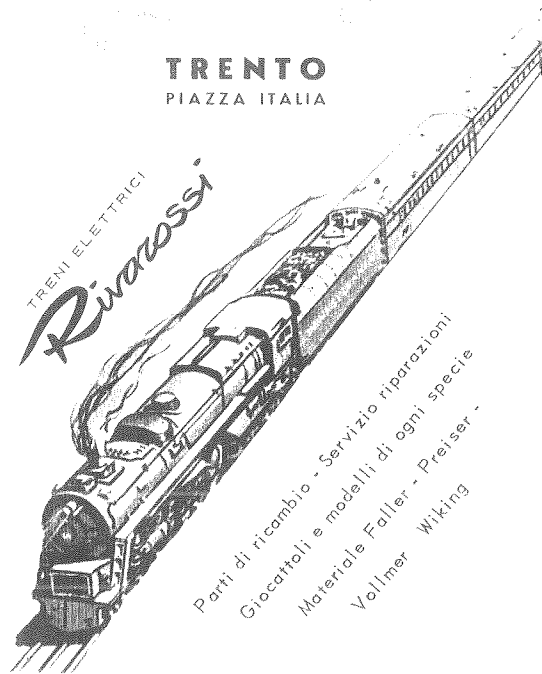
PIU' ATTREZZATA ORGANIZAZIONE PER IL MODELLISMO
PIU' SPEDIRVI QUALUNQUE CO-
DESIDERIATE.



Italo

TRENTO
PIAZZA ITALIA

TRENI ELETTRICI
Rivarossi



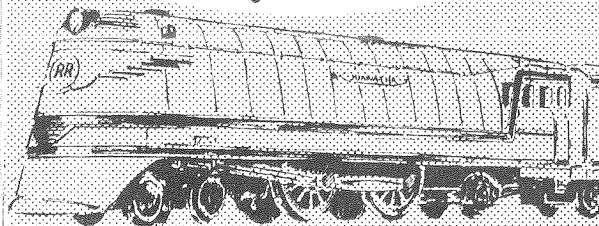
Parti di ricambio - Servizio riparazioni
Giocattoli e modelli di ogni specie
Materiale Falter - Preiser -
Vollmer - Wiking

LA CASA DEL GIOCATTOLO

Bolla
di P. BOLLA

VIA MANNO 53
CAGLIARI

TUTTO
PER
IL MODELLISMO



treni elettrici

Rivarossi



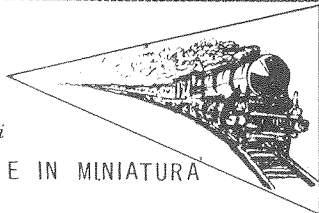
T. Ciccoletta & Figlio
Regali

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

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 Hagop Hovaghimian

GIOCATTOLE E MATERIALI INERENTI
ALLA COSTRUZIONE IN MINIATURA
DI GIOCATTOLE MECCANICI

Brondi PISA

BORGOSTRETTO 42 R - Tel. 3623

ASSORTIMENTO COMPLETO
TRENI ELETTRICI IN MINIATURA

Rivarossi

PEZZI DI RICAMBIO, RIPARAZIONI, LAMPADARI - TV - RADIO

accessori per plastici
di case estere
e nazionali

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

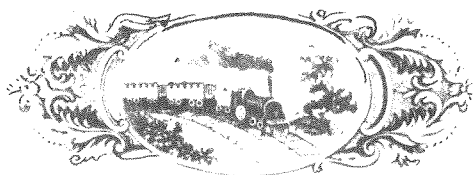


TUTTA LA PRODUZIONE



CIPICIANI

PERUGIA - VIA ALESSI 12



VASTO ASSORTIMENTO TRENI ELETTRICI

Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO
PEZZI STACCATI
PER MODELLISTI

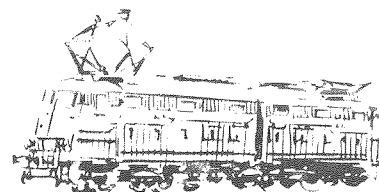
MATERIALI
AERO-NAVIMODELLISTICI
NAZIONALI ED ESTERI

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"

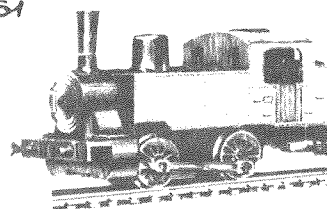
Rivarossi

WIKING

FALLER

VOLLMER

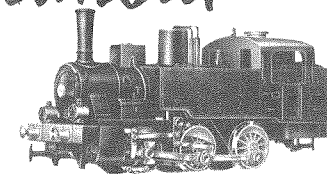
Parti di ricambio - accurate riparazioni
consulenza tecnica nella costruzione di plastici



ROMA

VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038

"Casamia" di U. Battista
Rivarossi
VASTO ASSORTIMENTO



Gasperini

GIOCATTOLI

ASSORTIMENTO

MATERIALE HO

TRENI

Rivarossi

COSTRUZIONE

PLASTICI

GIOCATTOLI DI

TUTTI I TIPI

BOLOGNA
VIA FARINI 2
TEL. 35217

treni
elettrici
aeromodelli
plastici
giocattoli

TROMBY

udine
galleria
s. francesco
tel.
55944

Rivarossi

FALLER
VOLLMER
REVELL

i più bei modelli

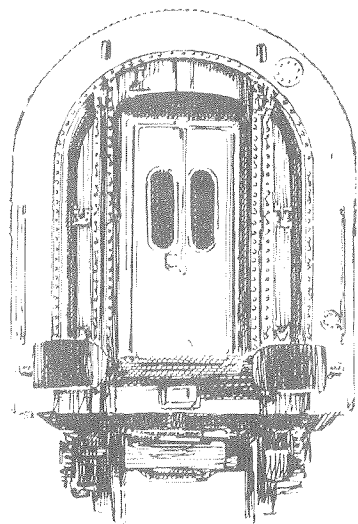
le migliori marche

GIORNI

ROMA

Via Marcanonio 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**



Pezzi di ricambio

Meccano originale inglese
Pezzi staccati

Cassette - Piante ed
accessori per plastici

Scatole di montaggio, accessori
e materiale per l'aeromodellismo

Modellini «Wiking»

RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

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

n. 44 Giugno 1961 Anno VIII L. 150

hobby



EDITORIALE

L'estate è alle porte e con essa, le vacanze che portano i più fortunati ai monti, al mare o comunque, quasi tutti, fuori dalla cerchia domestica.

Il fermodellismo subisce una battuta d'arresto ed i plastici vengono messi a riposo e coperti per proteggerli dalla polvere. Si penserà poi a rimmetterli in attività verso il mese di settembre quando le giornate, già accorciate ed il tempo meno favorevole, inviteranno a stare più volentieri in casa per dedicarsi all'hobby preferito.

In questo periodo però, nulla ci impedisce di utilizzare il tempo disponibile, magari in qualche giornata di brutto tempo, anche se lontani da casa, lavorando per il nostro plastico e costruendo mediante l'impiego delle scatole di montaggio, stazioni, banchine, depositi od altri accessori utili. Il montaggio è cosa assai semplice non richiedendo che un tubetto di collante e qualche attrezzo, non c'è quindi bisogno di avere con sé un'arsenale.

Anche parecchio materiale rotabile può essere costruito da scatole di montaggio: vagoni, carri botte e carri merce e perfino una piccola locomotiva. Un'ottima scelta quindi per alimentare il nostro hobby e quando rimetteremo mano al plastico, avremo di ché arricchirlo con gli accessori e i rotabili costruiti durante le vacanze.

Buone vacanze quindi e..... buon lavoro!

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

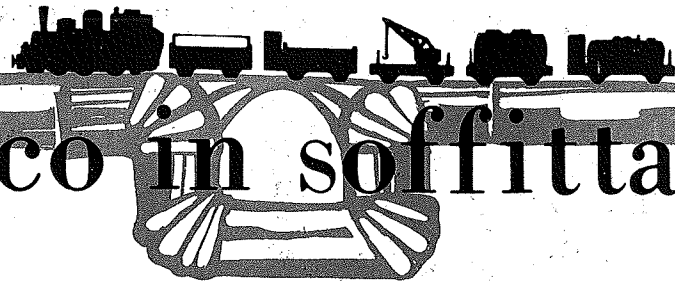
IN QUESTO NUMERO

- Un plastico in soffitta* * 8
- I nostri lettori all'opera* * 15
- Le locomotive all'esposizione internazionale di Torino del 1911.* * 17
- Una tavola di costruzione* * 22
- Una manovra interessante* * 29
- Occhio al treno* * 32
- Concorso «Flash»* * 34
- Mondo Modellistico* * 36

NEL PROSSIMO NUMERO

- Le locomotive all'esposizione internazionale di Torino del 1911.*
- American Railroading*
- I nostri lettori all'opera*
- Occhio al treno*
- Concorso «Flash»*
- ed altre interessanti rubriche*

un plastico in soffitta



...In soffitta, ma non la soffitta come la si intende in generale, come ripostiglio di roba vecchia o fuori uso! Una piccola soffitta, di dimensioni minime è quella che il Com.te Gianni Iberico ha utilizzato per costruire il bel plastico che qui presentiamo.

Lasciamo la descrizione alle parole del Comandante stesso, ma vorremmo sottolineare ai lettori la grande passione che lo ha spinto a realizzare una costruzione così bella e complessa (sei treni marcianti in automatismo) pur sapendo che il plastico avrebbe poi dovuto essere stato smontato solo dopo poco tempo.

E cosa dire della disagiata posizione

per lavorare con un piano a 80 cm. di altezza in uno spazio angusto con tre pareti al limite del tavolo? Se si pensa solo alle connessioni elettriche necessarie (qualcosa di simile a quanto da noi pubblicato sui numeri 29 e 31 nella rubrica «Costruiamo un plastico») dovremmo proclamare il nostro amico «Eroe del fermodellismo». Dobbiamo però ammettere che la sua battaglia, se pur ardua, era già vinta in partenza. Perché? Sapete chi aveva per collaboratore? Nientemeno che la Sua gentile Signora!

* * *

«Il mio lavoro di marinaio prima d'ora non mi aveva ancora messo in condizioni

Fig. 1 - Veduta frontale con sullo sfondo il viadotto «Faller» che porta alla stazione di montagna.

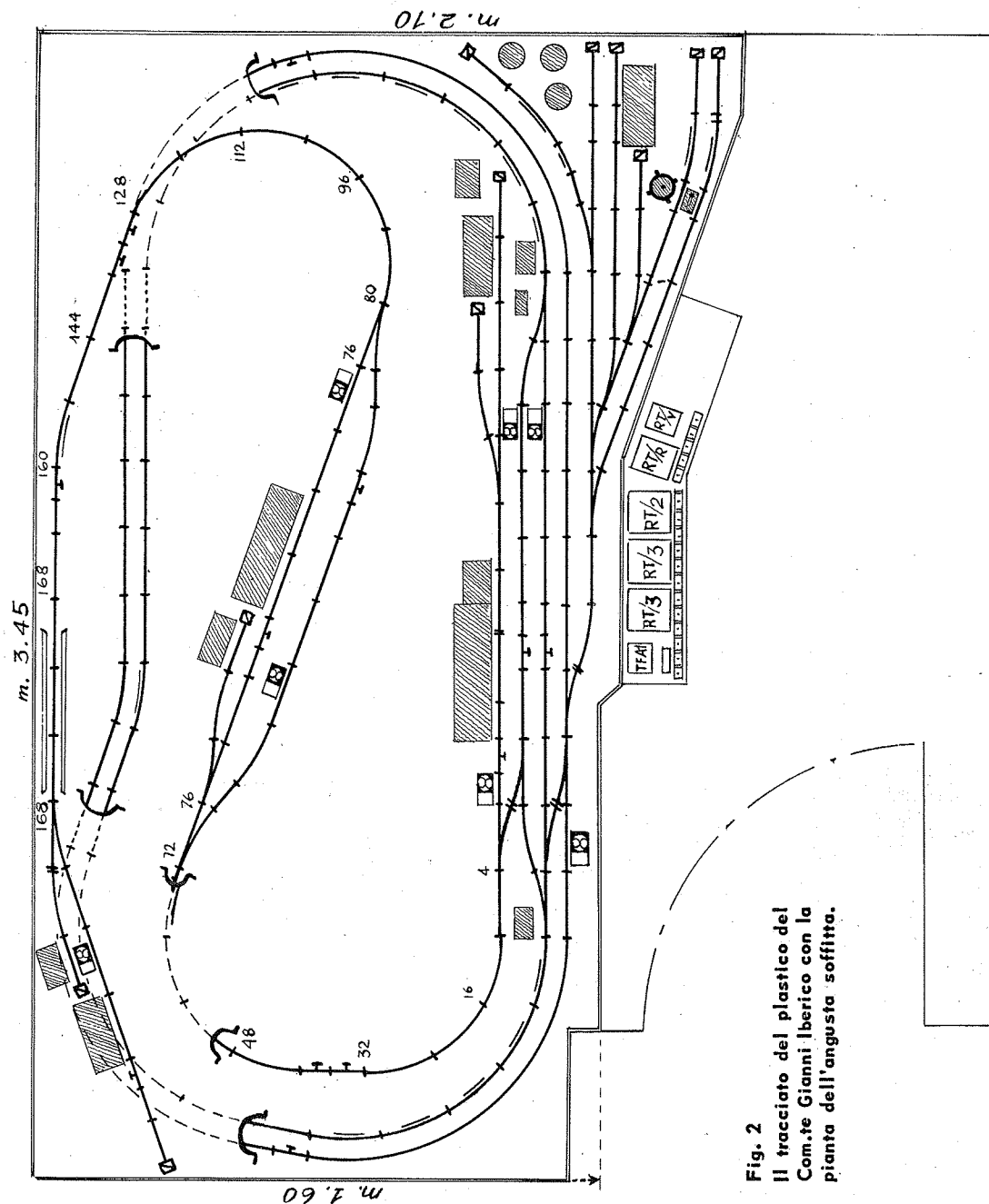
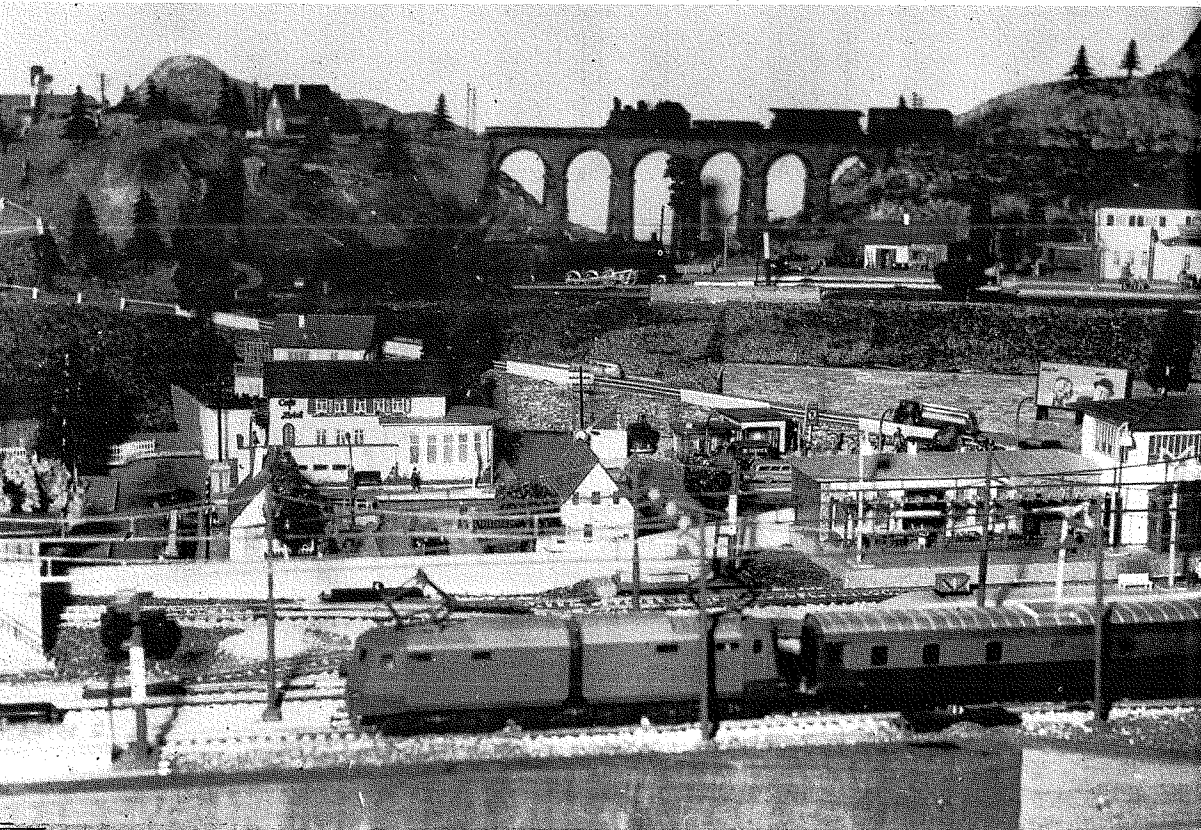


Fig. 2
Il tracciato del plastico del Com.te Gianni Iberico con la pianta dell'angusta soffitta.

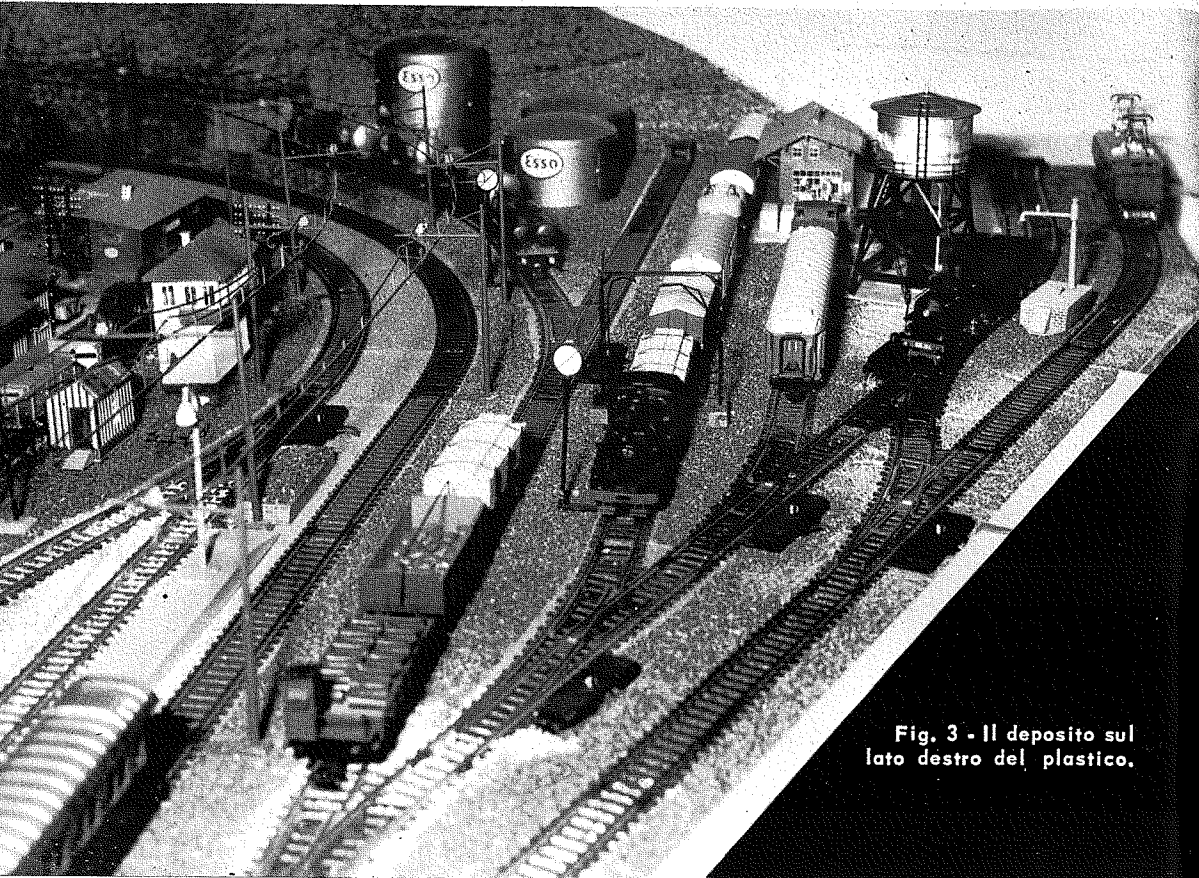
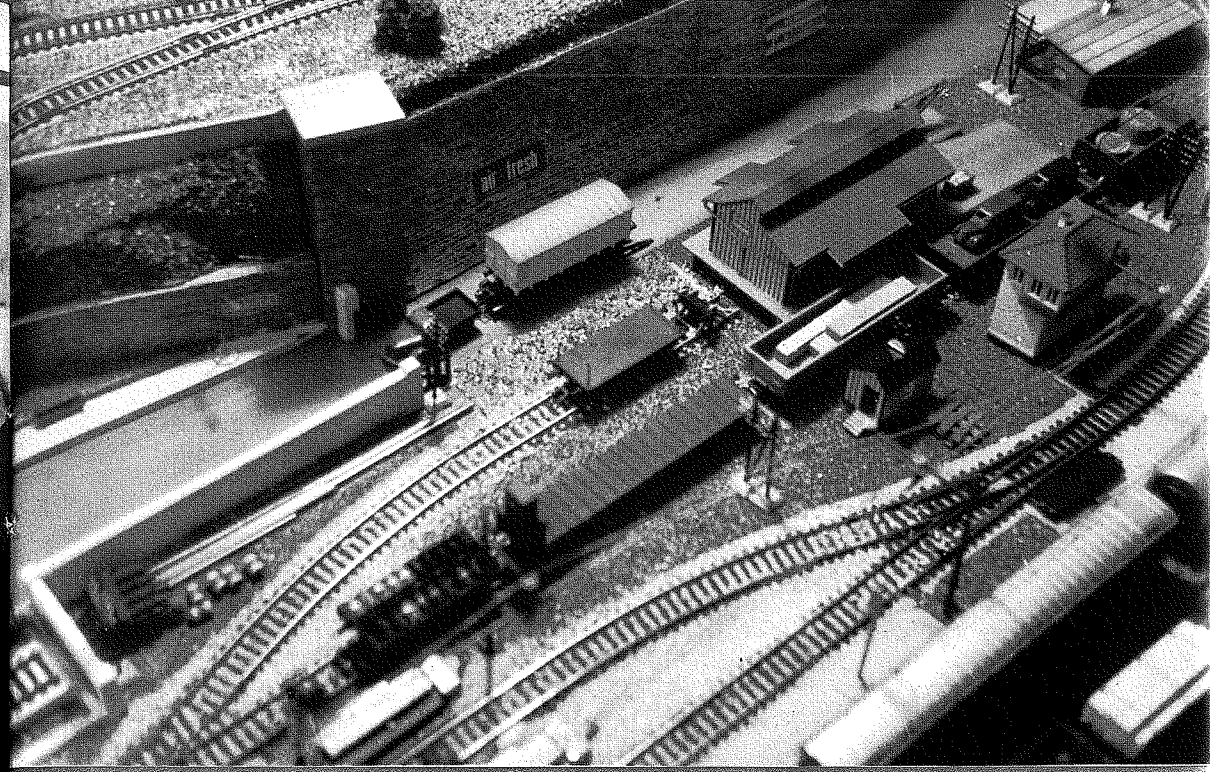
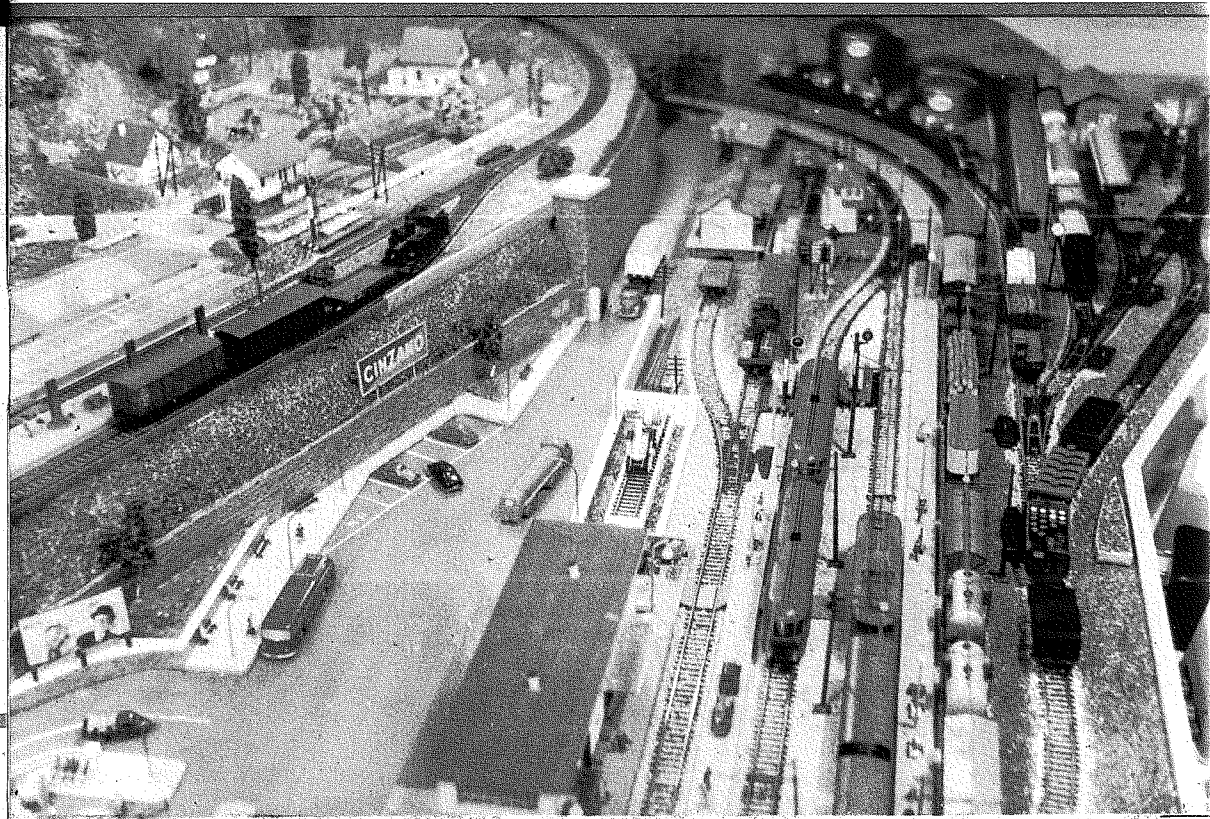


Fig. 3 - Il deposito sul lato destro del plastico.



Sopra Fig. 4 - Particolare dello scalo merci.

Sotto Fig. 5 - Veduta d'assieme della stazione principale con lo scalo merci ed il deposito.



di poter completare un plastico intero. Per parecchi anni non ho fatto che accumulare materiale, studiarne le caratteristiche e, con l'aiuto della Vostra rivista «HO», del Manuale dei Segnali ed altre riviste estere, ho progettato schemi di tracciati. Qualche volta, durante brevi licenze, ho potuto montare piccoli tracciati più che altro per familiarizzare con automatismi e impianti elettrici.

L'anno scorso, finalmente, fui destinato a terra come ispettore per la costruzione della nave dove attualmente sono imbarcato. Così nei dieci mesi di permanenza a Gorinchem, Olanda, dove la nave è stata costruita, riuscii a radunare tutto il materiale e costruire nella piccola e scomoda soffitta l'unico locale a mia disposizione nel minuscolo appartamento che occupavo) un plastico non troppo ben riuscito, ma per esse-

re alla mia prima esperienza, abbastanza soddisfacente.

Nello scorso Febbraio, con mio grande rammarico, ho dovuto smontarlo e impaccare nuovamente tutto il materiale.

La soffitta misura m. 2,90 x 3,45 ed un lato di essa, essendo sotto il tetto, è alto solo 95 cm. Così per sfruttare lo spazio al massimo ho dovuto lavorare in posizioni piuttosto scomode: infatti il piano del plastico è alto appena cm. 80 e per tre lati è accostato al muro.

La brevità del tempo (circa 6 mesi di lavoro solo nelle ore libere) non mi ha permesso di curare troppo l'impianto stesso e mi ha fatto trascurare molti particolari come il deposito locomotive (assente) e lo scalo merci poco realistico e senza linea aerea.

L'idea della linea di montagna l'ho pre-

sa' dal plastico illustrato sulla Vostra rivista «H0» n. 31. La linea parte dalla stazione principale, transita da una intermediata a quota 76 mm. e termina alla stazioncina di montagna a quota 168 mm. Due treni di lunghezza massima 54 cm., controllati da un «RT 3», 4 semafori «SB/1» e relais Faller un «649» e «647», transitano automaticamente nel seguente ordine:

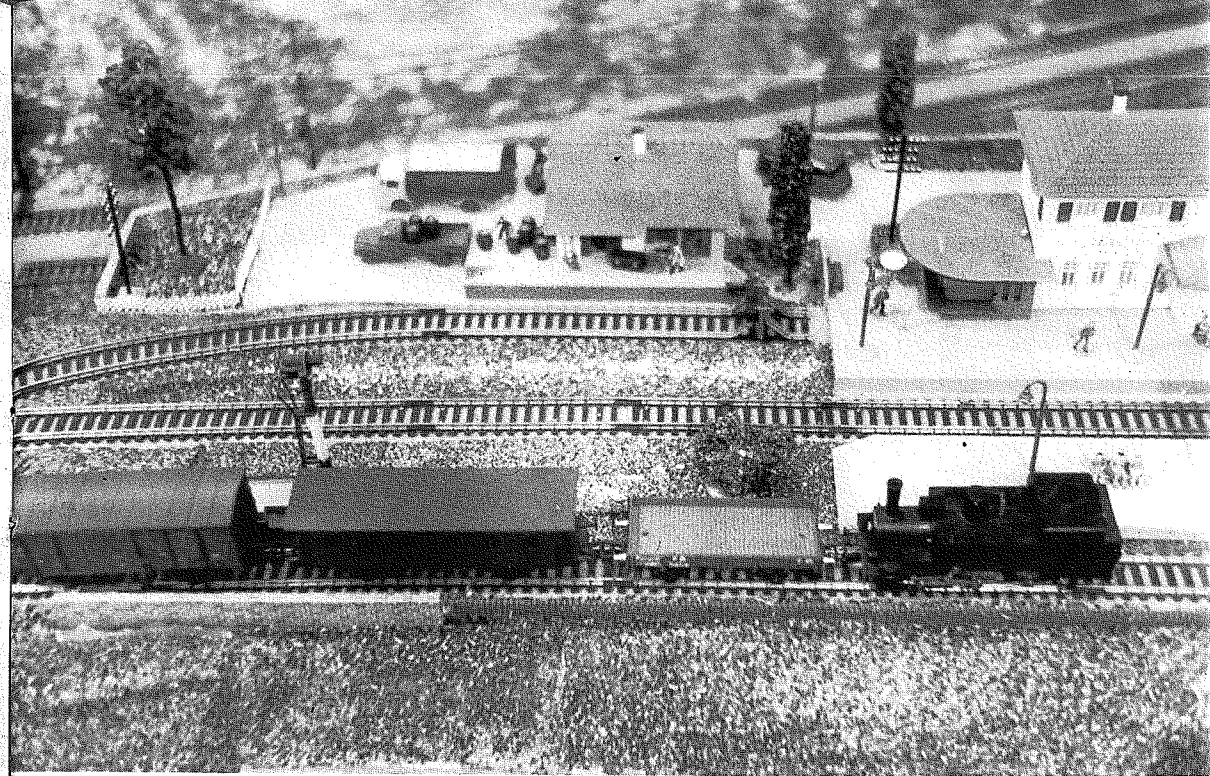
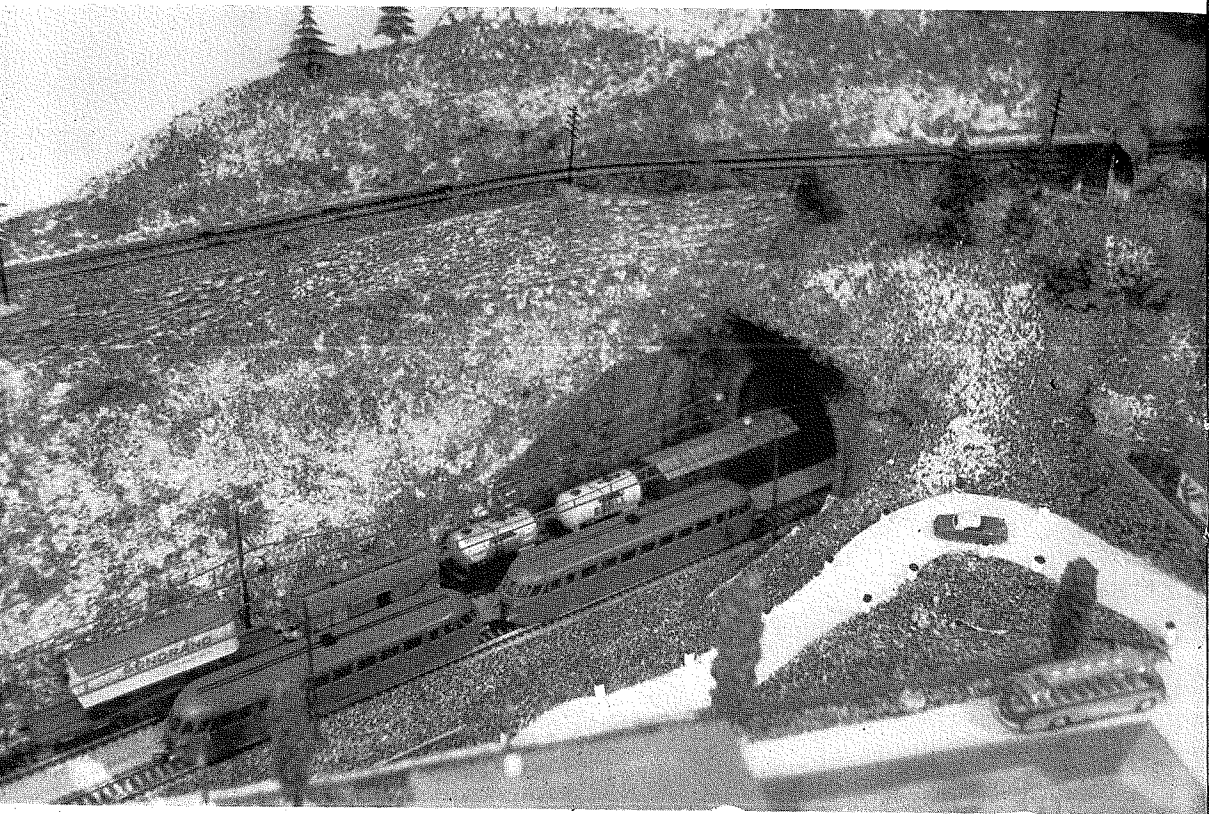
- 1) Dalla stazione bassa parte il treno «A» che si ferma alla stazione intermedia.
- 2) Dalla stazione alta parte il treno «B» nel momento che «A» entra nella stazione intermedia.
- 3) Il treno «B» entra e si ferma nella stazione intermedia e fa partire il treno «A».
- 4) Il treno «A» alla distanza di 80 cm. dalla stazione alta fa partire il treno «B».
- 5) Treno «A» arriva alla stazione alta prima che «B» a quella bassa.

A questo punto il relais Faller «649» inverte la marcia e il relais termico Faller «647» opportunamente regolato, dopo una breve sosta fa ripartire il convoglio «B» e si ripete il ciclo come sopra descritto.

L'altra linea completamente in piano è a doppio binario completo di linea aerea con curve da 120 per quello interno e 132 per quello esterno, autocostruito con pezzi della scatola di montaggio «SM R».

Nel binario interno circolano nel senso antiorario due treni di lunghezza massima 65 cm. Quando un treno arriva nel binario di raddoppio in stazione, tramite il pedolino di contatto «RD 10/C» e il semaforo di blocco «SB/1» fa partire l'altro treno in sosta. Nella linea esterna circolano in senso orario due treni di lunghezza massima 130 cm., regolati da un solo semaforo: quando un treno sta per entrare in stazione fa par-

Fig. 6 - Imbocco della galleria di destra a doppio binario.



Sopra Fig. 7 - La stazione intermedia della linea di montagna.

Sotto Fig. 8 - Veduta del lato sinistro del plastico.





Fig. 9 - Altra veduta della stazione principale. E' visibile il particolare della locomotiva di Stephenson esposta al lato della stazione.

tire l'altro treno in sosta nello stesso binario.

In totale circolano, nel plastico, 6 treni in completo automatismo creando un certo movimento spettacolare suggestivo. Inoltre nei due scali merce della stazione principale si possono eseguire manovre del tutto indipendenti.

Il percorso di montagna è lungo m. 8,80 e quello in piano è di m. 8,30; lo sviluppo totale dei binari è di 40 m. con 9 scambi destri e 10 scambi sinistri, 11 terminali e 2 sganciatori.

I 6 treni in automatismo sono controllati da due «RT 3», un «RT 2», sette semafori «SB/1» e relais Faller «649» e «647». Mentre gli scali merce e i binari morti da un «RT/R» e un «RT/V». Un «TF A 1» alimenta gran parte degli automatismi e degli

scambi.

Tutto il materiale rotabile è «Rivarossi» ad eccezione di sei carri Pocher. Gli accessori per il paesaggio e la ferrovia sono per la maggior parte «Faller, Vollmer e Wiking».

La «Preferita» sia mia che di mia moglie (che partecipa col suo entusiasmo) è la locomotiva «L 835/R».

Spero di vedere fra la Vostra produzione nuovi modelli di carrozze passeggeri, restaurant, ecc.

Accludo uno schema del tracciato ed alcune fotografie del mio «Plastico in soffitta».

Con la speranza di essere presto in condizione di costruire un nuovo plastico, Vi ringrazio per l'attenzione prestatami.

Com.te Iberico Gianni

I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA

Abbiamo il piacere di presentare un nuovo fermodellista, il Sig. Schiatti di Reggio Emilia che va ad aumentare la schiera degli autocostruttori i cui modelli sono da noi stati finora presentati.

La sua realizzazione di cui ci ha mandato una fotografia ed un disegno esplosivo che qui pubblichiamo, ci sembra assai ben riuscita. Il modello è stato esposto alla IIIa Rassegna di Modellismo di Montecchio Emilia ed è stato anche premiato con il II premio.

Riportiamo oltre al testo descrivente la costruzione, anche una fotografia della locomotiva 685 inviataci dal Sig. Schiatti.

«Poichè ho notato che nell'attuale produzione di modelli di locomotive italiane manca un prototipo per treni veloci, ho pensato di realizzare una motrice GR. 685 con parti di ricambio reperibili in commercio. Il modello è riuscito abbastanza bene ed alcuni mesi fa ha avuto l'onore di ricevere un II premio alla III Rassegna di Modellismo di Montecchio Emilia.

La costruzione è stata suddivisa in queste fasi:

Il telaio è stato realizzato con un profilato ad U di ottone da 12x12 opportunamente sagomato e saldato, rimanendo fedele ai disegni dell'originale.

Le ruote motrici sono di Ø 21 e poichè la Vostra Ditta non le produce ho dovuto ricorrere a quelle fornite dalla Model Prodotti.

Il carrellino anteriore è di ottone simile all'«SFN 1479» con un asse MP di Ø 11,5.

L'ultimo asse è pure un MP di Ø 14,5 e poichè è fisso al telaio è stato necessario per una buona marcia in curva un gioco di 4 mm. ottenuto assottigliando il telaio in quel punto.

Il biellismo è interamente costruito in lamierino d'acciaio da 5/10 collegato coi ribattini «SFN 1536» e fissato alle ruote con perni di manovella di varia lunghezza.

Il motore è l'«SFN 1677» e la trasmissione viene effettuata da una vite senza fine su sfere «SFN 793» con relativa corona dentata montata

sull'ottimo asse e collegata al motore per mezzo di una molla a spirale.

Il blocco cilindri è una fusione di piombo opportunamente modellata e la piattaforma anteriore è un trafilato di ottone ad L saldato al telaio.

La caldaia è un tubo di ottone di Ø 22 e spessore 1 mm., è stata tornita per mettere in evidenza le cerchiature; il fumaio e il duomo sono pure torniti.

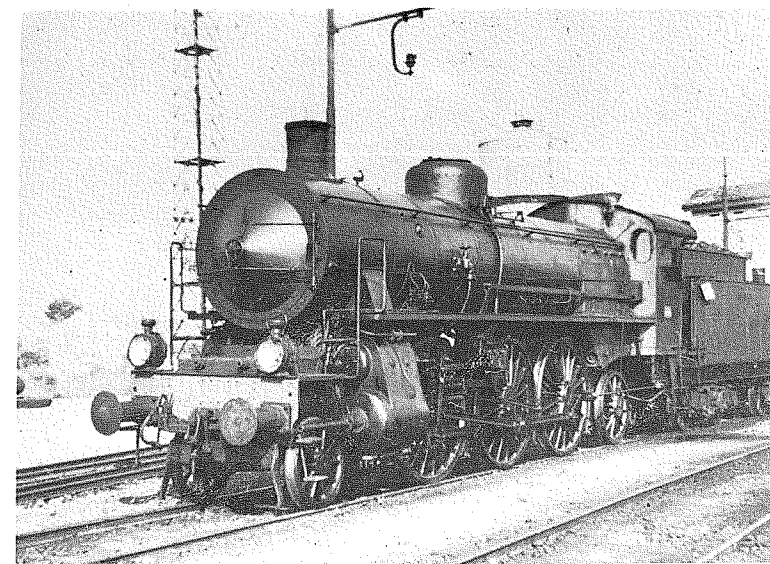
La cabina è di lamierino di ottone da 5/10 completamente saldato, sempre saldandoli sono stati applicati i vari particolari.

Il telaio del tender è stato ottenuto con profilati ad U da 5x5 sagomati e saldati tra loro; i carrelli sono gli «SFN 626».

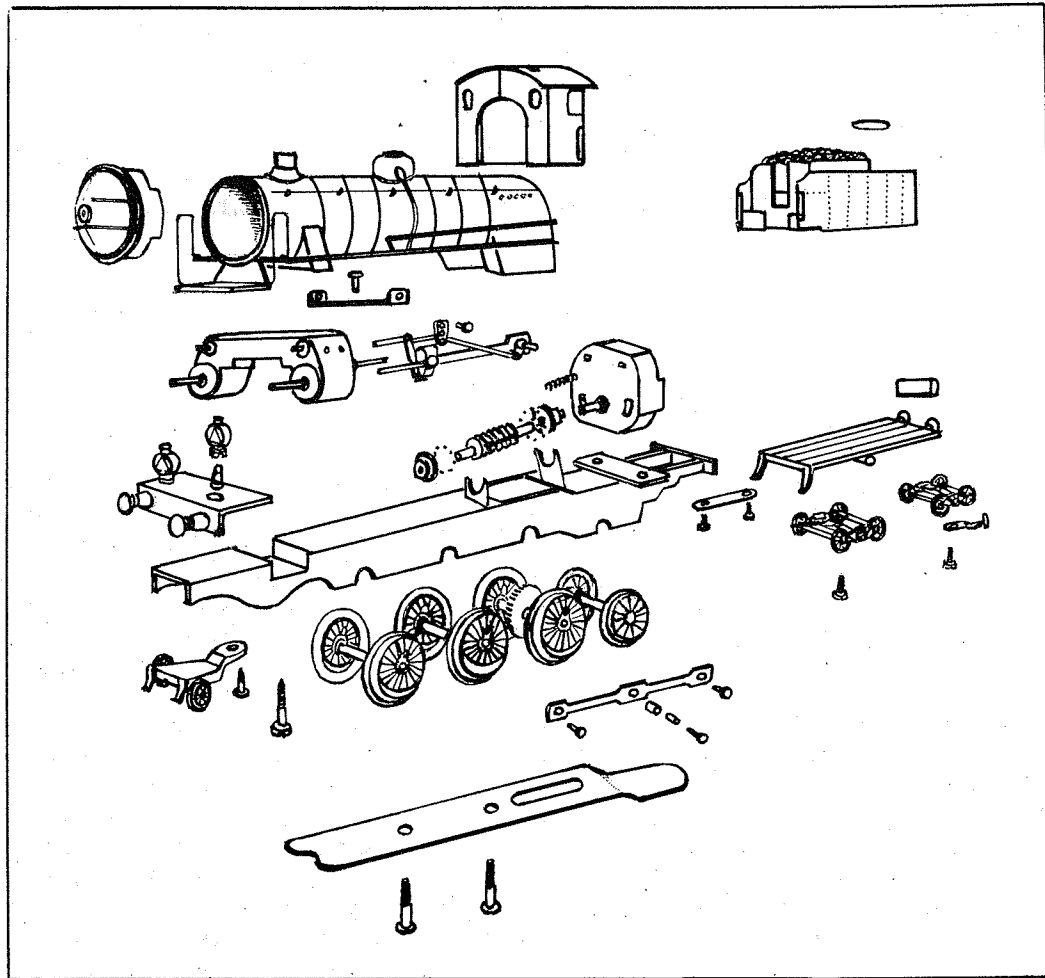
La carcassa è pure di lamierino da 5/10 chiodato dall'interno con un punzone.

I particolari che rifiniscono il modello sono: Respingenti «SFN 1755», fanali «SFN 1044» e lampade «SFN 2005», coperchio camera fumo «SFN 536» modificato, corrimano e supporti «SFN 746», pompa Westinhouse «SFN 645», gancio posteriore «SFN 1420» ed infine i vari tipi di viti e bulloni per i collegamenti.

Essendo le ruote motrici completamente metalliche è stato necessario isolarle da una parte con tubetti di plastica e isolare pure i punti di contatto del biellismo con il gruppo cilindri e il telaio. (E. Schiatti - Reggio Emilia)

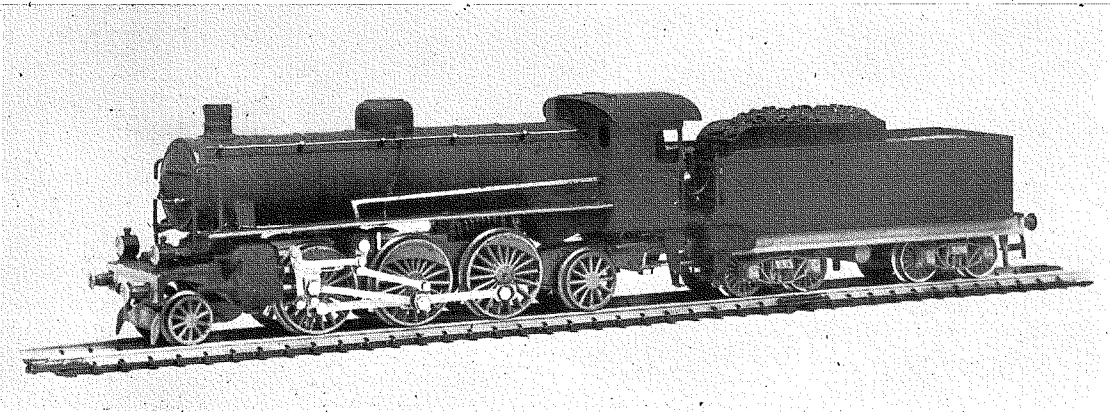


Locomotiva F.S. 685-043



Sopra - Disegno esploso del modello

Sotto - Modello in scala «H0» della locomotiva F.S. 685 costruita dal Sig. Schiatti di Reggio Emilia



LE LOCOMOTIVE ALL' ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI TORINO DEL 1911

Festeggiandosi, quest'anno, il primo Centenario dell'Unità d'Italia, mi è sembrato giusto che anche «H0» partecipi in qualche modo alla esaltazione di un evento, l'Unità d'Italia, che, nonostante tutto, ha resistito a molte prove, tra le quali, particolarmente grave, quella della ultima guerra e le cui conseguenze sono state, fra l'altro, lo spezzamento della unità Tedesca, che della nostra era stata quasi contemporanea.

Come mi sembra di avere detto, il piano regolatore delle Ferrovie Italiane o, per meglio dire, il piano del loro sviluppo fu determinato oltrechè dalla conformazione del nostro Paese, anche dal pensiero di Cavour, il quale vedeva nelle Ferrovie un elemento determinante nella fusione spirituale delle diverse regioni italiane in quanto le Ferrovie stesse permettevano, già allora, spostamenti da un punto all'altro della penisola sufficientemente rapidi, e, quel

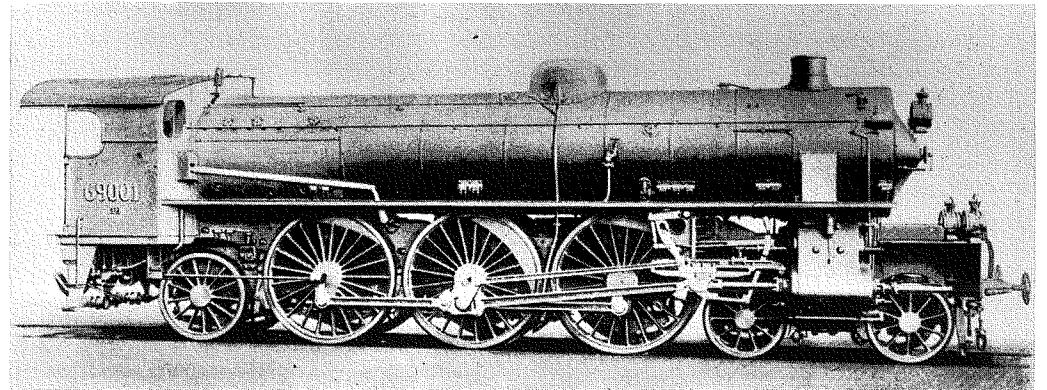
che più conta, accessibili a tutti.

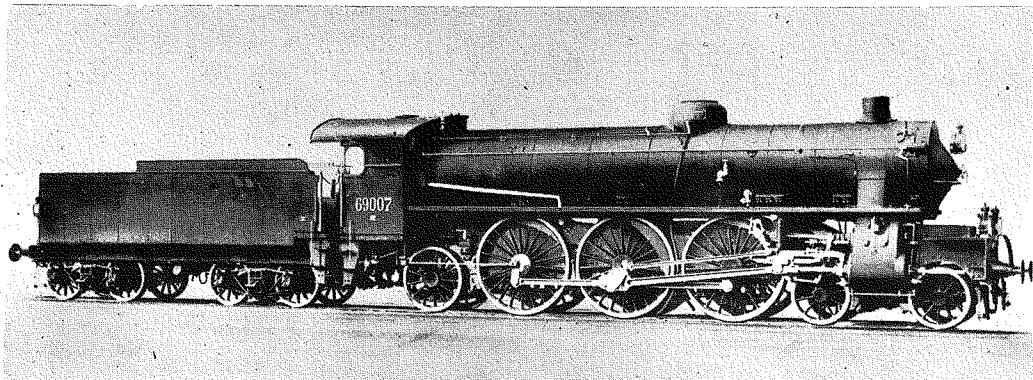
Nel 1911 l'automobile, pur avendo già assunto un certo sviluppo, non poteva certo dirsi alla portata di larghi strati della popolazione come oggi, ed i voli dei modesti aerei del tempo assomigliavano più a starnazzamenti di oche che a voli maestosi e sicuri di aquile, le Ferrovie, quindi, erano ancora in fase nettamente ascensionale e la loro presenza nelle varie esposizioni, che si tennero tanto nel vecchio che nel nuovo continente, faceva un po' il punto dello sviluppo della tecnica dei trasporti.

Le nostre Ferrovie furono presenti alla grande esposizione Universale di Parigi del 1900 con materiali che, progettati e costruiti interamente in Italia, denotavano di già un notevole grado di maturità nel campo delle grandi costruzioni meccaniche; furono presenti ovviamente, anche alla Esposizione di Milano del 1906, ma la loro presenza non fu, anche se importante, troppo

Fig. 1 - Locomotiva «Pacific» 69001 F.S. costruita dalla Ernesto Breda.

(Da documenti del tempo, della Raccolta di Zeta - Zeta)





(Da documenti del tempo, della Raccolta di Zeta-Zeta)

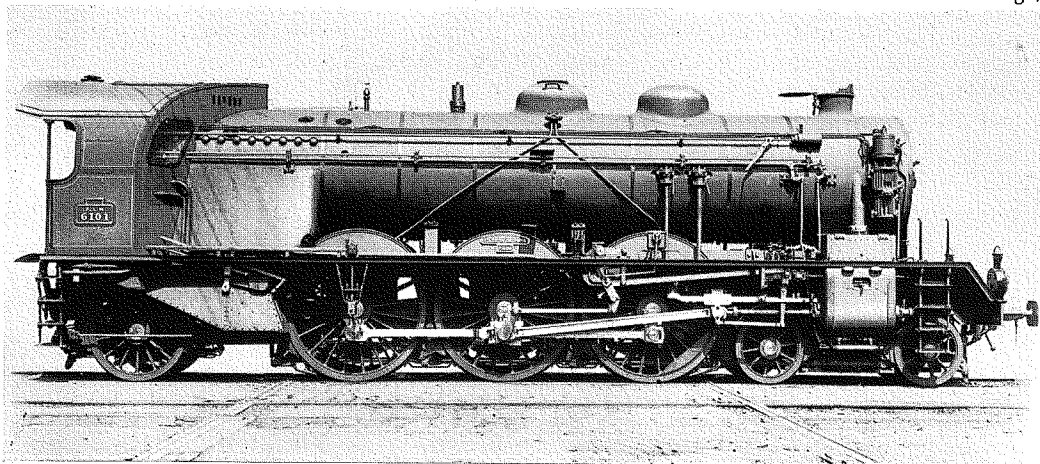
Fig. 2 - Locomotiva «Pacific» 69007 F.S. costruita dalle Officine Meccaniche di Milano.

organica, in quanto il materiale presentato rispondeva ai criteri abbastanza diversi seguiti, nella loro progettazione, dalle due grandi reti principali Italiane: quella Mediterranea e quella Adriatica. Alla Esposizione di Torino invece le Ferrovie Italiane intervennero in forma, starei per dire, massiccia, ma soprattutto organica e che lasciava intravedere quali sarebbero stati gli indirizzi futuri, particolarmente nei riguardi della costruzione delle grandi linee direttissime attuate poi totalmente come la Roma-Napoli e la Firenze-Bologna, oppure parzialmente come la Milano-Genova, e nei

riguardi della elettrificazione delle linee principali della rete. Ed a proposito di elettrificazione dirò che, proprio nei primi mesi del 1911, fu attivata la trazione elettrica, secondo il sistema trifase, tra Pontedecimo e Busalla sulla vecchia linea dei Giovi, il che agevolò immediatamente il servizio nel porto di Genova, e poichè la elettrificazione in questione costituì il primo esempio dell'elettricità utilizzata per il rimorchio dei treni sulle grandi arterie ferroviarie, il locomotore 0501, poi E 550-001, presentato all'Esposizione di Torino del 1911, fu, ben a giusta ragione,

Fig. 3 - Locomotiva «Pacific» francese della P.L.M.

(Cliché del Servizio Trazione della S.N.C.F. - Parigi)

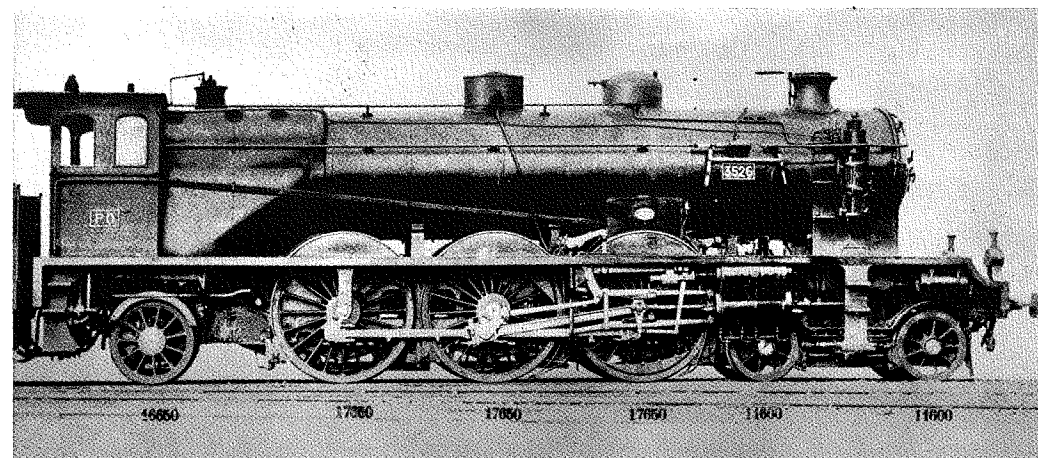


considerato come il simbolo del progresso rappresentato, nel campo dei trasporti terrestri, dalle nostre Ferrovie.

Nel campo della costruzione delle locomotive a vapore di linea, la mostra delle Ferrovie dello Stato segnò l'abbandono del principio della doppia espansione ed il ritorno alla semplice espansione, cara all'Ufficio di Firenze, previo, però, il surriscaldamento del vapore ottenuto mediante lo stesso sistema Schmidt che aveva fatto così buona prova sulle locomotive gruppo 640. Una di queste, la 163 costruita dalle Officine Meccaniche di Saronno, filiale italiana della Maschinenfabrik Kessler di Es-

no (fig. 2).

Le 690 esposte a Torino non potevano sviluppare, come tutte le macchine dello stesso gruppo, gli sforzi di trazione per i quali esse erano state progettate in quanto le condizioni di alcuni ponti sulle linee nelle quali esse potevano circolare (Milano-Bologna, e Bologna-Firenze, via Porretta) obbligavano ad una sfavorevole ripartizione, nei riguardi degli sforzi stessi, del carico sui diversi assi della locomotiva. Esse inoltre avevano una vaporizzazione non eccessiva, rispetto alle dimensioni dell'ottimo meccanismo motore, a causa soprattutto delle limitate dimensioni del forno



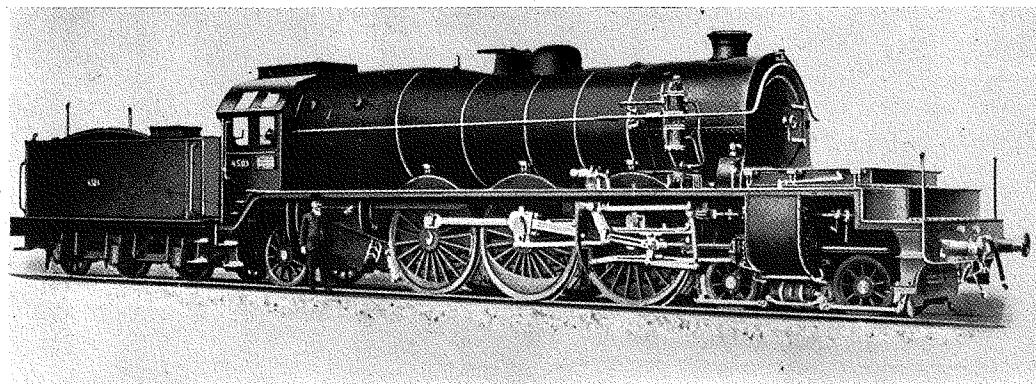
(Da documenti del tempo, della Raccolta di Zeta-Zeta)

Fig. 4 - Locomotiva «Pacific» francese della P.O.-anno di costruzione 1909.

slingen, figurava alla Esposizione di Torino assieme ad una delle prime 625, costruita dalla Ansaldo di Genova, ed a due delle prime 740, costruite una dalla Ansaldo di Genova e l'altra dalle Officine Meccaniche di Milano. Ma il pezzo forte della Mostra Ferroviaria Italiana e, starei per dire, la sua novità assoluta era costituita dalle due grosse Pacific quattro cilindri semplice espansione del gruppo 690, la 69001 di costruzione Breda (fig. 1), presentata in testa al treno di materiale moderno, contrapposto a quello di materiale antico con il «Nembo» e la «Chiabrera», e la 69007 di costruzione Officine Meccaniche di Mila-

della loro caldaia costretto parzialmente tra le ruote motrici posteriori. Ma, pur tuttavia, le 690 facevano onore all'Ufficio Studi di Firenze ed alla Industria Italiana e non sfiguravano di certo di fronte alle macchine a grande velocità straniere esposte a Torino e che si dividevano in due gruppi:

- a) - Le 2-3-1 che erano cinque, delle quali due Belge (fig. 5), due Francesi rispettivamente della Paris-Lyon-Méditerranée (fig. 3) e della Paris-Orléans (fig. 4), ed una Tedesca delle Ferrovie del Württemberg (fig. 6).
- b) - Le 2-3-0 che erano quattro: una Tede-



(Da documenti del tempo, della Raccolta di Zeta-Zeta)

Fig. 5 - Locomotiva «Pacific» delle Ferrovie Belghe, sistema Flamme, peso in servizio ton. 102.

sca delle Ferrovie Prussiane (fig. 7), una Tedesca delle Ferrovie della Sassonia (fig. 8), una Francese delle Ferrovie dell'Est (fig. 9), ed una Svizzera (fig. 10).

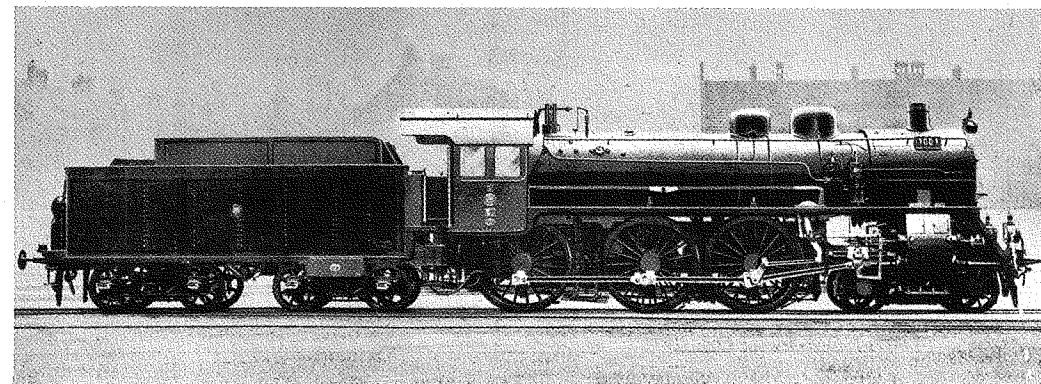
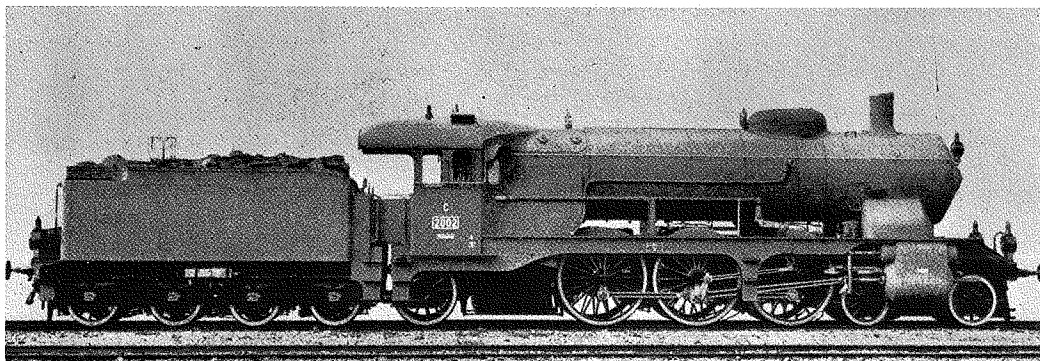
Le cinque 2-3-1 erano tutte a vapore surriscaldato quattro cilindri, ma, di esse, tre erano a semplice espansione; le due Belghe dello stesso tipo Flamme; e quella Francese del PLM, e due a doppia espansione: la macchina Francese dell'Orléans e quella del Württemberg. La macchina della PLM aveva i cilindri disposti, come le 690 «in batteria», e quasi in batteria la macchina del Württemberg e quelle Belghe, la macchina dell'Orléans li aveva invece disposti in due gruppi secondo il sistema De Glehn e cioè il gruppo ad alta pressio-

ne, interno e disposto sotto la camera a fumo, quello a bassa pressione esterno ed arretrato rispetto a quello ad alta pressione. I quattro cilindri attaccavano uno solo degli assi motori nelle 690 e nella macchina del Württemberg, due degli assi motori nelle macchine Francesi del PLM e del PO ed in quelle Belghe.

Tra le «Pacific» esposte a Torino le più potenti erano indubbiamente quelle Belghe sistema Flamme, le quali, stando alla superficie di riscaldamento della loro caldaia ed al diametro dei loro quattro cilindri, dovevano sviluppare alla periferia delle ruote motrici ed alla velocità di 90 Km/ora una potenza continua di 1600 HP. Lo sforzo di trazione che poteva essere esercitato dalle macchine Belghe e Francesi era su-

Fig. 6 - Locomotiva «Pacific» tedesca delle Ferrovie del Württemberg - anno di costruzione 1909.

(Da documenti del tempo, della Raccolta di Zeta-Zeta)



(Da documenti del tempo, della Raccolta di Zeta-Zeta)

Fig. 7 - Locomotiva Tedesca 2-3-0 tipo S.10 delle Ferrovie Prussiane.

periore a quello delle 690 a causa del maggior peso aderente delle prime rispetto a quello delle seconde, ma, per contro, le 690, con il loro peso aderente di 51 tonnellate, la vincevano nei riguardi della macchina del Württemberg, il cui peso aderente era di solo 47,6 tonnellate.

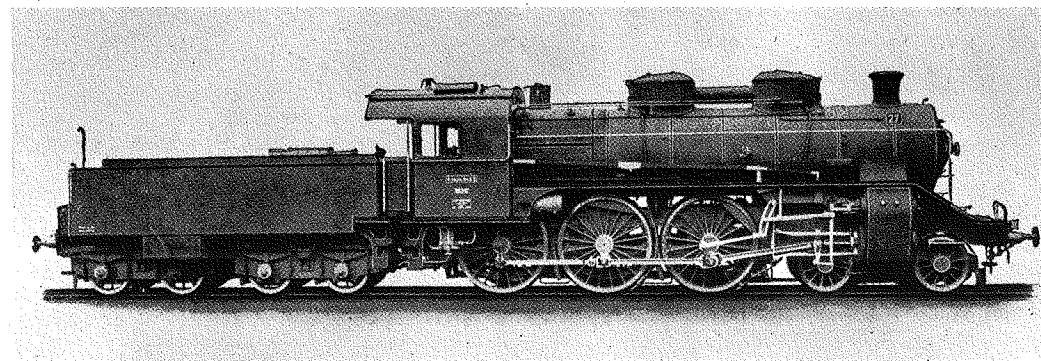
A fare da contrapposto più alla nostra 680 esposta a Torino che alla 690 in quanto la 680 era una macchina a tre assi accoppiati e due portanti, venivano presentate, ma come 2-3-0, quattro macchine a quattro cilindri delle quali: una a vapore surriscaldato e semplice espansione, la S.10-1002 Prussiana, due a vapore surriscaldato e doppia espansione, la macchina delle Ferrovie della Sassonia e quella Svizzera, ed infine una a vapore saturo e doppia

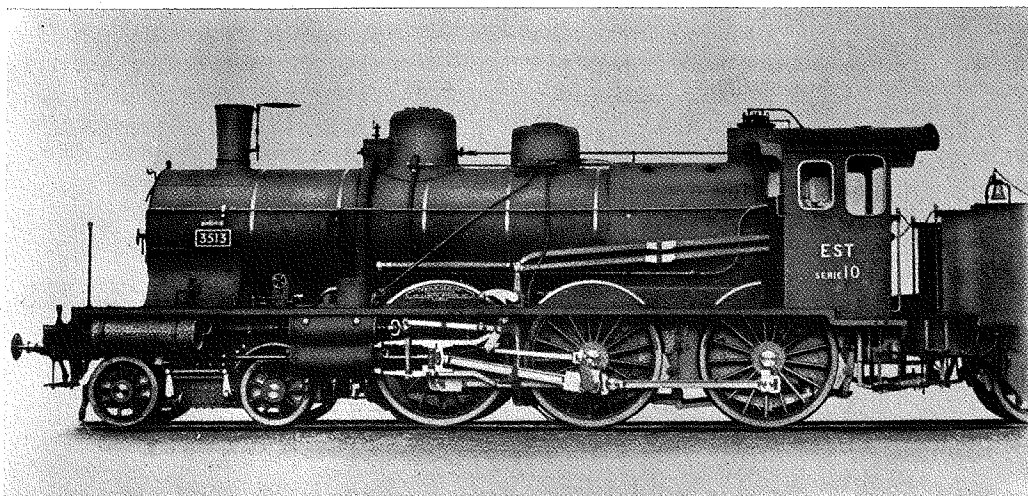
espansione, la macchina delle Ferrovie Francesi dell'Est. La S.10 aveva i cilindri in batteria che attaccavano il primo asse motore, analogamente in batteria con i due cilindri ad alta pressione interni ed i due a bassa esterni li avevano la macchina Sassone e quella Svizzera ma, mentre nella macchina Sassone i quattro cilindri attaccavano un solo asse motore, il secondo, in quella Svizzera attaccavano sempre un solo asse motore, ma il primo.

Nella macchina francese in cui, era realizzata la doppia espansione secondo il sistema De Glehn, il gruppo dei cilindri ad alta pressione interni, posto sotto la camera a fumo, attaccava il primo asse motore, mentre i cilindri a bassa pressione, posti esternamente al telaio, e notevolmente spostati

Fig. 8 - Locomotiva Tedesca 2-3-0 delle Ferrovie della Sassonia.

(Da documenti del tempo, della Raccolta di Zeta-Zeta)





(Da documenti del tempo, della Raccolta di Zeta-Zeta)

Fig. 9 - Locomotiva Francese 2-3-0 delle Ferrovie dell'Est.

all'indietro rispetto a quelli ad alta pressione, attaccavano il secondo asse motore.

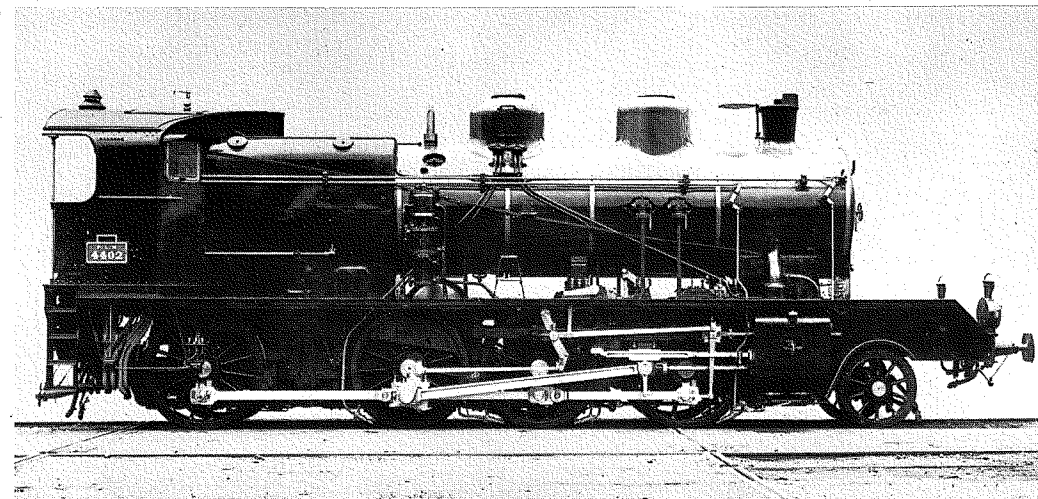
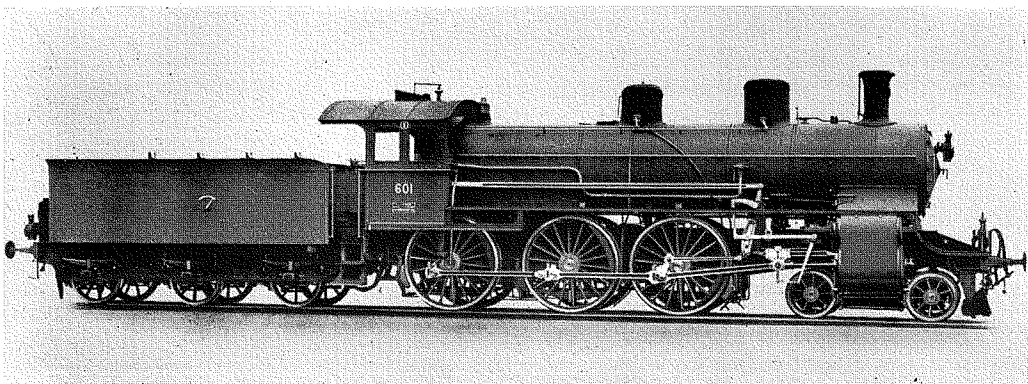
Per quanto i dati in mio possesso sulle quattro macchine in questione non consentano di stabilire un confronto nè con le 680 e nemmeno con le 685, delle quali ultime si iniziava, nel 1911, la costruzione e che pertanto non furono presenti all'Esposizione di Torino, posso dire che a parte il peso aderente degli assi motori dovuto tenere nelle 685 di tonellate 46,80 contro le 50,92 delle S.10, le 48 delle 2-3-0 Sassoni serie XII e Svizzere serie 610, e le 50.400 delle 2-3-0 Francesi Serie X dell'Est, le nostre

685 non erano affatto inferiori alle macchine straniere nei riguardi della potenza sviluppabile con continuità alle ruote motrici alla velocità di 75 Km/ora, che è quella dei più veloci treni Italiani del tempo.

Naturalmente, dato il loro minore peso aderente, le nostre 685 potevano sviluppare sforzi di trazione inferiori a quelli delle macchine straniere di cui abbiamo parlato ed a questa condizione di inferiorità, dovuta soprattutto alla debolezza delle strutture metalliche dei vecchi ponti in ferro ed alla leggerezza delle rotaie, si poté ovviare solo una ventina di anni dopo con le S. 685

Fig. 10 - Locomotiva Svizzera 2-3-0. Peso in servizio ton. 69,8.

(Da documenti del tempo, della Raccolta di Zeta-Zeta)



(Cliché del Servizio Trazione della S.N.C.F. - Parigi)

Fig. 11 - Locomotiva Francese 1-4-0, 4 cilindri compound della P.L.M.

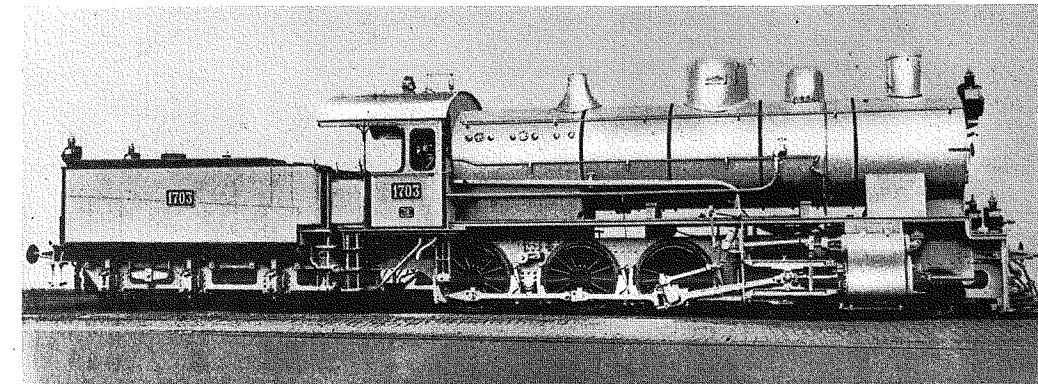
quando le cose, nei riguardi suddetti migliorarono.

In contrapposto alle due 740, una di costruzione Ansaldo e una di costruzione OM, venivano presentate, nel campo delle locomotive 1-4-0, una compound Francese quattro cilindri della Paris-Lyon-Méditerranée (fig. 11) ed una grossa locomotiva Rumena di costruzione Henschel a vapore surriscaldato, due cilindri, semplice espansione (fig. 12). Tra la nostra 740 e la macchina Rumena, entrambe a vapore surriscaldato due cilindri semplice espansione, la più potente era la macchina Rumena adibita,

probabilmente, al rimorchio dei treni sulle linee di valico delle Alpi Transilvaniche. Ed infatti, essa, oltre a pesare in servizio 76 tonellate, delle quali 65,45 costituivano il peso aderente (contro rispettivamente ton. 66,50 e 56,40 delle 740), poteva rimorchiare in piano e su linea dritta, a 60 Km/ora, secondo quanto risulta dal «Die Lokomotive» Nr. 7 del 1911, 1.159 tonellate contro 671 delle 740. Vero è che la pressione del vapore della macchina Rumena era di 13 Kg. cmq. contro i 12 della 740 e maggiore di 8 cm. nelle prime rispetto a quello delle seconde il diametro dei due cilindri.

Fig. 12 - Locomotiva Rumena 1-4-0 per treni merce costruita da Henschel.

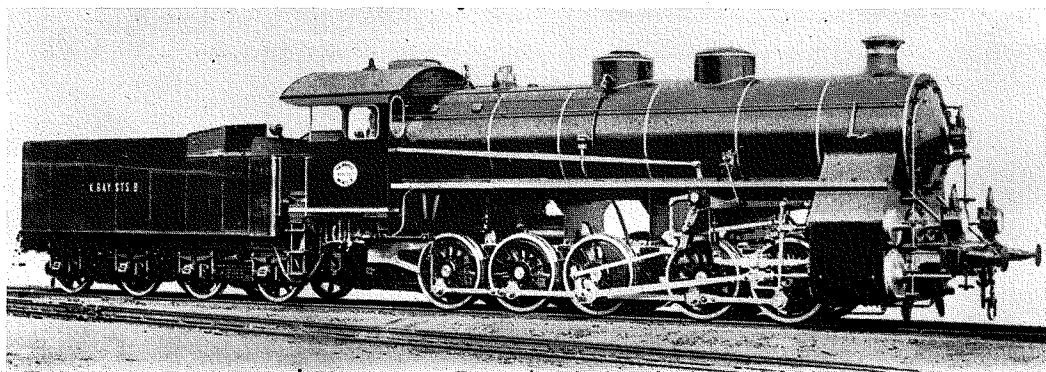
(Da documenti del tempo, della Raccolta di Zeta-Zeta)



Notevoli le differenze tra la nostra 740 e la macchina francese del tipo a vapore saturo e doppia espansione quattro cilindri, che a giudicare dalla pressione: 16 Kg. cmq., dalla superficie di riscaldamento indiretto della caldaia e dal diametro dei cilindri sarebbe più assimilabile alle nostre 470 che alle 740 nei riguardi della potenza alla periferia delle ruote motrici sviluppabile con continuità ad una velocità caratteristica, che, dato il maggior diametro delle ruote della macchina francese, rispetto a quello della macchina italiana, e la maggior facilità di iscrizione nelle curve per avere un asse anteriore di guida in più ed un asse motore in meno, non doveva essere inferiore ai 60 Km/ora.

vuoi una macchina forte vai da Henschel; se vuoi una macchina bella vai da Maffei..» La nostra 470 e la 0-5-0 Bavarese erano entrambe macchine a doppia espansione quattro cilindri, ma, pur essendo uguali per entrambe la pressione del vapore: 16 Kg. cmq. e non molto differenti le dimensioni dei cilindri, la nostra era a vapore saturo mentre la macchina Bavarese era a vapore surriscaldato.

Dovendo fare un paragone di potenza tra i due tipi di macchine bisognerebbe mettere a confronto la 471, cioè la 470 cui è stato applicato, successivamente al 1911, il surriscaldatore, e la macchina Bavarese e dal paragone ne verrebbe che, nei riguardi della potenza e della economia, le due



(Da documenti del tempo, della Raccolta di Zeta-Zeta)

Fig. 13 - Locomotiva tedesca 0-5-0 delle Ferrovie Bavaresi costruita da Maffei.

La macchina Francese, infatti, si classifica tra le macchine più per servizi viaggiatori da montagna che per il servizio dei treni merce, essendo stata progettata essenzialmente per le linee della Savoia.

Più esatto sarebbe il contrapposto tra la 470 esposta a Torino e la bella 0-5-0 delle Ferrovie Bavaresi (fig. 13) presentata dalla Maffei, la fabbrica di Monaco il cui fondatore sembra sia stato un disegnatore italiano. Ho detto «bella» perché tutte le macchine costruite dal Maffei si distinguevano particolarmente, tra le macchine Tedesche, rispetto alle Prussiane, per la loro linea semplice ed elegante, bella starei per dire, che faceva dire in Germania: «Se vuoi una macchina pronta vai da Borsig; se

macchine si corrisponderebbero quasi esattamente, come, a conti fatti, quasi perfettamente uguali sono ad esempio i pesi aderenti. Maggiori erano invece le differenze costruttive tra i due tipi di macchina perché le 470/471, date le caratteristiche del servizio che erano chiamate a svolgere, potevano essere considerate più come macchine tender che come macchine a tender separato; mentre le 0-5-0 Bavaresi erano munite di un grosso tender a carrelli; il telaio inoltre delle 470/471 era del tipo a longheroni pieni e, per contro, le 0-5-0 erano munite, come tutte le costruzioni moderne di Maffei, di telaio di tipo americano a sbarre.

Continua
Zeta-Zeta

una manovra interessante

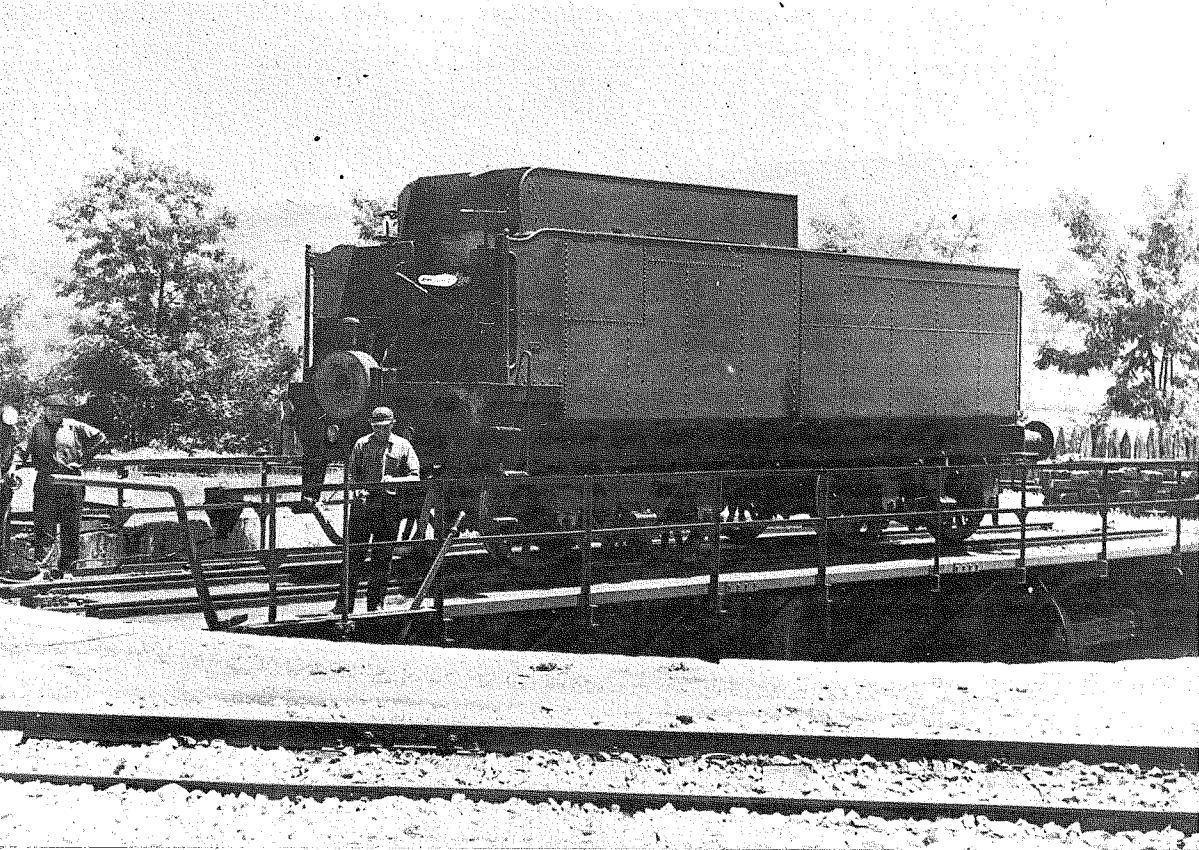
Questa bella serie di fotografie ci è stata gentilmente inviata dal Sig. Mario Diotallevi del G.R.A.F. di Roma che oltre ad essere un «malato» delle ferrovie vere ed in miniatura, è un ottimo fotografo. La chiarezza e nitidezza delle immagini, la bellezza del soggetto, una 744 molto in ordine e ben tenuta dal suo macchinista, e le intelligenti inquadrature, permettono a tutti noi appassionati di treni, di gustare la vera bellezza insita nella locomotiva a vapore.

La manovra per ottenere l'inversione della motrice con il suo tender, disponendo di una piattaforma insufficientemente lunga, è chiaramente descritta dall'autore nelle didascalie sotto ogni foto.

Ringraziamo il Sig. Diotallevi per averci mandato una documentazione così bella ed interessante.

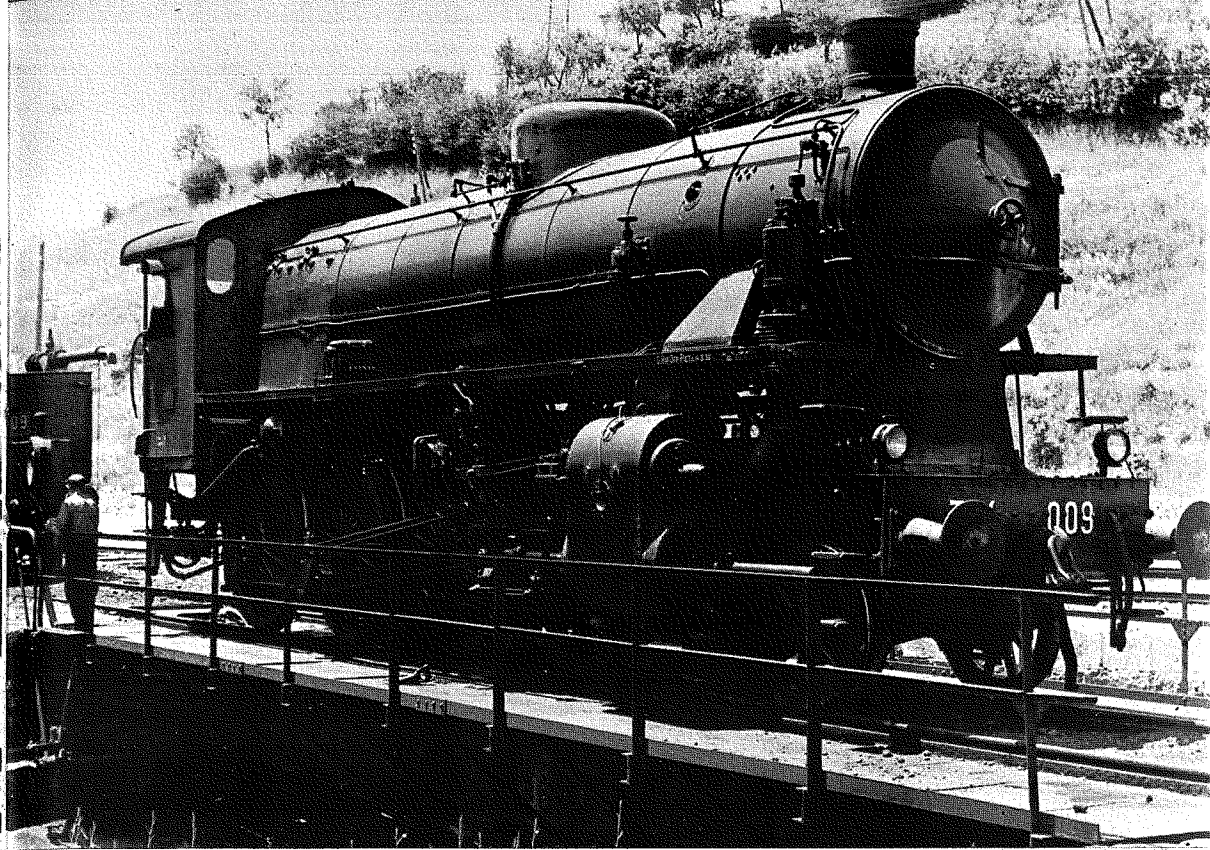
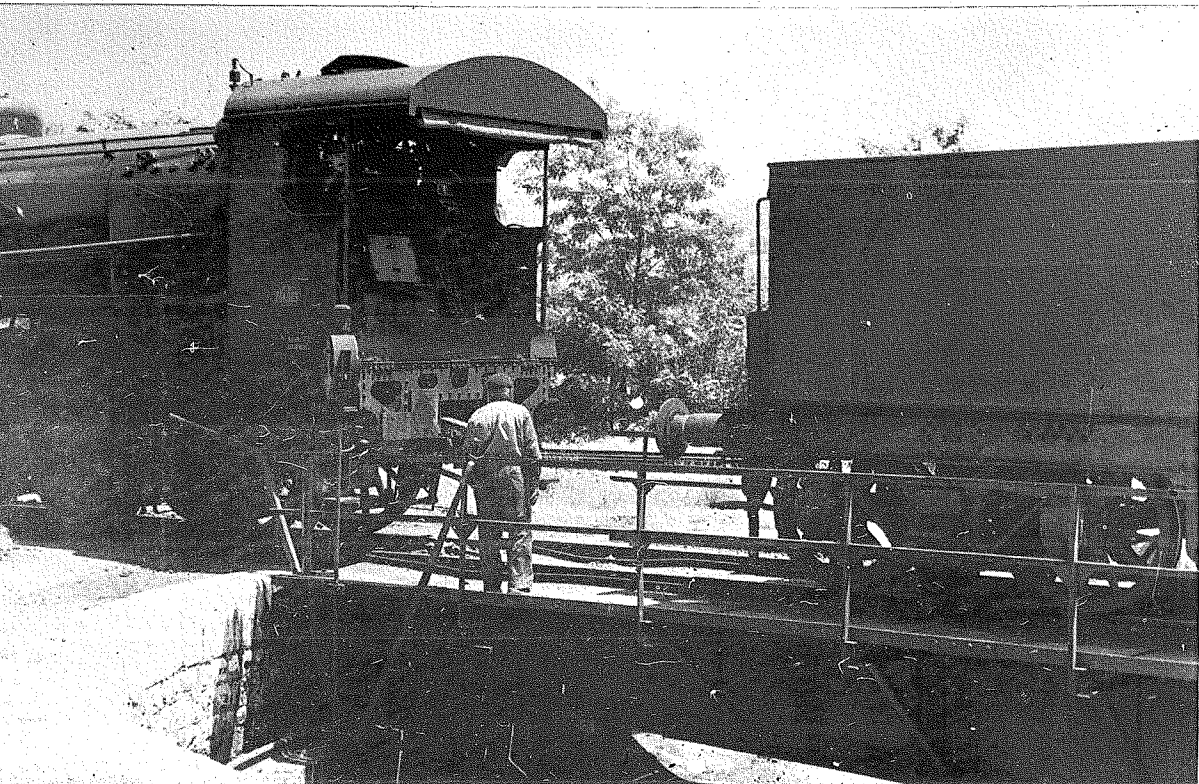
Fig. 1 - Stazione di Potenza Inf. - Operazione d'inversione di una 744 su piattaforma insufficientemente lunga ricorrendo allo stacco.





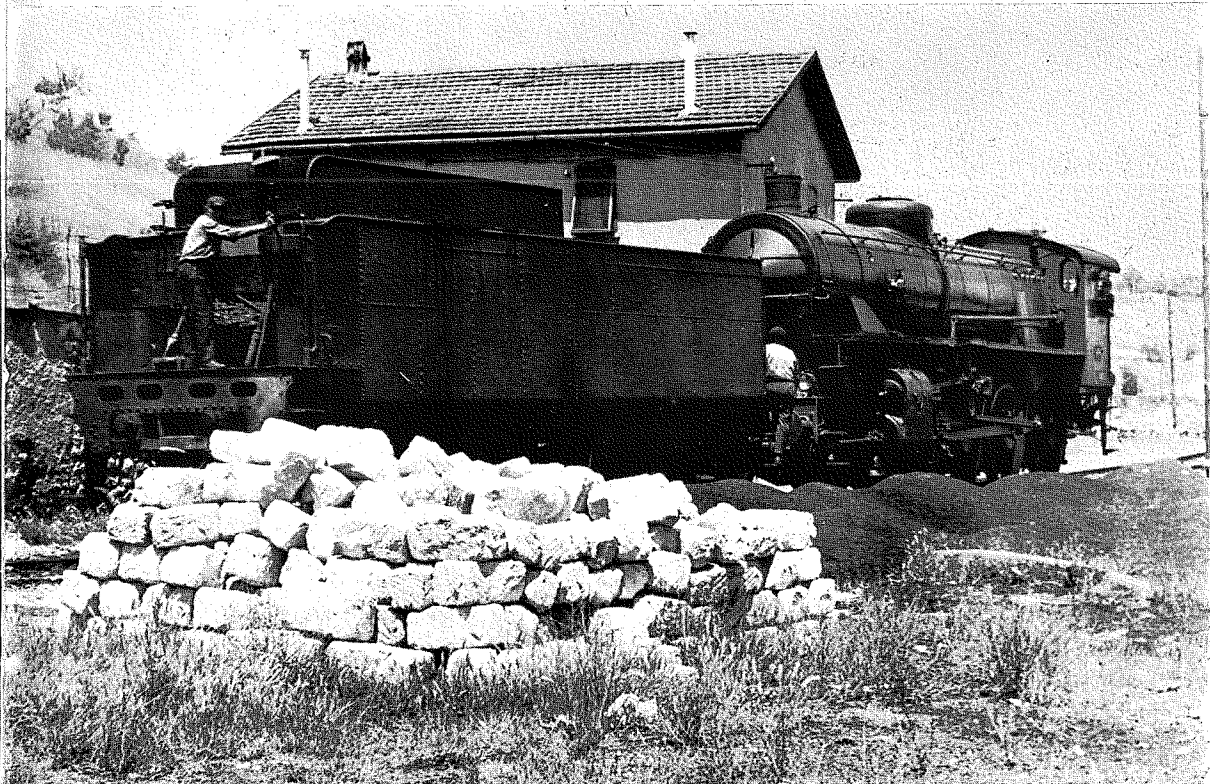
Sopra Fig. 2 - Il tender, staccato, viene girato per primo.

Sotto Fig. 3 - Girato il tender la locomotiva lo toglie dalla piattaforma e ne prende il suo posto.



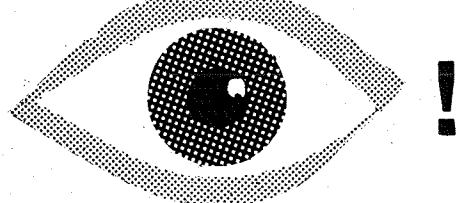
Sopra Fig. 4 - Anche la locomotiva esegue la stessa operazione.

Sotto Fig. 5 - Quando la locomotiva è girata si viene a trovare dietro al tender. Su un binario collegato con due deviatori ad uno parallelo gli può tornare avanti. L'inversione è avvenuta.



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.



Sopra ed a destra in alto:

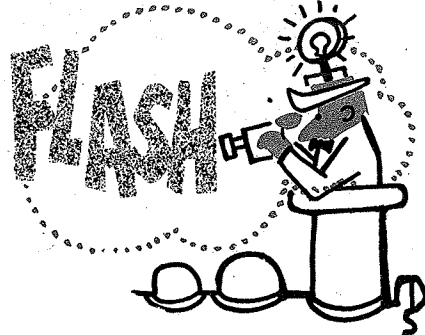
Due belle vedute della stazione terminale di Calalzo di Cadore. La grossa 740 cui è stato amputato il camino con l'applicazione del preriscaldatore d'acqua, facendola diventare 741, sembra riposare nella fresca aria di montagna dopo l'ardua fatica compiuta per trainare il pesante convoglio a quota 800 mt.

(Foto Dr. Capelli - Bologna)

A destra in basso:

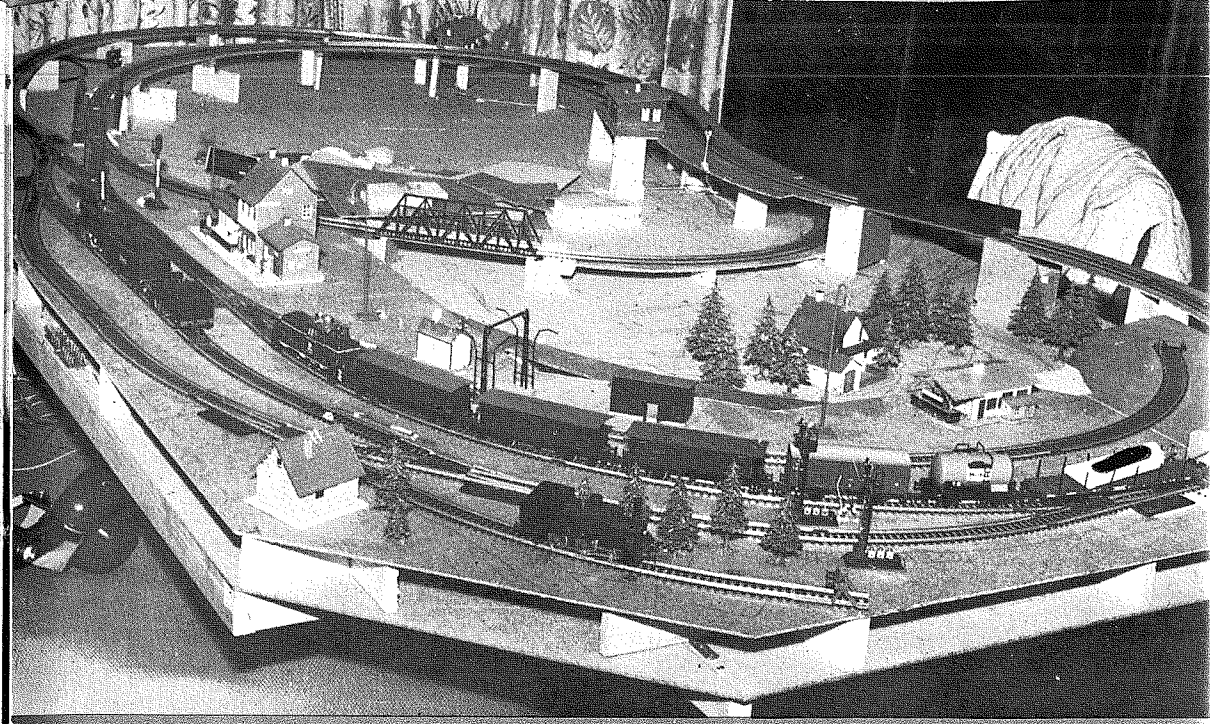
Il treno in montagna con i pittoreschi sfondi e le numerose opere d'arte lungo la tortuosa linea è quello che a noi piace di più perchè riproducendolo nei nostri plastici ci avviciniamo ad esso con maggior realismo. Questa suggestiva foto inviataci dal Sig. Veronese di Torino mostra l'elegante trenino della linea Spiez - Montreux a Gstaad in Svizzera.

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.



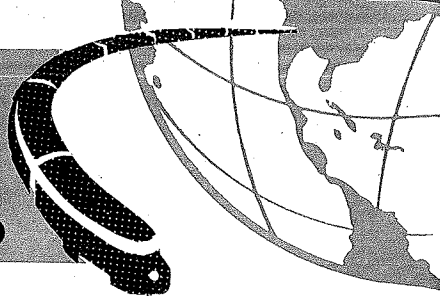
Nella pagina accanto abbiamo riportato due fotografie di un plastico delle quali una, lo mostra ancora in fase di costruzione. Riteniamo che ciò possa essere interessante per i nostri lettori che in tal modo si rendono conto del sistema costruttivo adottato. L'altra mostra solo un particolare dello stesso plastico finito e vogliamo a tale proposito far rilevare quanto più bella e realistica risulti l'immagine di uno scorcio con dettaglio di primo piano, piuttosto che una veduta d'insieme. Molti sono i lettori che ci mandano fotografie del loro plastico, ma non tutte purtroppo possono essere pubblicate. Lo sbaglio che fa la maggior parte di essi è di voler caricare troppo il plastico mettendoci dentro l'inverosimile. Ne risulta un'accozzaglia di rotaie, viadotti, case, casette che per la ristrettezza di spazio vengono quasi accatastate le une sulle altre. E cosa dire dei plastici «presepio»? Abbiamo fotografie di plastici dove appaiono statuine di presepio che in rapporto alla scala «H0» sono dei colossi di Rodi e mucche al pascolo grandi come una locomotiva! Semplicità e un po' di buon gusto quindi, preferibilmente scorci di particolari e, per carità, attenti alla scala!

Sotto: Questa bella fotografia di un plastico invernale veramente ben fatto ci è stata mandata dal Sig. Werner Helbig di Augusta (Germania Occ.).



Queste due foto mostrano il plastico del Sig. Helmut Sporn di Linz (Austria), quella sopra, ancora in fase di costruzione, quella sotto, di un particolare del plastico finito.





Riportiamo integralmente il programma ufficiale del prossimo Congresso MOROP diramato dalla F.I.M.F. ed il Regolamento per la Mostra Internazionale di Modellismo Ferroviario.

CONGRESSO INTERNAZIONALE 1961 DI MODELLISMO FERROVIARIO MOROP Como dal 13 al 17 Settembre 1961

Assemblea Generale dell'Unione delle Federazioni Europee di Modellismo Ferroviario MOROP

Mercoledì 13 Settembre 1961
Villa Olmo - Inaugurazione Congresso MOROP ed Inaugurazione della Mostra Internazionale di Modellismo Ferroviario.
Seduta di apertura dei lavori dei due Comitati, Tecnico ed Organizzativo MOROP. Serata di proiezioni di carattere Ferroviario Internazionale.

Giovedì 14 Settembre 1961
Villa Olmo - Continuazione lavori Comitati MOROP e chiusura dei lavori di Congresso. Serata con spettacolo lirico al Teatro di Como.

Venerdì 15 Settembre 1961
Villa Olmo - Assemblea Generale dei Soci della F.I.M.F. - Visite degli Stabilimenti della Seta e Stabilimenti Rivarossi - Gita turistica in Funicolare a Brunate - Giro turistico in battello sul Lago di Como con pranzo in Ristoranti di Centro Lago e serata danzante.

Sabato 16 Settembre 1961
Viaggio in Treno speciale per Torino e ritorno, per visita dell'Esposizione '61 e della Città. Pranzo collettivo nell'interno dell'Esposizione.

Domenica 17 Settembre 1961
Viaggio a Milano per visita Impianti Ferroviari e a Villa d'Almé per visita del Grande Plastico Ferroviario in Miniatura dell'Ing. Boccolari.

Informazioni Importanti

Ai Congressisti verrà rilasciata una «Tesserina di Congresso» previo versamento della somma di Lit. 1.500,- dall'Ufficio del Comitato Organizzativo di Villa Olmo - Como.

La Tessera dà diritto a partecipare a varie manifestazioni del Congresso: entrata libera alla Mostra dei Modelli, serate Teatrali e di proiezioni, ed eventuali altre manifestazioni gratuite che verranno comunicate in seguito. Assieme

È facoltativa la gita a Brescia per

l'inaugurazione del monumento

36 alla locomotiva a vapore - ore 10H0 Rivarossi • N. 44
mattino.

alla Tessera di Congresso i Congressisti riceveranno una busta contenente un Distintivo del Congresso, opuscoli illustrativi dei luoghi visitati e delle varie manifestazioni.

Hotel

I Congressisti che desiderano prenotare gli Hotel, in considerazione del forte movimento turistico ancora esistente nel mese di Settembre, devono inviare le iscrizioni entro il 20 Luglio 1961. Dopo tale data, le iscrizioni saranno accolte compatibilmente con la disponibilità degli alloggi.

Nel chiedere l'iscrizione indicare la categoria degli Hotel desiderata e la qualità delle camere: (Hotel di Ia - IIa - IIIa Categoria; camere ad 1 letto o a 2 letti, con o senza bagno).

Prezzi indicativi degli Hotel per persona con trattamento di mezza pensione: pernottamento in camera con o senza bagno, prima colazione ed 1 pranzo.

Ia Categoria: da Lit. 3.300,- a Lit. 4.100,-
IIa Categoria: « « 3.000,- « « 4.050,-
IIIa Categoria: « « 2.500,- « « 2.800,-

Chi desidera la prenotazione dell'Albergo dovrà inviare unitamente all'iscrizione, la somma di Lit. 3.000,- che verranno conteggiate sulla quota dell'Albergo stesso o rimborsate nel caso venga disdetta la prenotazione almeno 10 giorni prima dell'inizio del Congresso. Si potrebbero trovare sistemazioni alberghiere di quotazioni inferiori ma il Comitato Organizzativo non si sente di raccomandarle. Si fa presente che vi è la possibilità di trovare sistemazione in Ostelli della Gioventù o nei Camping, e chi desidera utilizzare questa possibilità di soggiorno è pregato di farlo presente all'atto dell'iscrizione. **Iscrizioni**

Inviare le iscrizioni entro il 20 Luglio 1961 al seguente indirizzo:

- Sig. Alessandro Rossi,
Membro del Comitato Tecnico MOROP -
Via Conciliazione 74 - Como (Italia)

Informazioni

Alla Stazione Ferroviaria della Linea Internazionale del Gottardo, Como - funzionerà per qualsiasi informazione, l'Ufficio del Turismo, Ufficio del Congresso

A Villa Olmo - Como, Sede del Congresso, sarà aperto dal 12 al 17 Settembre 1961 e dalle ore 9 alle 22 di ogni giorno, l'Ufficio del Comitato Organizzativo del Congresso MOROP. Le

informazioni saranno date in quattro lingue: Italiano, Francese, Tedesco ed Inglese.

Villa Olmo è collegata con la stazione Ferroviaria ed il Centro della Città, con servizio pubblico di Filobus.

Per ragioni organizzative ed impreviste si fa riserva di portare eventuali variazioni al programma sopra esposto.

MOSTRA INTERNAZIONALE DI MODELLISMO FERROVIARIO

Como dal 13 al 22 Settembre 1961

La Mostra sarà organizzata nella Sede del Congresso a Villa Olmo a Como. Orario d'apertura: dalle 9 alle 23 di tutti i giorni.

Mostra delle migliori realizzazioni di Modelli Ferroviari, Plastici Ferroviari funzionanti, materiali rappresentativi di Ferrovie reali.

Prezzo d'ingresso Lit. 200,- riduzioni per studenti, ENAL, Comitive. Entrata libera ai Congressisti MOROP su presentazione della Tessera di Congresso.

Regolamento della Mostra

1)-In occasione dell'8° Congresso MOROP, è indetta dal 13 al 22 Settembre 1961 nella città di Como - Italia, una Mostra Internazionale di Modellismo Ferroviario.

2)-Vi potranno partecipare Modellisti, Collezionisti, Gruppi Fermodellistici, Enti Ferroviari e Musei.

3)-In tale Mostra potranno essere esposti Modelli e Plastici Ferroviari, di qualsiasi scala e data di costruzione, Modelli da collezione e di Musei Ferroviari, fotografie, disegni e pubblicazioni a soggetto ferroviario. Tutto il materiale dovrà essere di sufficiente interesse Fermodellistico e Ferroviario.

4)-Ogni partecipante alla Mostra dovrà inviare l'elenco dei Modelli e Plastici che intende esporre al seguente indirizzo:

- Sig. Alessandro Veronese,
Vice-presidente della Federazione Italiana Modellisti Ferroviari - Corso Leone 28/9
Torino - Italia

entro il 15 Luglio 1961, indicandone le dimensioni d'ingombro (lunghezza, larghezza, altezza) e per i plastici allegando anche una fotografia panoramica ben chiara.

Inoltre dovrà unire una dichiarazione del valore nominale dei Modelli e Plastici al fine dell'assicurazione contro i danni durante la permanenza alla Mostra.

Prima d'inviare il materiale, il partecipante dovrà attendere dal Comitato Organizzativo della F.I.M.F. il benessere di accetta-

zione ed invio.

5)-Il Partecipante alla Mostra che avrà ricevuto il benestare d'invio, farà pervenire il materiale alla Mostra Internazionale di Modelli Ferroviari - Villa Olmo - Como - Italia, tra il 1° ed il 10 Settembre 1961, corredato da cartellini scritti a stampa o chiaramente leggibili, indicanti il nome del Modellista costruttore e o del Proprietario, la data di costruzione o presumibile, la scala ed i dati essenziali di funzionamento.

Dopo la data del 10 Settembre, non sarà più accettato alcun modello anche se già autorizzato. Inoltre sarà vietato a tutti i Congressisti la presentazione personale di Modelli durante la Manifestazione del Congresso e della Mostra.

6)-La Società Internazionale di trasporti «Gondrand», attrezzata per la bisogna, è stata incaricata, per chi desidera servirsi, delle operazioni di trasporto; gli Espositori potranno perciò consegnare i loro Modelli alla Agenzia Gondrand più vicina alla loro Città.

7)-Si consiglia di assicurare ogni pezzo ad un tratto di binario di pari lunghezza del modello stesso o racchiuderlo in urne di materiale trasparente, curandone in modo particolare l'imballaggio. Sull'involucro dovrà essere indicato, ben chiaramente, il nome e l'indirizzo del Proprietario.

8)-A tutti i partecipanti alla Mostra, verrà assegnato un diploma di riconoscimento ed una medaglia ricordo MOROP '61 attestante la «Capacità costruttiva fermodellistica» o di «Pregevole collezione fermodellistica».

Recapito Postale

Dal 10 al 17 Settembre, i Congressisti possono far indirizzare la posta al loro nome all'indirizzo dell'Ufficio Organizzativo Congresso MOROP - Villa Olmo - Como - Italia

Telegrammi - Come sopra: Congresso MOROP Villa Olmo - Como - Italia

Il presidente: Gino Bechi

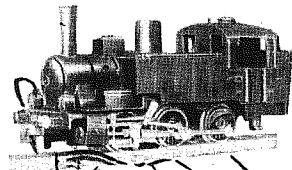
CLUB FERMODELLISTICO ANCONETANO

Ci ha gentilmente inviato un resoconto della V° Mostra Fermodellistica Anconetana che ha avuto luogo in Ancona dal 1° al 5 Aprile u.s. Per mancanza di spazio rimandiamo la sua pubblicazione al prossimo numero.

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

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

NEGOZIO



della Italgioiocattoli
S.p.A.

Via S. Maria in Via 37/c ROMA

MODELISMO
E GIOCATTOLE

TRENI
ELETTRICI

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

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

ANCHE CON POCHE NOZIONI DI FRANCESE
LEGGERETE CON PIACERE

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

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



Tratta tutti gli argo-

menti ferroviari, plastici e descrizione di tracciati - Costruzioni di modelli ridotti - Segnali elettricit , ecc.
Numerose illustrazioni.

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

«TESTI GIOCATTOLE»
CORSO GARIBALDI 2
Tel. 39472

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

FERROVIE *Rivarossi* CATALOGHI
A RICHIESTA

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

Vigan 
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

Rivarossi

MODELLISMO



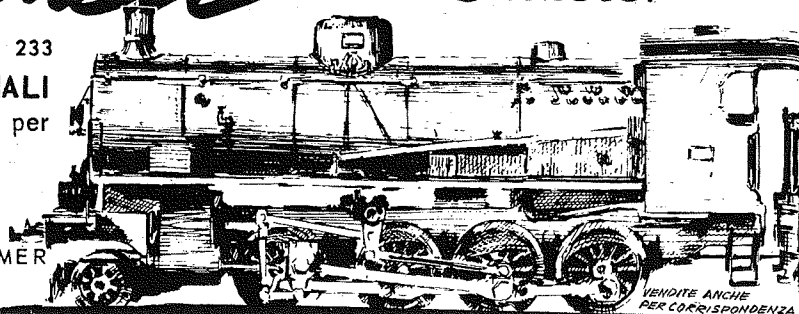
VIA BALDISSERA, 9
ANGOLO STOPPANI

MILANO
Tel. 270.811

Grandi

ALERMO Via Macqueda 233
GIOCATTOLE 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:

arbiter

Organizzazione VITTADELLO
FIRENZE - Via Brunelleschi
Tel. 21.318

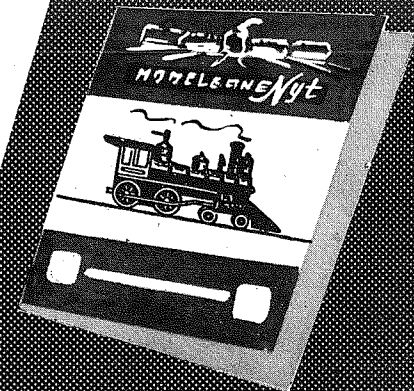
MODELLISMO.
FERROVIARIO.
NAVALE. AEREO.

e i migliori giochi istruttivi e scientifici



L'INTERESSANTE RIVISTA
Modelbane nyt

DI MODELLISMO FERROVIARIO
DANESE
Kongevejm 128 Virum (Danimarca)

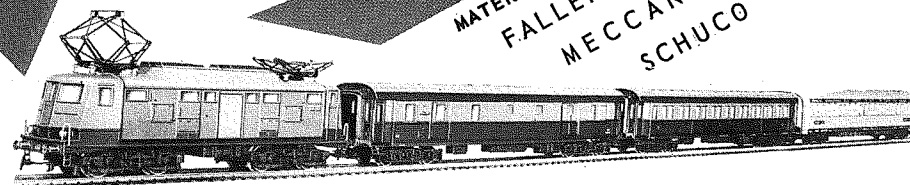


"casa dei balocchi"

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.



nunzi

ROMA CORSO TRIESTE 104

TEL. 848-873

TRENI ELETTRICI

Rivarossi

parti di ricambio
assistenza-servizio

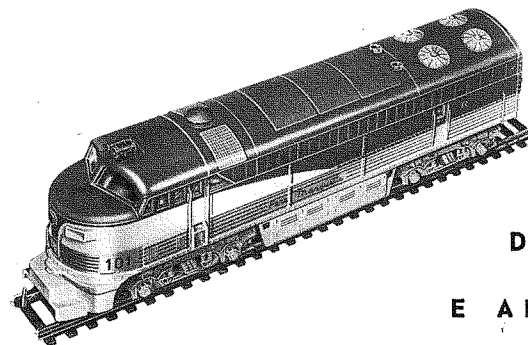
Case: **FALLER** **VOLLMER**

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

DITTA
DIANA
P.za Duomo - tel. 59.92
COMO

TRENI ELETTRICI

Rivarossi



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

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

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



Rivarossi

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



TUTTO PER IL
MODELLISMO FERROVIARIO

la **ditta montanari** fondata nel 1840

via guerrazzi, 28 - bologna

un'antica ditta al servizio dei ragazzi moderni!

- VI OFFRE
- il più vasto assortimento di pezzi di ricambio *Rivarossi*
 - servizio consulenza gratuito
 - servizio assistenza clienti

GIOCATTOLE SCIENTIFICI - VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

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

LA CASA DEL GIOCATTOLO
di P. 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 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

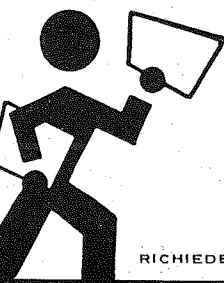
MILAN HOBBY
Via F. Bellotti 13 - MILANO
TRENI ELETTRICI
GIOCATTOLE SCIENTIFICI
TUTTO PER IL MODELLISMO

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

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

Victor

presenta la sua pubblicazione:



Modellistica

NAVI

TRENI

AUTO

Periodicità mensile

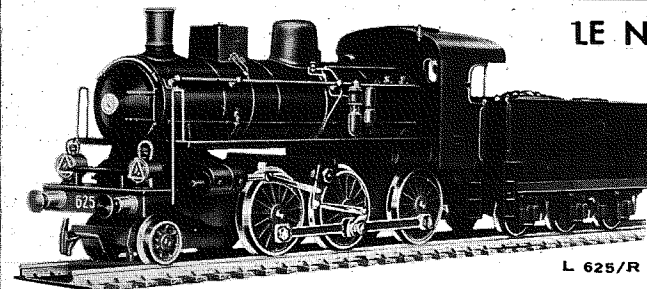
Una copia L. 200

Abbonamento annuo L. 2000



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

LE NOVITA' E TUTTO L'ASSORTIMENTO



L 625/R

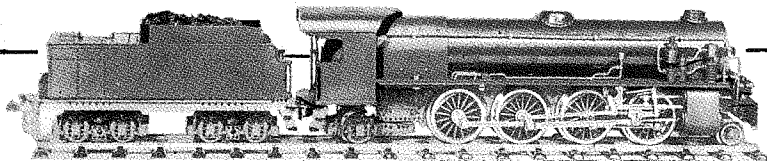
Rivarossi
scrivete per ordinazioni
alla Ditta
s.t.a.n.d.

VIA UGO BASSI, 8 TEL. 221.643 - BOLOGNA

SPEDIZIONI OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO ED IMBALLO

TORINO

spedizioni celeri
per tutta Italia



TEL. 42933

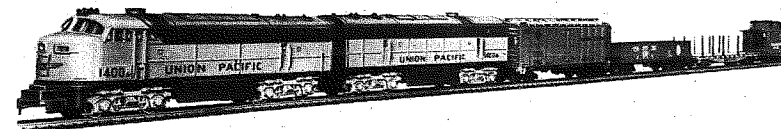
Rivarossi

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.

TRENI ELETTRICI *Rivarossi*
MECCANO - GIOCATTOLE NAZIONALI ED ESTERI



PAPALINI

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