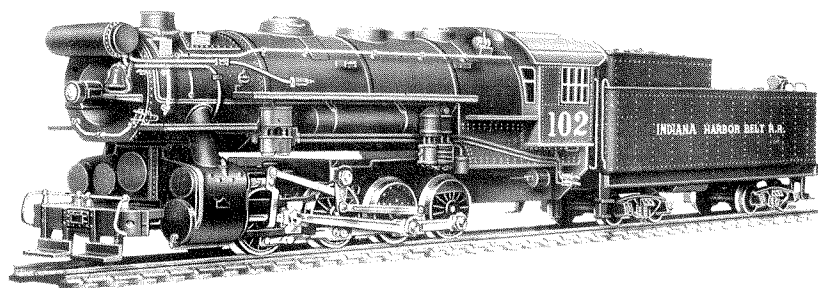


Rivarossi

HA REALIZZATO:



L. 10.500 al pubblico

Superbo modello della poderosa locomotiva da manovra, americana, della «Indiana Harbor Belt», di perfetto funzionamento, riprodotta con stupenda fedeltà di particolari. Lunghezza cm. 28.

L 0-8-0/R (1224)

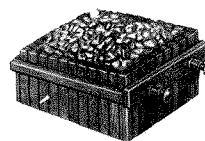
La magnifica locomotiva L 0-8-0/R (1224) e il caratteristico terminale di campagna sono due fra le più interessanti novità in campo ferroviario per l'anno 1961. Sono messi in vendita in questi giorni.

5512

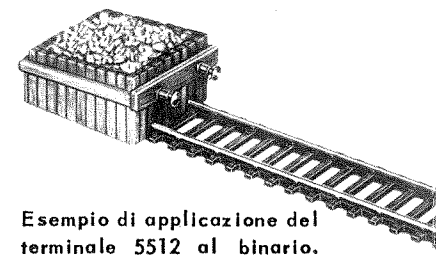
Montato L. 300 al pubblico

55512

Scatola di Montaggio L. 200 al pubblico



Fedele riproduzione «H0» del terminale esistente in molte stazioni delle F.S., montato e in scatola di montaggio.



Esempio di applicazione del terminale 5512 al binario.



46 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

H0

ottobre 1961
anno VIII - L. 150

pubblicazione bimestrale

Rivarossi



Mastro Gippetto

di
SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLI**

MODELLISMO

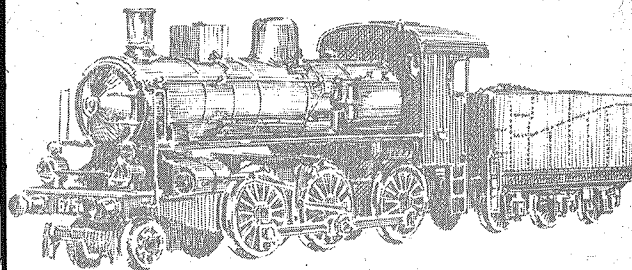
MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TEL. 79.12.12

Zambelli

Via Pier della Francesca, 13
Milano Nord

Zambelli

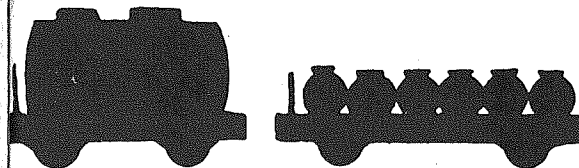
**TRENI
ELETTRICI
E
MODELLISMO**



DITTA
Caputo



assistenza
RIPARAZIONI PLASTICI



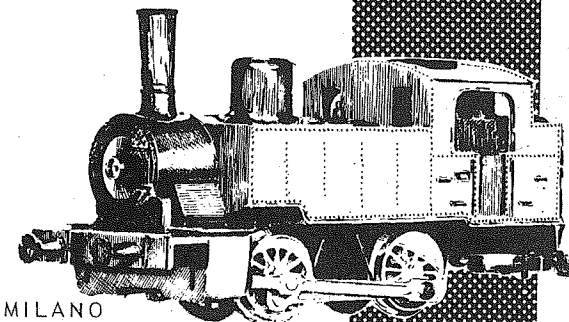
tutto
L'ASSORTIMENTO

Rivarossi

fochimodels DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

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



MILANO
Corso Buenos Aires, 64-tel. 221.875

AVIOMINIMA

COS. MO

CONSTRUZIONI MODELLISTICHE
ROMA - VIA S. BASILIO 49 A

VITA' PER I MODELLISTI FERROVIARI

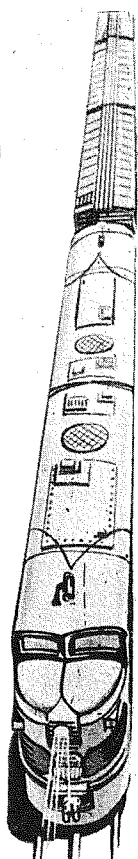
LISTELLI PROFILATI IN BOSSO
LUNGHEZZA CM. 50

NELLE SEZIONI E MISURE:

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

AVIOMINIMA

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

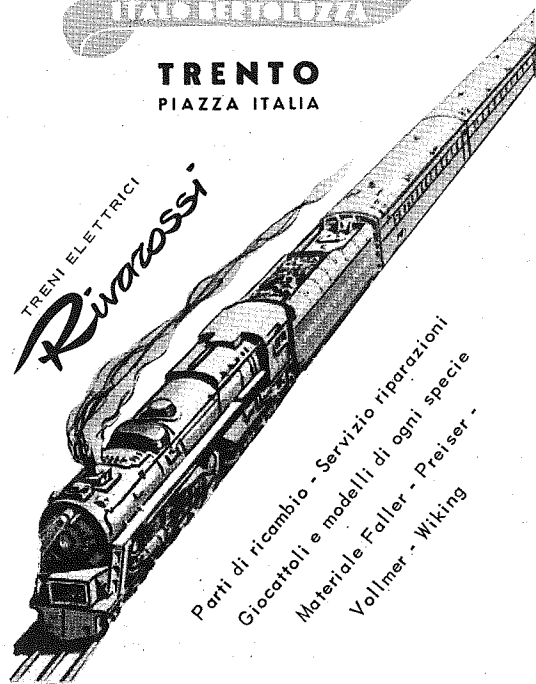


Italo

ITALIO BERTOLUZZA

**TRENTO
PIAZZA ITALIA**

TRENI ELETTRICI
Rivarossi



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

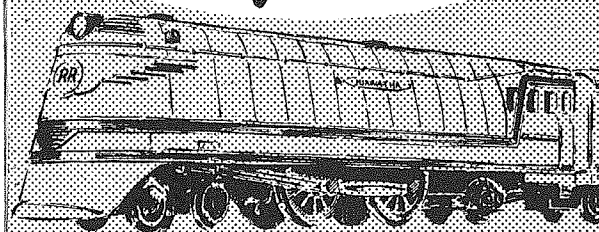
LA CASA DEL GIOCATTOLO

Bolla

di P. BOLLA

VIA MANNO 53
CAGLIARI

TUTTO
PER
IL MODELLISMO



treni elettrici
"Rivarossi"



T. Ciccoletta & Figlio
Regali

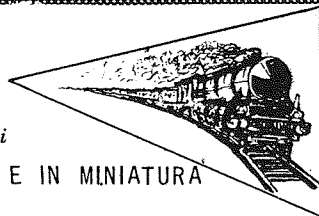
Via S. Caterina a Chiaia, 16
Piazza Vanvitelli, 27

NAPOLI

Telef. 390963
374687

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 Hagen Hovaghlian

GIOCATTOLI e MATERIALI INERENTI
ALLA COSTRUZIONE IN MINIATURA
DI GIOCATTOLI 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

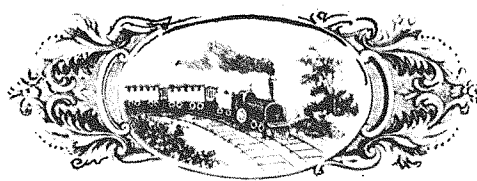
IL PIU-VASTO ASSORTIMENTO DI ARTICOLI PER AEROMODELLISMO
I MIGLIORI COMPLESSI PER RADIOCOMANDO IN DISTRIBUZIONE



TUTTA LA PRODUZIONE

CIPICIANI

PERUGIA - VIA ALESSI 12



VASTO ASSORTIMENTO TRENI ELETTRICI

Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO
PEZZI STACCATI
PER MODELLISTI

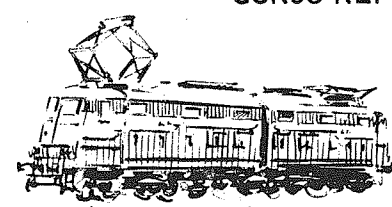
MATERIALI
AERO-NAVIMODELLISTICI
NAZIONALI ED ESTERI

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

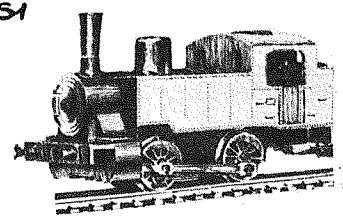
VASTO ASSORTIMENTO TRENI "HO"

Rivarossi

WIKING

FALLER

VOLLMER



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

ROMA

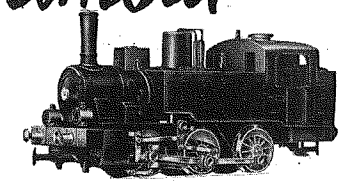


VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038

"Casa mia" 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

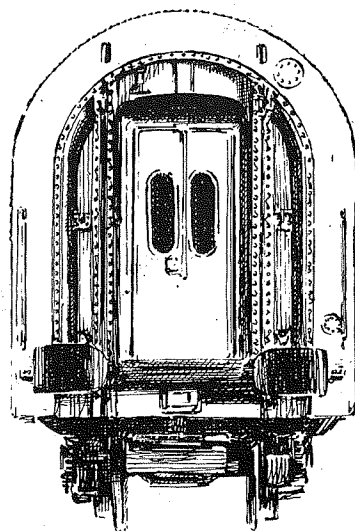
le migliori marche

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 - CASSETTE
GIOCATTOLI NAZIONALI ED ESTERI

gozmati

VIA CESARE CORRENTI, 21
MILANO

TRENI ELETTRICI **Rivarossi**



RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

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

n. 46 Ottobre 1961 Anno VIII L. 150

HO Rivarossi

COPIA DI SAGGIO

EDITORIALE

In questo numero alle pagine 28/35 pubblichiamo un particolareggiato resoconto del Congresso MOROP che si è tenuto a Como, a Villa Olmo, dal 13 al 18 Settembre.

A detta dei convenuti, il successo è stato pienamente raggiunto grazie al solerte interessamento del Comitato Organizzatore della FIMF e del suo Presidente Ginò Bechi, che tanto si è adoperato per la riuscita della manifestazione. Vogliamo in questa sede a nome della FIMF, ringraziare il Prefetto di Como, il Sindaco, il Questore, la Direzione Compartmentale delle F.S. di Milano nella persona del suo Direttore Ing. Forte e tutte le autorità intervenute alla manifestazione, oltre tutti gli altri convenuti, che mediante la loro presenza e la loro collaborazione hanno contribuito alla riuscita dell'VIII Congresso MOROP.

Il programma comprendeva anche la visita allo stabilimento Rivarossi. Nella giornata di venerdì 15 Settembre abbiamo quindi avuto il piacere di ospitare per un giro nello stabilimento i congressisti italiani e forestieri. Qualcuno di essi lo conosceva già ma lo ha ritrovato quasi irriconoscibile in seguito all'ampliamento progressivo avvenuto negli anni 1958-60 e 61. A ricevere i congressisti era il nostro Presidente ed i suoi diretti collaboratori che hanno accompagnato i visitatori per i vari reparti seguendo nell'ordine il ciclo di produzione.

Molto interesse ha destato il reparto montaggio delle locomotive e la sala collaudi dove ogni locomotiva prodotta, dalla più piccola ed economica alla più grande e lussuosa vengono provate con lo stesso criterio sottoponendole a prove di marcia, rendimento ed efficienza.

Ogni congressista ha ricevuto in omaggio una busta contenente cataloghi ed altri stampati e vogliamo qui ringraziare tutti gli intervenuti per la loro gradita visita.

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 Verityper e stampato con Multilith da **Rivarossi** - Como

IN QUESTO NUMERO

| | |
|---|--------|
| Le locomotive all'esposizione internazionale di Torino del 1911 | Pag. 8 |
| Un plastico sulla nave | 14 |
| Occhio al treno | 20 |
| L'Album delle locomotive | 22 |
| La Ferravia Orbetello-Porto S. Stefano | 25 |
| Mondo Modellistico | 28 |
| Concorso «Flash» | 36 |

NEL PROSSIMO NUMERO

La «Evening Star» ed una data assai importante nella storia ultracentenaria delle Ferrovie Inglesi.

I trasformatori Rivarossi ed il loro impiego.

I nostri lettori all'opera

Occhio al treno

Concorso «Flash»

ed altre interessanti rubriche

LE LOCOMOTIVE ALL' ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI TORINO DEL 1911

III Puntata

Hanomag presentò a Torino anche tre locomotive tender, delle quali la prima, dal rodiggio 0-3-0, battezzata «Roma» (fig. 20), corrispondeva al gruppo 870 F.S., la seconda, dal rodiggio 0-2-0, battezzata «Torino» (fig. 21), era una macchina a scartamento normale, per raccordi industriali, della potenza di 100 HP a 10 Km/ora, e la terza, battezzata «Milano» (fig. 22), era una piccola macchina da 20 HP, per ferrovie sistema Decauville, scartamento di 600 mm.

Di queste macchinette per ferrovie portatili, scartamento 600 mm., molto usate per lavori di sbancamento di terra e di opere d'arte di grande mole, le maggiori Case Tedesche costruttrici, ne avevano sempre pronte un buon numero ed anche Maffej ne

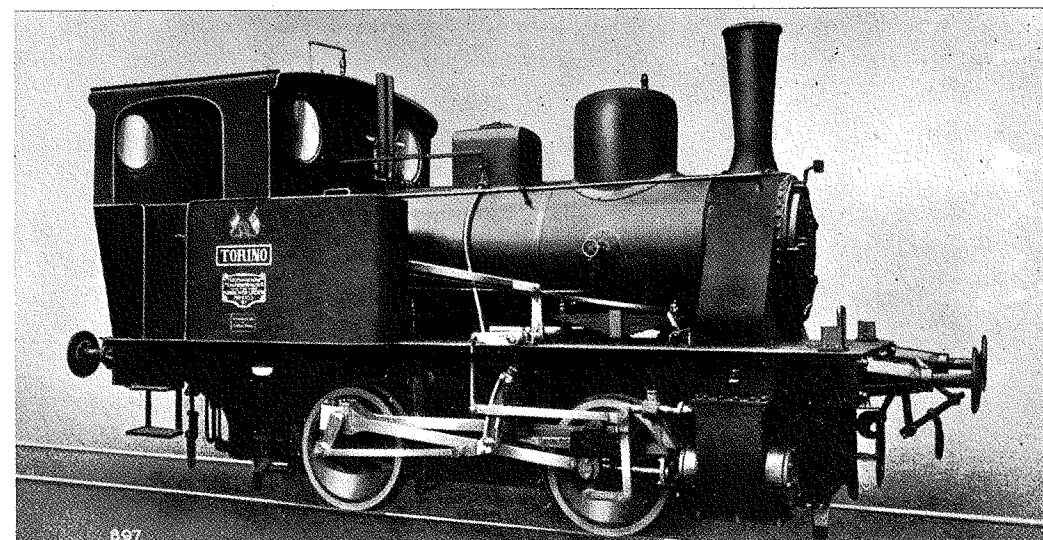
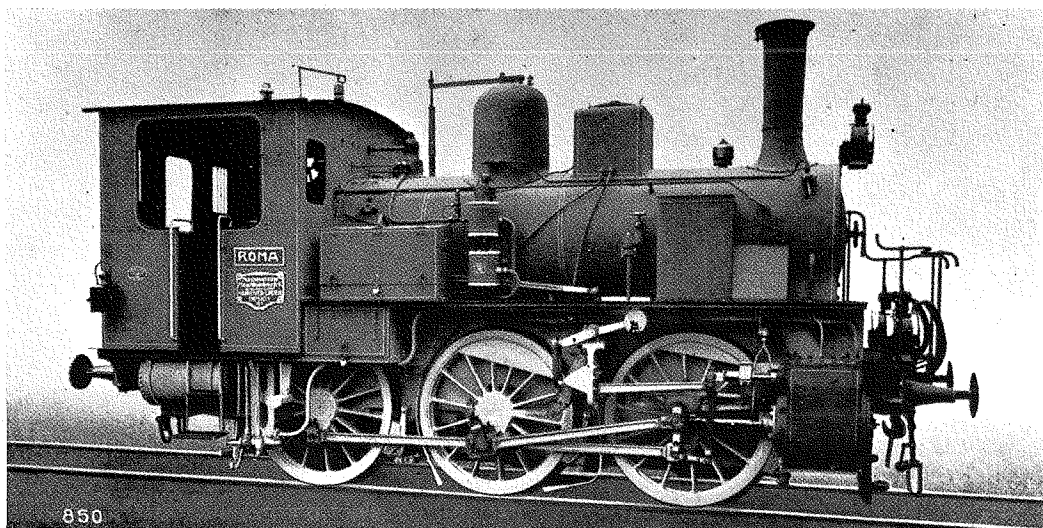
presentò una delle sue, a Torino, insieme ad una 0-2-0, scartamento normale, entrambe non molto dissimili da quelle della Hanomag, o da quelle della Henschel e della Borsig.

Di quest'ultima casa figuravano a Torino una piccola 0-2-0 da 30 HP, sistema Decauville, ed una 0-3-0 di tipo un po' disueto della Borsig, costruita dalla sua filiale di Milano. «Paola», così si chiamava la 0-3-0, era capace di tirare sul 35% 100 tonnellate di treno a 8 Km/ora, abbastanza per una macchina dal peso in servizio di 32 tonnellate.

Due erano le Mallet espote a Torino, entrambe del tipo 0-2-0+0-2-0, ma una di costruzione Ansaldo, a scartamento ridotto.

Fig. 20 - Locomotiva tender 0-6-0 per linee secondarie italiane (Gruppo 870 F.S.)

(Dalla pubblicazione fatta per la Esposizione di Torino dalla Hanomag di Hannover. Raccolta Zeta-Zeta)



(Dalla citata pubblicazione della Hanomag di Hannover)

Fig. 21 - Locomotiva tender 0-2-0 da 100 HP per raccordi industriali a scartamento normale

to, per la ferrovia Eritrea, l'altra di costruzione Borsig per la Società Nazionale Ferrovie e Tranvie, a scartamento normale.

La Borsig espota a Torino (vedi per le sue foto il N. 29 di «HO») è notevolmente più grossa dell'analogo tipo, ma di serie, costruito dalla Borsig per lo scartamento normale e di cui alcuni esemplari furono parimenti forniti alla S.N.F.T.; direi, anzi, che essa è una delle più notevoli tra le non molte Mallet del tipo tender costruite per le Ferrovie europee a scartamento normale. Stando al listino annesso al catalogo Borsig del 1912, le 0-2-0+0-2-0 in questione numerate, ritengo, presso la S.N.F.T. dalla 21 alla 27, erano capaci di rimorchiare sul 10%, ad una velocità compresa tra 10 e 12 Km/ora, 450 tonnellate, il che era loro permesso dalle notevoli dimensioni dei cilindri motori e, per quanto non si tratti di cosa completamente determinante per ciò che riguarda la potenza, dai 102 mq. di riscaldamento diretto ed indiretto della sua caldaia.

Ritengo, quindi, che le 7 Borsig della S.N.F.T. costituirono quasi, e proprio per la loro capacità di traino, il cavallo di battaglia per il rimorchio dei numerosi e pesanti treni militari che, durante la guerra

15/18, fecero la spola tra Brescia ed Edo- lo per rifornire le truppe combattenti sull'Adamello e le zone vicine.

Dell'altra Mallet espota, quella della Ferrovia Eritrea, ne parleremo più a lungo in seguito, se mi riuscirà di completare la documentazione di quella già nostra Ferrovia Coloniale. Ne do comunque la fotografia (Fig. 23), gentilmente fornitami, tramite l'Ing. Salomone, dallo Stabilimento «Ansaldo» di Genova Fegino.

Le Ferrovie dello Stato presentarono, come novità quasi assoluta, due locomotive, una per scartamento normale (gruppo 980) (fig. 24) ed una per scartamento ridotto (gruppo 40 poi R 370), ad aderenza ed a dentiera secondo il sistema brevettato della Soc. Winterthur (fig. 25).

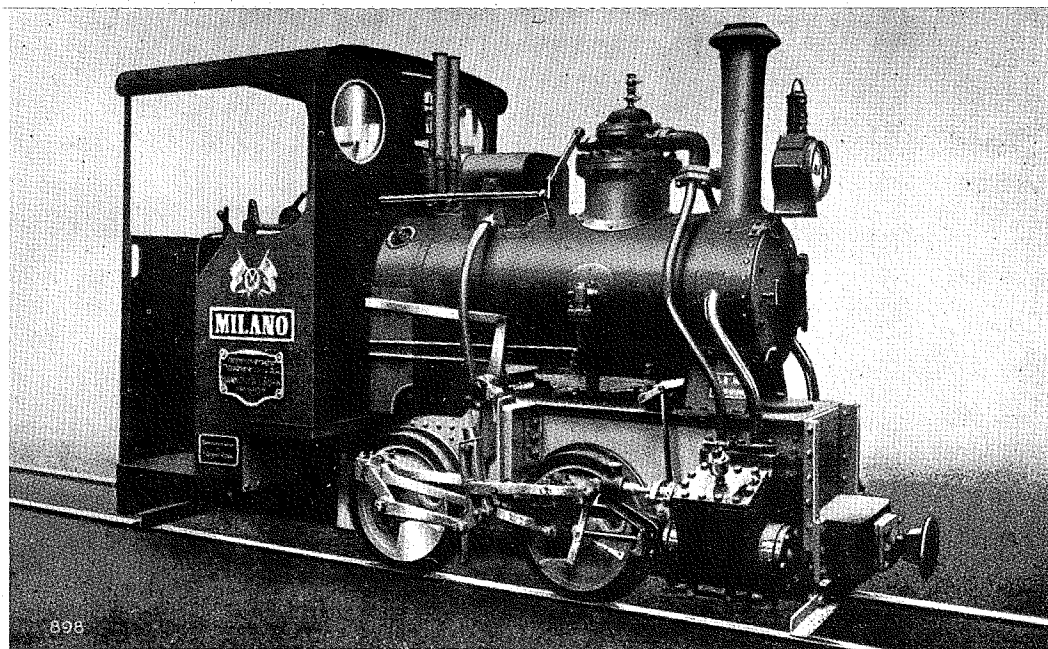
Mi riservo di parlare più dettagliatamente di esse, quando verrà il loro turno, nell'album delle locomotive e per intanto presento la riproduzione della foto della 98002, quale risulta dal catalogo che la Schweizerische Maschinenbau di Winterthur predispose per la Esposizione di Torino

Nella bella monografia predisposta per la Esposizione di Torino, dalla Berlinez Maschinenbau A-G Vormals L. Schwartzkopf,

sono trattate con sufficiente ampiezza anche le locomotive 0-4-0 gruppo 20 (poi R 401) (fig. 26), costruite in numero di dodici dalla Schwartzkopff per conto delle ferrovie dello Stato, le quali, se non fossero andate a finire in Libia (vedi a pag. 33 del n. 30 di «HO»), avrebbero prestato servizio sulla linea a scartamento ridotto siciliana, Partanna-Castelvetrano-Senilunte-Girgenti, per la quale il gruppo 20 era stato essenzialmente progettato. Mi riservo di parlare più a lungo delle locomoti-

ve del gruppo 20 (R 401) nell'Album delle Locomotive, quando verrà il loro turno.

Vi presento, sempre riprodotta dalla anzidetta monografia della Schwartzkopff, la foto della 208 la cui descrizione dice che le «20», anche se macchine a scartamento ridotto, avevano una potenza ed una capacità di traino veramente notevoli, come lo dimostrano i dati delle tabelle contenute nella monografia i quali ci dicono, ad esempio, che le «20» sul 10‰ in allineamento ed a 40 Km/ora tiravano 135 tonel-



(Dalla citata pubblicazione della Hanomag di Hannover)

Fig. 22 - Locomotiva tender 0-2-0 da 20 HP per ferrovie portatili sistema Decauville dello scartamento di 600 mm.

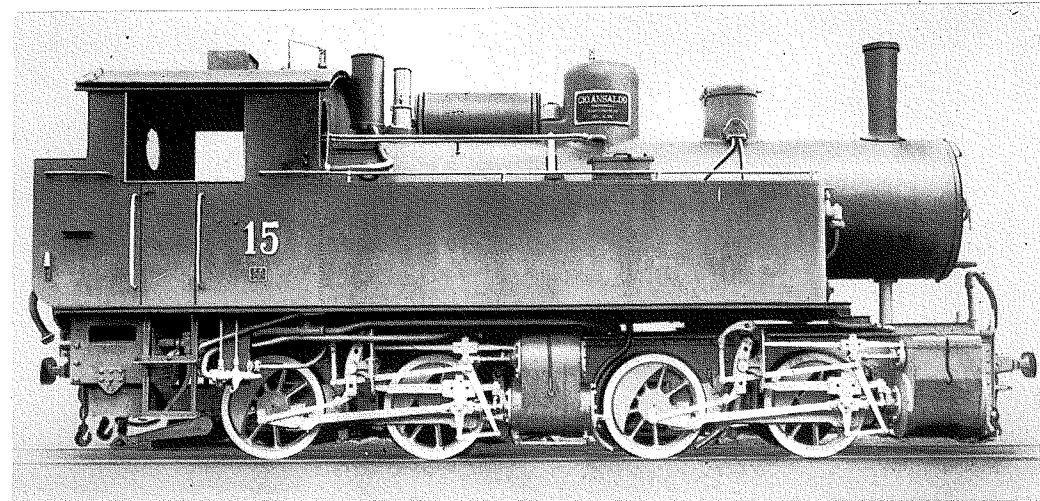
late e sviluppavano, sul 30‰ ed in curve di 100 metri di raggio, una potenza di 438,3 HP.

Borsig, in più del materiale normale, presentò a Torino una locomotiva ad aria compressa per i lavori di scavo delle gallerie, una locomotiva a vapore senza focolaio ed infine la «Montagnana» una locomotiva 0-2-0 a vapore saturo per la Società delle Tranvie a vapore Vicentine.

A sua volta Henschel presentò, nel

campo delle locomotive per tranvie a vapore, una 0-3-0 a vapore surriscaldato per la società delle tranvie a vapore Vicentine e che si chiamava «Arzignano»; pesava in servizio 18,6 tonnellate e sviluppava in piano ad una velocità che suppongo fosse di 25 Km/ora, 120 HP.

Nel campo della Trazione elettrica vennero presentati a Torino una nostra macchina trifase, la 0501, e due macchine a corrente alternata monofase a bassa fre-



(Foto gentilmente fornita a Zeta-Zeta da parte dell'Ing. Salomone della Soc. Ansaldo di Genova)

Fig. 23 - Locomotiva Mallet di costruzione Ansaldo per le ferrovie a scartamento ridotto (950 mm.) della Colonia Eritrea.

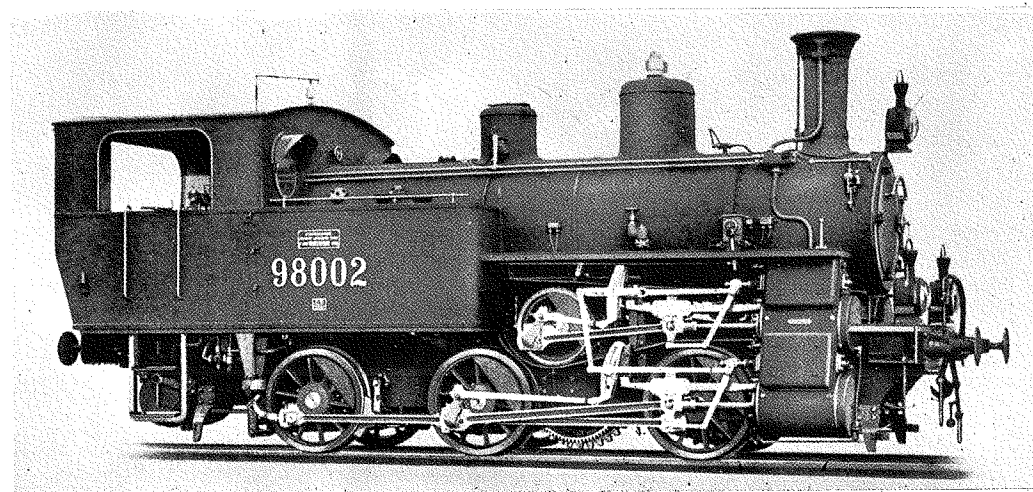
quenza, Tedesche, la prima delle quali era una 2-BO-1 costruita dalla Hanomag per la parte meccanica e dalla AEG per la parte elettrica, la seconda una 1-CO-1 costruita dalla Maffej per la parte meccanica e dalla Siemens-Schuchert per la parte elettrica. La 2-BO-1 (fig. 27) apparteneva alle Ferrovie Prussiane mentre la 1-CO-1 era delle

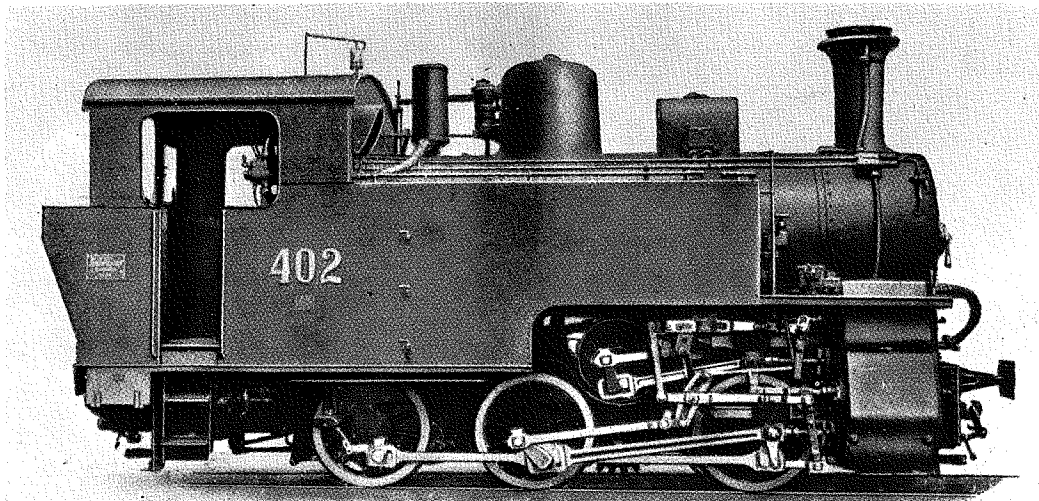
Ferrovie Badesi con utilizzazione sulla linea del Wiesental.

La 2-BO-1 Prussiana, provvista di un motore della potenza di 1000 HP, trainava in esercizio corrente con pendenze del 3‰ un treno di 250 tonnellate alla velocità di 70 Km/ora, con punte fino a 105 Km/ora ma essa fu anche capace di ri-

Fig. 24 - Locomotiva-Tender a 3 assi accoppiati ad aderenza ed a dentiera (sistema Winterthur) a vapore saturo e doppia espansione a 4 cilindri esterni. Gruppo 980 F.S.

(Da catalogo del tempo della Schweizerische Lokomotivfabrik di Winterthur. Raccolta Zeta-Zeta)





(Dalla pubblicazione Ufficiale delle F.S. per la Esposizione di Torino. Raccolta Zeta-Zeta)

Fig. 25 - Locomotiva tender a tre assi accoppiati ad aderenza ed a dentiera (sistema Winterthur) a vapore saturo e doppia espansione-4 cilindri esterni. Gruppo 40 F.S. poi R. 370 F.S.

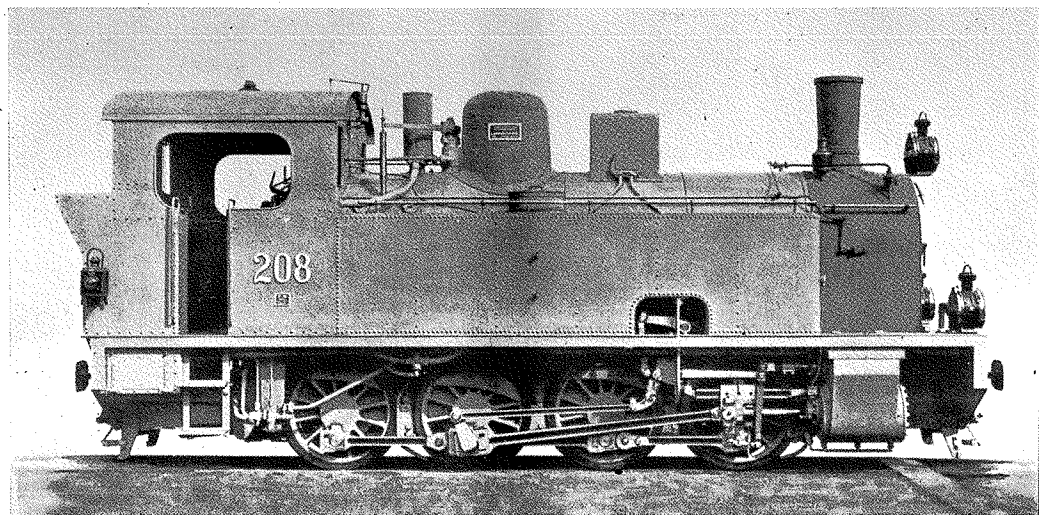
morchiare in prova treni di 333 e di 450 tonellate sino alla velocità di 104 Km/ora.

La 1-CO-1 delle Ferrovie Badesi, linea del Wiesental, era provvista invece di due motori capaci di sviluppare ciascuno una potenza istantanea di 800 HP; per un'ora

di 525 HP; costante di 390 HP, e la trasmissione del moto da essi agli assi motori avveniva mediante un biellismo con due assi ciechi di rimando. La 1-CO-1 del Wiesental, fu capace, sviluppando 1000 HP di rimorchiare in piano a 50 Km/ora treni merci pesanti fino a 1400 tonellate. Il suo pe-

Fig. 26 - Locomotiva tender a 4 assi accoppiati a vapore saturo e semplice espansione-a 2 cilindri esterni. Gruppo 20 F.S. poi R. 401 F.S.

(Dalla pubblicazione fatta per la esposizione di Torino dalla Schwartzkopff di Berlino. Raccolta Zeta-Zeta)



so in servizio era di 66 tonellate di cui 42 costituivano quello aderente.

La velocità massima da essa raggiunta fu di 100 Km/ora, mentre quella di servizio normale era di 90 Km/ora.

Non torna evidentemente possibile fare un paragone tra il nostro 0501, esposto a Torino, e le due macchine Tedesche di cui abbiamo dato qualche accenno sopra, in quanto il nostro 0501 era stato creato specificatamente per il servizio della linea dei Giovi ed in generale per quello delle linee di valico. La 2-BO-1 Prussiana era stata creata, invece, per un servizio celere pre-

valentemente di viaggiatori e la 1-CO-1 per un servizio misto e cioè di treni viaggiatori non troppo veloci e di treni merce.

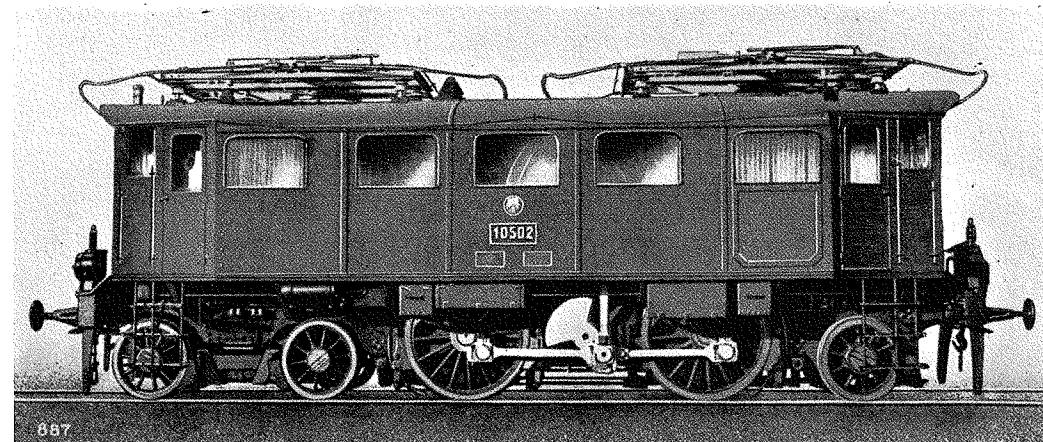
Tuttavia i tre locomotori presentati a Torino dissero su quali direttive si sarebbe orientato il programma di elettrificazione delle linee di alcune delle maggiori reti europee.

E con questo, la mia rapida rassegna sulle locomotive presentate alla Esposizione dell'Industria e del Lavoro, tenuta a Torino nel 1911, primo cinquantenario dell'Unità d'Italia, può dirsi conclusa.

Zeta-Zeta

Fig. 27 - Locomotore elettrico 2-BO-1 a corrente alternata monofase per i treni diretti della linea Dessau-Bitterfeld delle Ferrovie Prussiane.

(Dalla citata pubblicazione della Hanomag di Hannover)



■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

ERRATA CORRIGE

Nel n° 45 alla rubrica «I plastici dei lettori» è stato indicato uno schema elettrico semplificato per ottenere il rallentamento automatico del treno prima dell'arresto davanti al segnale quando questo è al rosso. Si era cioè eliminato il relè Faller. Questa semplificazione però non è possibile poichè, se osserviamo la figura 8 noteremo che i collegamenti punteggiati vengono a formare un «ponte» fra il primo ed il secondo tratto sezionato. Ne risulta quindi che quando il segnale è al rosso entrambe le sezionature riceverebbero la corrente ridotta che passa attraverso la resistenza di rallentamento R e quindi il treno rallenterebbe ma non si fermerebbe.

un plastico sulla nave

Il Comandante Gianni Iberico, del quale abbiamo pubblicato recentemente sulla nostra rivista una bella descrizione del suo «plastico in soffitta», non ha ancora finito di stupirci.

Questa volta, trovandosi imbarcato, ha costruito un plastico sulla sua nave.

Anche per la realizzazione di questo bel plastico, che qui di seguito Vi presentiamo, il nostro Comandante ha dovuto superare notevoli difficoltà di vario genere; ancora e principalmente quella dello spazio che, pur costringendolo nei limiti ristretti di cm. 215 x 125, non gli ha impedito di costruire, con la sua solita grande cura e precisione, un plastico perfetto.

Vogliamo sottolineare ancora una volta

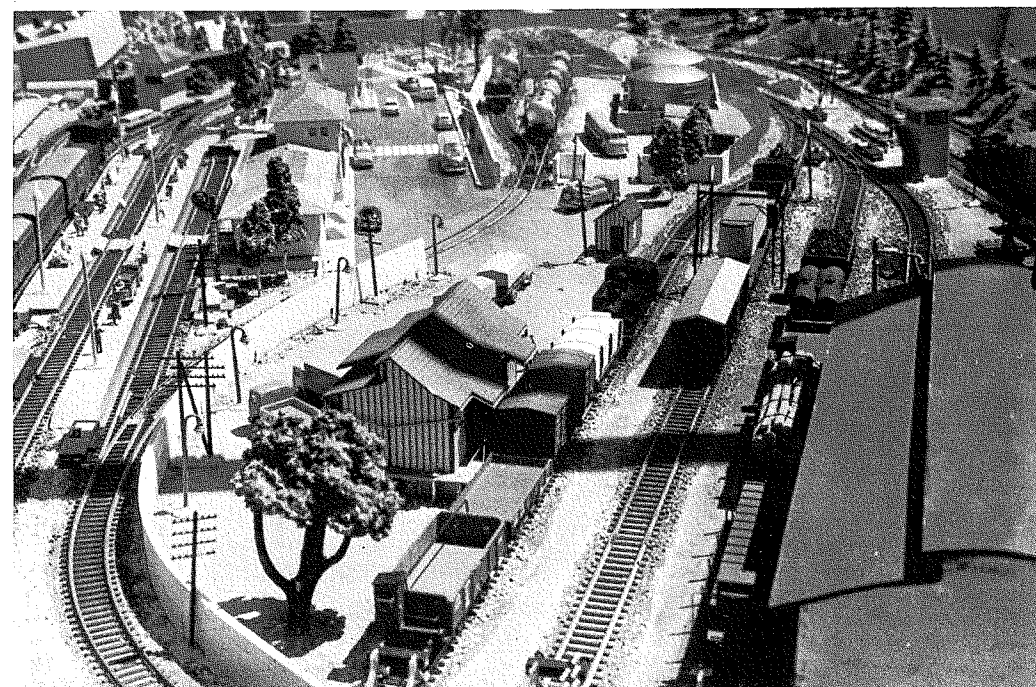
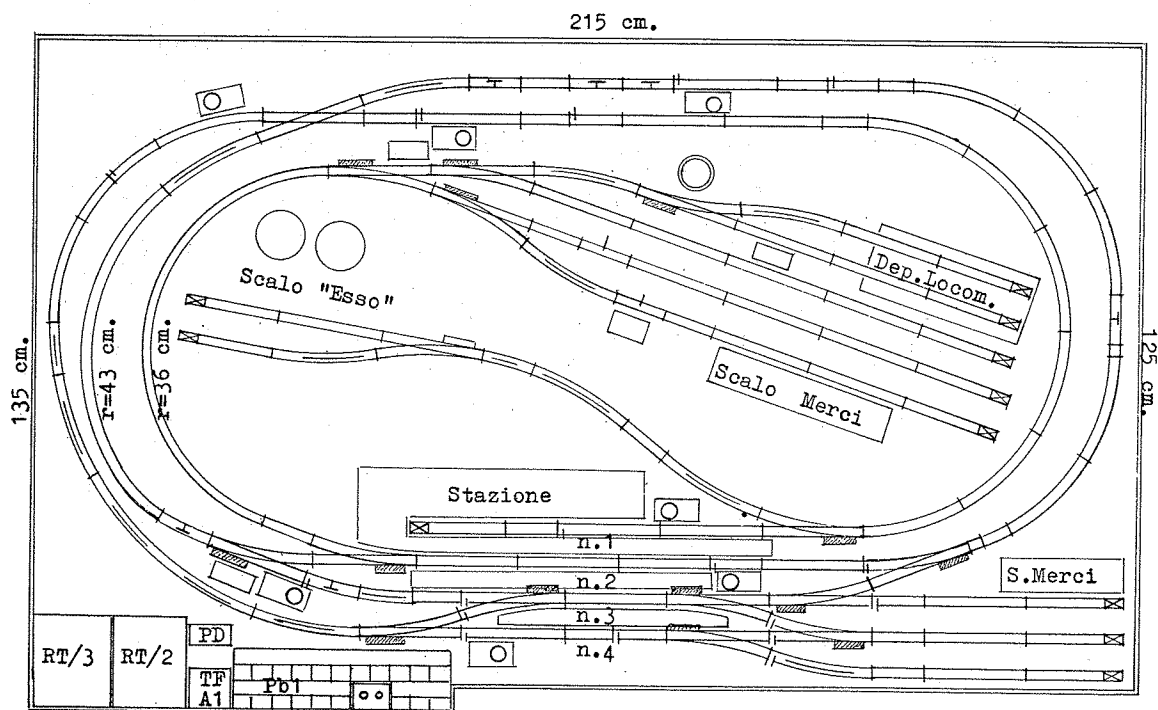
la grande passione che anima il nostro amico e che lo spinge a realizzare costruzioni belle ed interessanti in luoghi così originali, come la soffitta dalle misure minimissime, o, adesso, addirittura il ponte di una nave.

Il Comandante Gianni Iberico così ci scrive da La Plata (Argentina).

«Dopo il plastico costruito in una soffitta olandese non credevo di poterne costruire un'altro tanto presto e, in particolare, a bordo della nave dove tuttora mi trovo imbarcato.

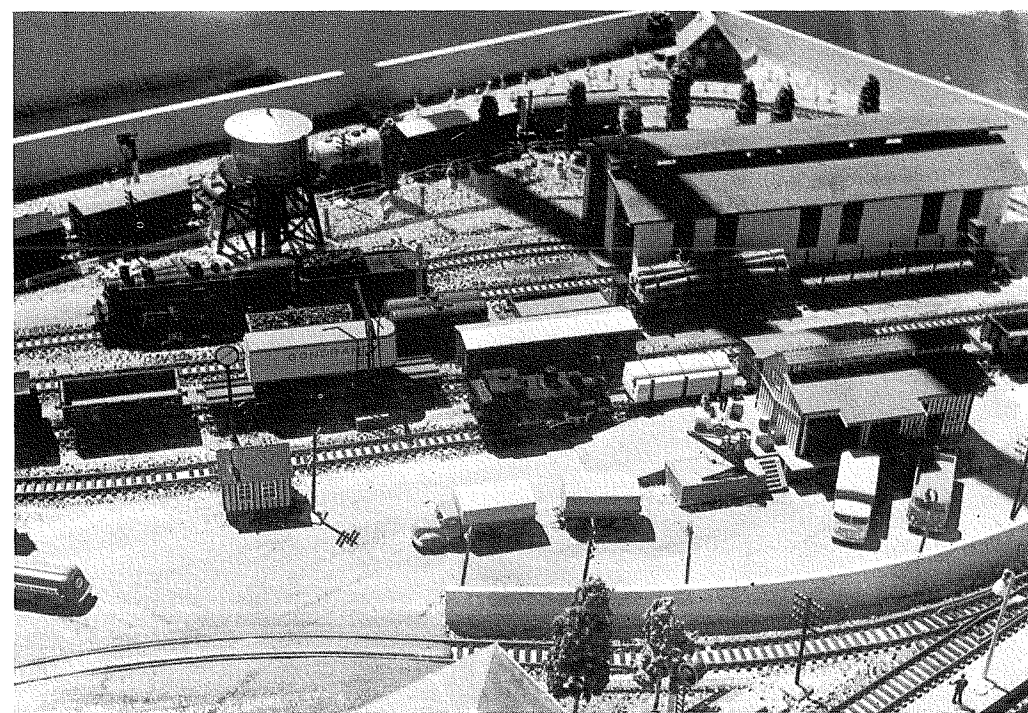
Il problema spazio, sempre assillante per tutti i fermodellisti, mi ha costretto

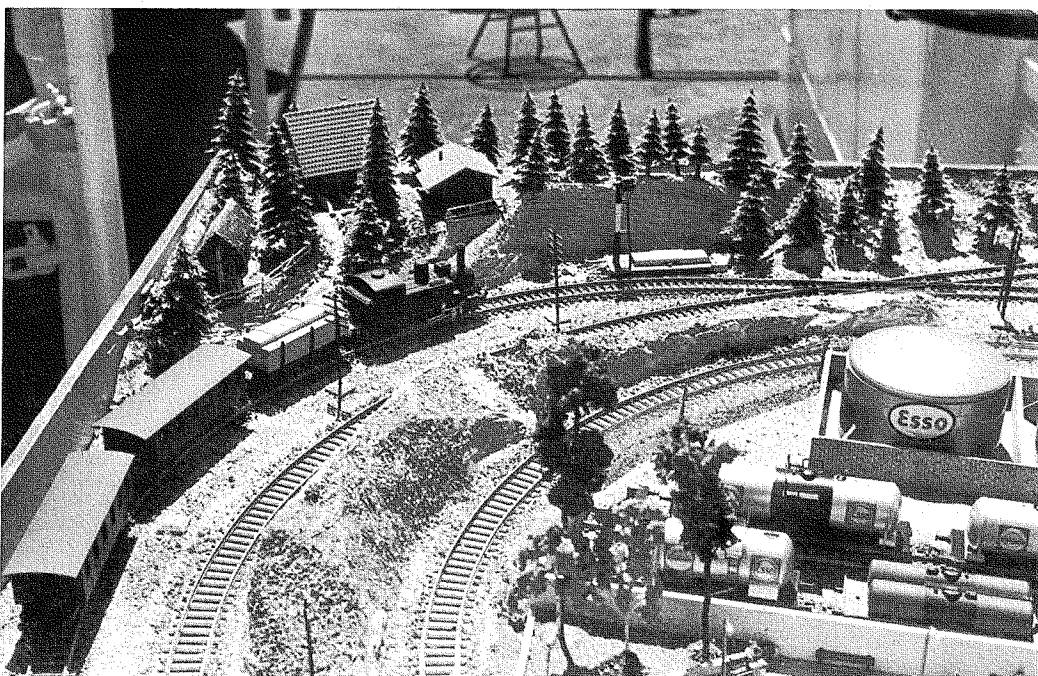
Il tracciato del plastico del Comandante Gianni Iberico pur essendo di ridotte dimensioni (125x215) consente ampie possibilità di manovre.



Sopra Fig. 1 - Veduta panoramica d'insieme, dal lato destro del plastico.

Sotto Fig. 2 - Particolare dello scalo merci e del deposito locomotive.



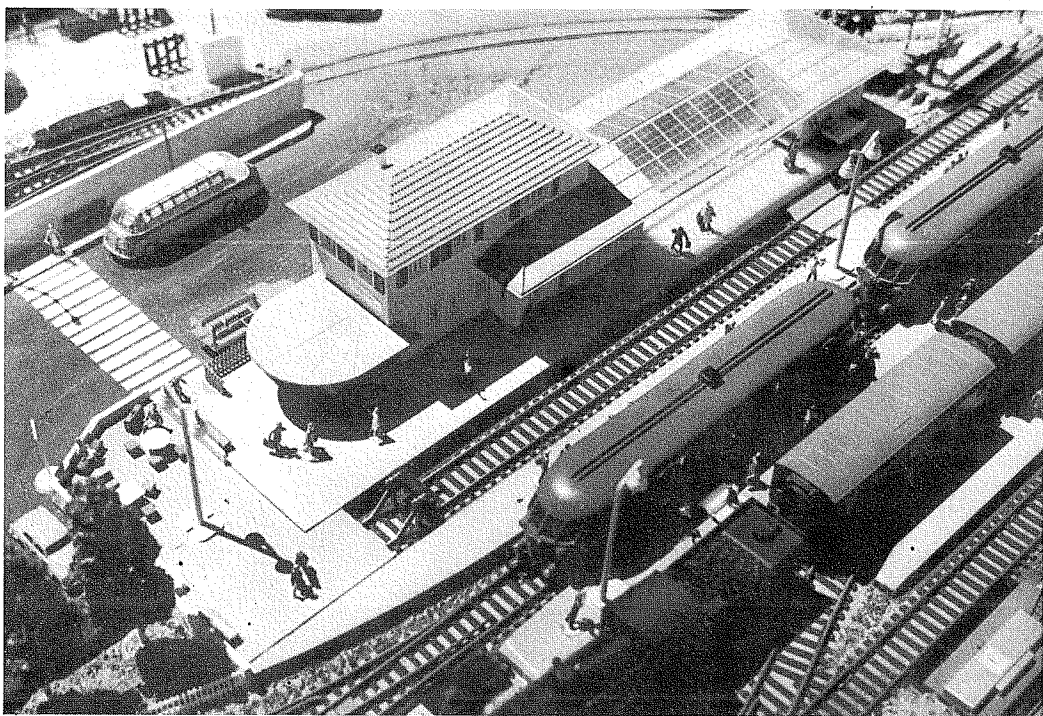


Sopra

Fig. 3 - Particolare della curva sinistra del plastico con incrocio. In secondo piano si vede il ponte della nave.

Sotto

Fig. 4 - Veduta ravvicinata del plastico, con un particolare della stazione «Faller» in primo piano.



questa volta nei ristretti limiti di un foglio di legno compensato da 215 x 125 cm. per un centimetro di spessore. Inoltre per facilitare gli spostamenti di sgombero ho dovuto ridurre al minimo ogni sopraelevazione sviluppando la ferrovia totalmente in piano e rinunciare anche alla linea aerea per evitare di danneggiarla.

Nel progettarlo ho voluto dare il massimo sviluppo ai binari della unica stazione e degli scali merci, sacrificando il paesaggio, per cercare di creare un interessante traffico in semiautomatismo nell'ovale e complete manovre negli scali merci. Per l'attuazione dello schema ho dovuto fare molto uso di piccole sezioni di binario per i raccordi e autocostruire le due curve di sinistra rispettivamente di 43 e 36 cm. di raggio.

L'ovale a due binari che si incrociano dopo la curva di sinistra è composto da una linea principale continua che si raddoppia in stazione nei binari numerati 2 e 3, e da una linea secondaria che fa testa nella stessa stazione nei binari 1 e 4, ed è alimentata da un RT 3. Sei SR 1 regolano il transito dei convogli. Due treni di lunghezza massima 80 cm. corrono alternativamente e in senso contrario sulla linea principale contemporaneamente ad un treno di lunghezza non superiore ai 55 cm. che corre sulla linea secondaria sempre in senso di marcia contrario agli altri due, avendo preventivamente invertito il blocchetto magnetico del motore. All'incrocio i posti di blocco sono regolati in modo tale che i convogli della linea principale hanno sempre la

precedenza di transito. I treni corrono in automatismo ad eccezione per l'inversione di marcia e l'inizio della corsa che vengono eseguite manualmente.

L'ordine di marcia dei convogli è il seguente: Dal binario n. 2 si fa partire in senso antiorario il convoglio in sosta che dopo il giro ritornerà nello stesso binario; dopo alcuni secondi si dà il via anche al treno sul binario n. 4 che in senso orario percorrerà il circuito entrando poi in stazione sul binario n. 1. A questo punto manualmente si inverte il senso di marcia e

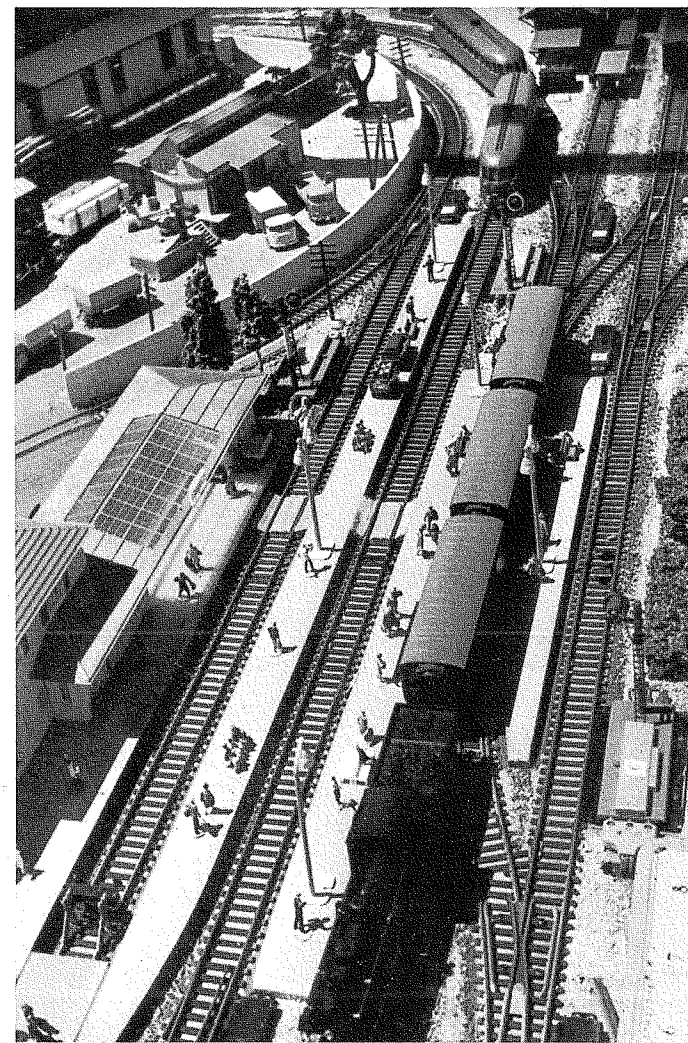
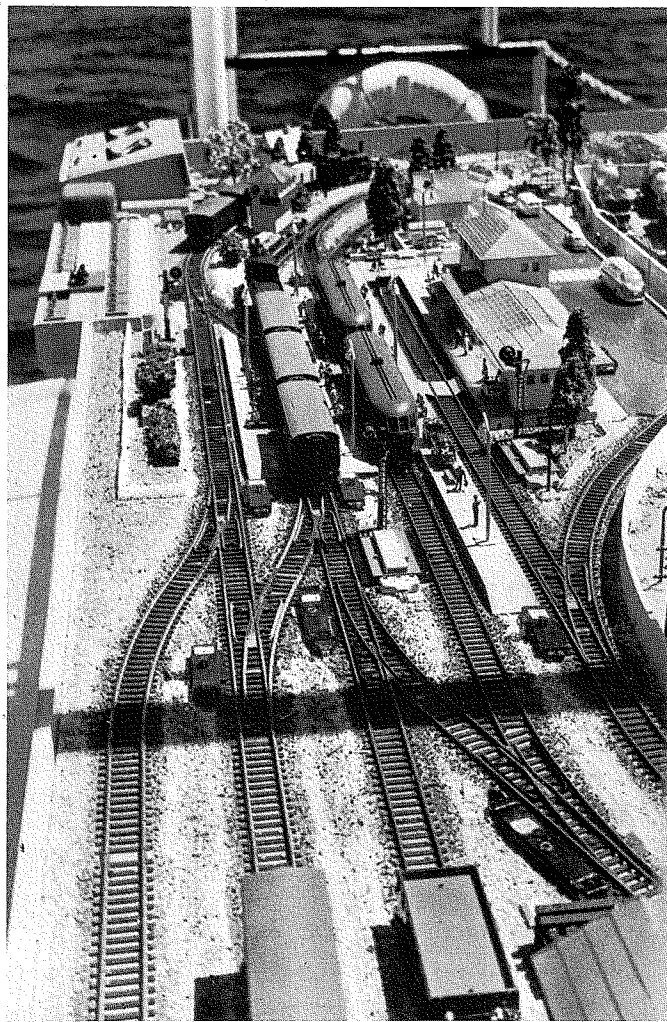


Fig. 5 - Vista della stazione dal lato sinistro del plastico.



locomotive e lo scalo «Esso» sono alimentati da un RT 2 e resi indipendenti uno dall'altro tramite due interruttori. Gli scambi dello scalo merci e deposito locomotive sono tutti sezionati in modo che in un solo binario per volta vi è passaggio di corrente. I lunghi raccordi di questi scali con la linea principale permettono interessanti manovre senza interferire sul traffico dei treni che circolano sull'ovale. Purtroppo la curva autocostituita è risultata di soli 36 cm. di raggio e la locomotiva L 740/R a 4 assi non può transitarci perchè dera gli.

Ho piazzato anche un semaforo di blocco sulla linea principale, al lato opposto della stazione, per poter fermare in sosta un treno quando, per necessità di manovra, occorre sgombrare un binario nella stazione.

In tutto il plastico ci sono sei locomotive e una automotrice con rimorchio. Date le curve a piccolo raggio ho eliminato dalla circolazione le lunghe vetture passeggeri a carrelli impiegando solo le tipo V Ciy e V 351. Il deposito locomotive l'ho

costruito in legno di balsa con intelaiature in theck.

Quando il rollio e il beccheggio della nave lo permettono, assieme agli ufficiali passo alcune divertenti ore in appassionate gare di manovra. Cioè si stabiliscono dei problemi di manovra, spostamenti di carri o formazione di treni e vince chi li risolve nel minor tempo e senza errori. Alla fine della gara, in una atmosfera di serena allegria, vengono distribuiti i vari titoli da «Capo Stazione» per il più bravo a quello di semplice «Manovale» per l'ultimo clas-

(Com.te Iberico Gianni)

Fig. 6 - Veduta della stazione dal lato destro. Da notare lo sfondo inconsueto del mare, di suggestivo effetto.

si farà partire il convoglio in sosta sul binario n. 3, che dopo il giro rientrerà nello stesso binario, e contemporaneamente partirà anche il treno sul binario n. 1 che, questa volta, in senso antiorario percorrerà il circuito e rientrerà in stazione sul n.4

L'effetto di questo movimento è reso attraente soprattutto dal passaggio con precedenza sull'incrocio.

I tre binari morti dello scalo merci incorporato nella stazione sono sezionati e prendono corrente dalla linea principale tramite due Pb 1 usati come interruttori.

Lo scalo merci principale, il deposito

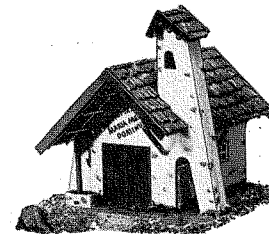
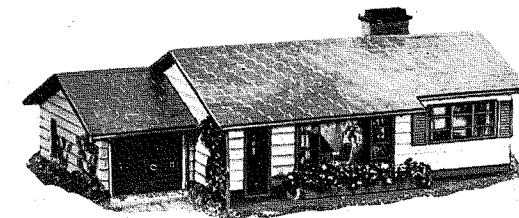
FALLER

Accessori per plastici ferroviari «H0»



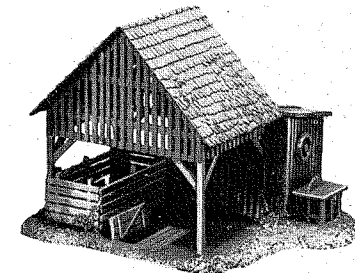
B 263/F

Ranch con garage
Scatola di montaggio
cm. 16,8 x 10 x 5,8 L. 890



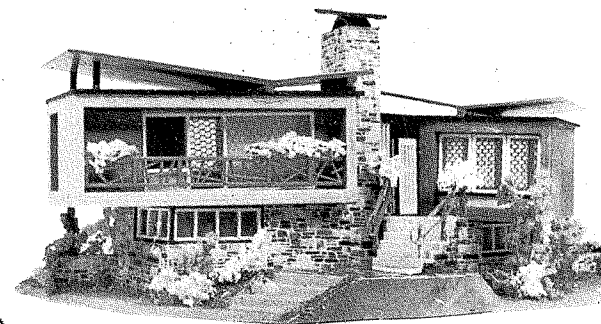
B 234/F

Cappella delle Dolomiti
Scatola di montaggio
cm. 5 x 6 x 6 L. 420



B 289/F

Fienile
Scatola di montaggio
cm. 12 x 8,5 x 7 L. 480



B 271a/F

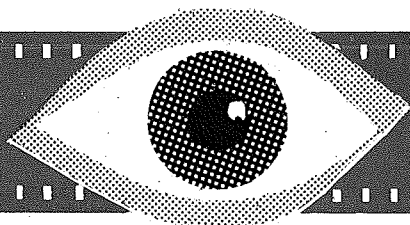
Villa moderna
Scatola di montaggio
cm. 20 x 12 x 8,5 L. 1.300

I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia

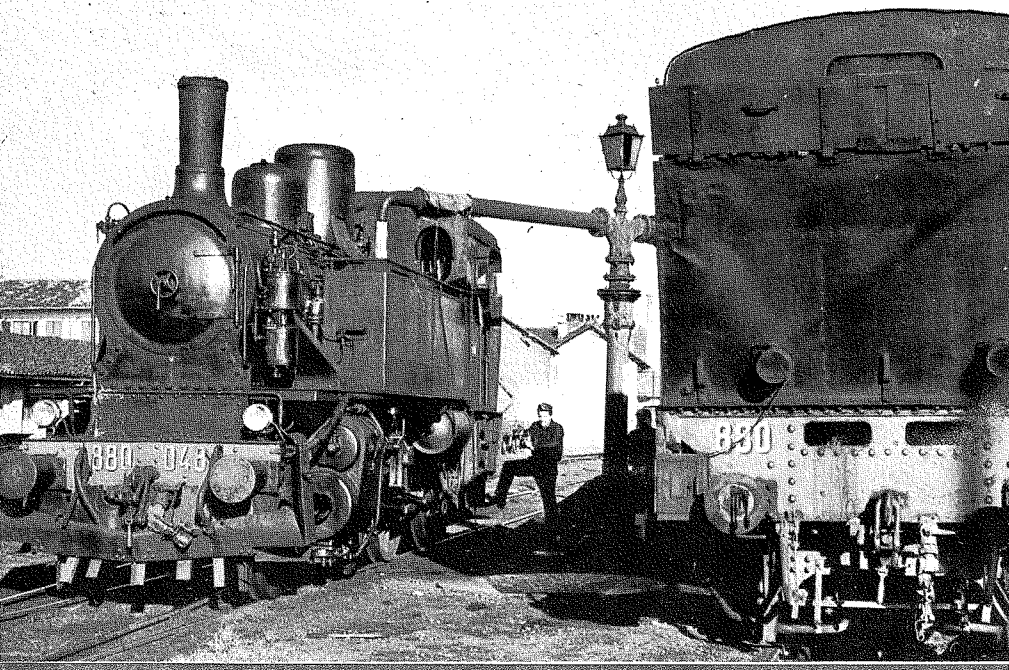
In vendita nei migliori negozi del ramo

OCCHIO al TRENO

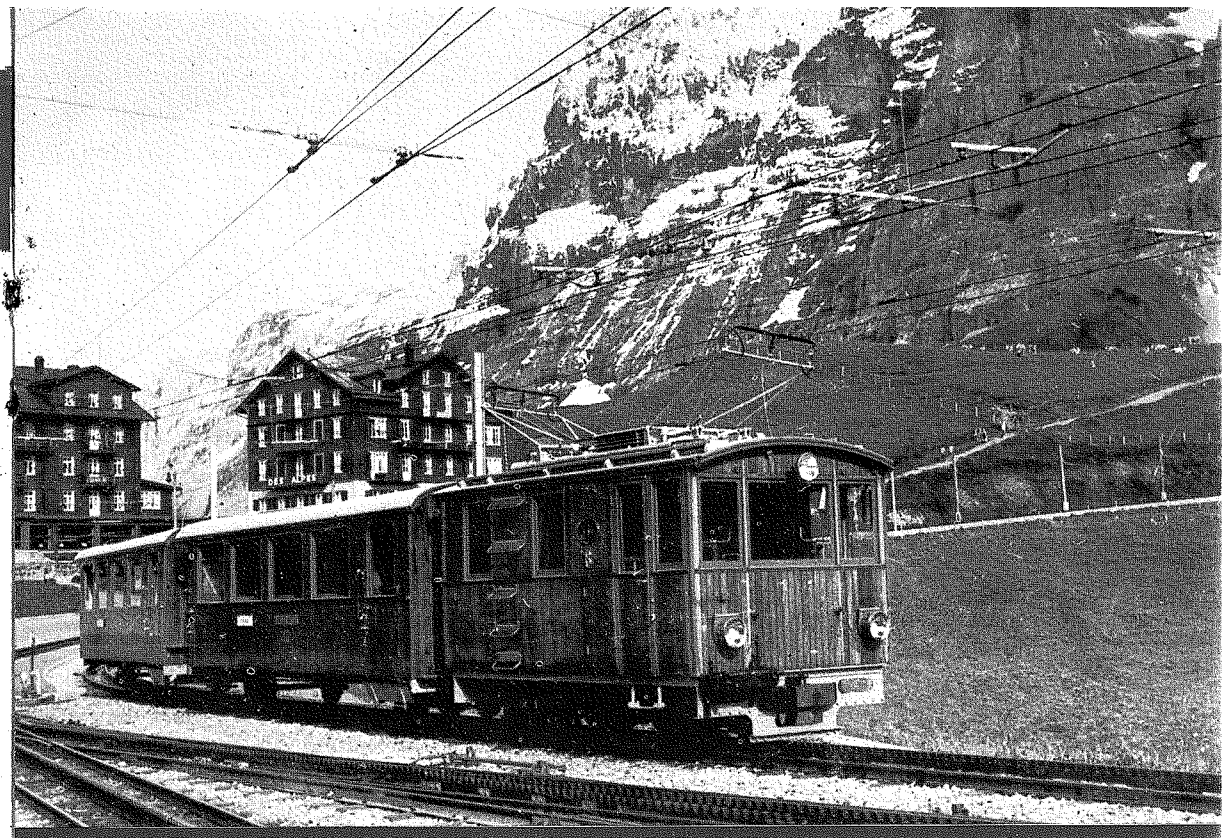
CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI



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.



*A sinistra
Due
belle
fotografie
inviateci dal
Sig. Albaro
di Brà
(Cuneo): la
prima
mostra
«l'abbeverata»
di una
vaporiera
880 che,
evidentemente
accaldata
e stanca,
sembra gustare
il meritato
momento di
sosta;
la seconda
fotografia ci
offre
una malinconica
visione di
un gruppo di
vecchie
locomotive
destinate alla
demolizione.*



Sopra Il convoglio qui raffigurato, fermo alla stazione di Kleine Scheidegg (2061 m.) in Svizzera; partendo da questa località, percorre un magnifico tracciato a cremagliera ed arriva alla Jungfrauoch (3454 m.), la più alta stazione d'Europa. (Foto del Sig. Marcati - Milano)

Sotto In singolare contrasto con le locomotive destinate alla distruzione, ecco la visione esaltante di questa poderosa locomotiva francese, in pressione, pronta a scattare con tutta la sua potenza. (Foto del Sig. Orsini - Roma)

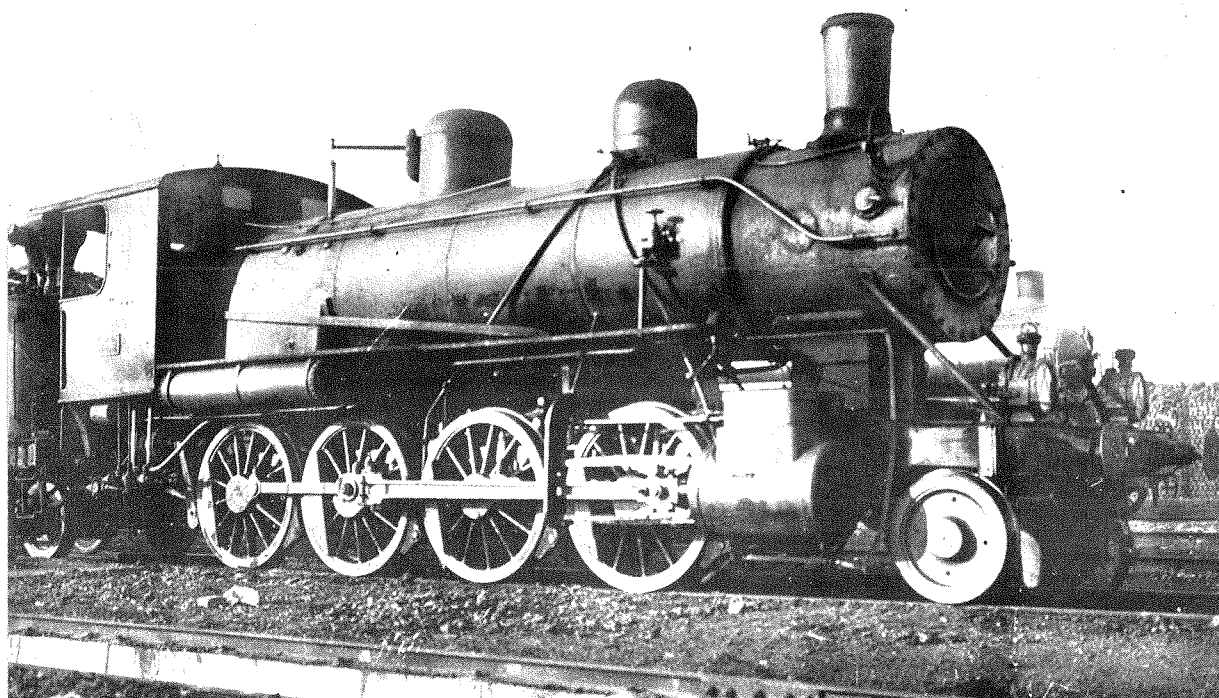


L'Album

DELLE LOCOMOTIVE



a cura di Zeta-Zeta



(Foto Zeta-Zeta-Deposito locomotive di Brescia-Primavera dell'anno 1924)

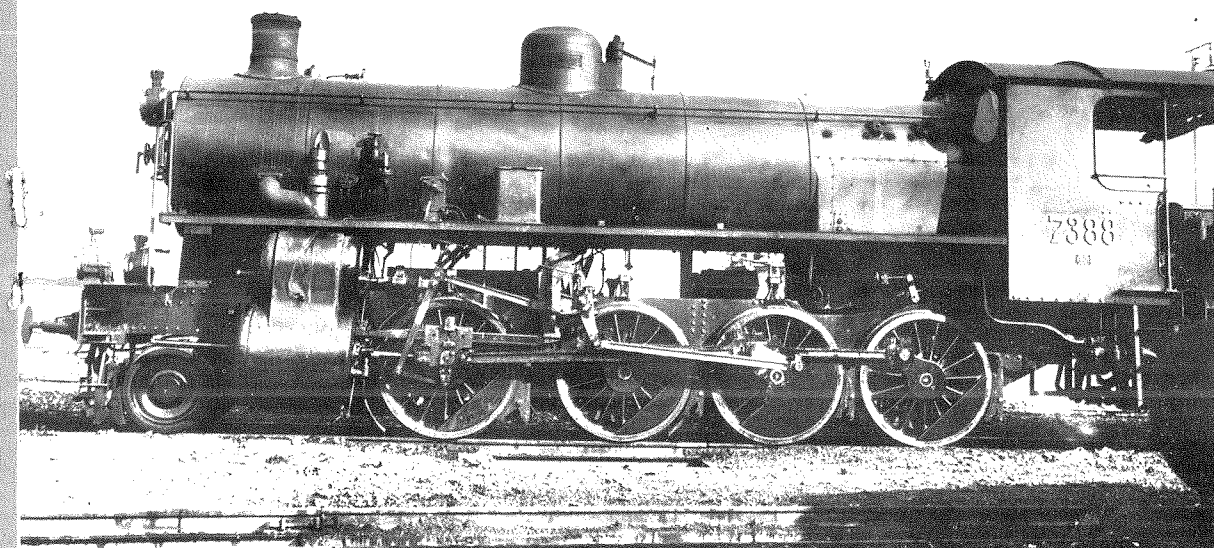
Locomotive a quattro assi accoppiati ed asse portante anteriore (1-4-0) a vapore saturo e semplice espansione, a cilindri esterni. Gruppo 720 F.S.

Questo gruppo comprendente in tutto dieci unità che, costruite presso lo stabilimento Baldwin di Filadelfia, furono montate in Italia presso lo Stabilimento Cattori di Castellmare di Stabia, rappresentò, nel campo delle locomotive per treni merci, quel che furono le 666 in quello delle locomotive per treni viaggiatori. Un saggio, cioè, se la produzione americana del tempo si sarebbe prestata bene, come tipi di macchine, modalità di costruzione e qualità di materiali, alle necessità delle Ferrovie Italiane dello Stato, le quali, nel 1906, difettavano grandemente di macchine potenti e moderne sia per il servizio dei treni viaggiatori che per quello dei treni merci. Le 720, che furono le prime locomotive con rodiggio 1-4-0 a circolare in Italia, avevano, ovviamente, tutte le caratteristiche delle locomotive americane e cioè il telaio a sbarre in luogo di essere formato di longheroni pieni, il forno della caldaia in ferro invece che, secondo la pratica europea, in rame, la distribuzione Stephenson disposta internamente al telaio, ma con i cassetti all'esterno, ed il tender a carrelli capace di 20 mc. di acqua e di 6 Tonellate di carbone. Esse, in altri termini, erano, nelle modalità costruttive, simili, ovviamente, alle 666, ma mentre queste ultime suscitavano moltissimo interesse nei tecnici, tanto da essere state sempre oggetto della attenzione dell'Ufficio di Firenze, e di enorme curiosità da parte dei tifosi del tempo tra i quali il vostro Zeta-Zeta, non mi risulta che uguale cosa si sia verificata per le 720, le quali, per altro, ebbero vita più lunga delle 666, come lo dimostra la fotografia che vi presento e che è stata fatta nella stazione di Brescia l'anno 1924. Le 720 le quali sviluppavano alla periferia delle ruote motrici ed alla velocità di 45 Km/ora una potenza continua di 900 HP, avevano un peso in servizio di 63 Tonellate delle quali 56,6 costituivano quello aderente. La velocità massima da esse raggiungibile era di 60 Km/ora.

Locomotive a quattro assi accoppiati ed asse portante anteriore (1-4-0) a vapore saturo e doppia espansione, a due cilindri esterni. Gruppo 730 F.S.

Le locomotive che costituirono il gruppo 730 F.S. nacquero su progetto della Rete Adriatica, che era, forse, contemporaneo a quello delle 380 R.A./600 F.S., e, quindi, come macchine a vapore saturo e doppia espansione, ma, però, a quattro cilindri, secondo la nota disposizione a canali crociati, ed aventi dimensioni uguali a quelle dei cilindri successivamente adottati nelle 470 F.S. Ciò risulta chiaramente da alcune pubblicazioni straniere, edite intorno al 1908, in una delle quali, da me posseduta, sono riprodotte due sezioni trasversali della macchina a quattro cilindri di cui sopra. Le ragioni che avevano indotto la Rete Adriatica ad orientarsi verso una macchina di una notevole potenza e di un notevole peso aderente da classificarsi più per servizio misto su linee di montagna che per servizio esclusivamente viaggiatori, erano quelle di disporre di una locomotiva abbastanza veloce da adibirsi al servizio degli importanti treni Nord-Sud ed in sostituzione, sulla linea Porrettana e su quella Faentina, delle lente 0-4-0 sino allora utilizzate. Ed infatti le prime 730 uscite vennero proprio utilizzate sulla linea Porrettana ove, secondo quanto scritto dal Prof. Tajani, titolare della cattedra di Ferrovie presso il Politecnico di Milano, in un articolo della Rivista del Touring Club del 1908, esse portavano un treno di 170. Tonellate da Pistoia a Pracchia in 35 minuti, cioè ad una velocità di 40 Km/ora, forte per una linea avente una pendenza quasi costante del 25 per mille, mentre le precedenti macchine 0-4-0 (480 R.A./420 F.S. - 450-450 bis R.A./450-451 F.S.) impiegavano, per lo stesso treno, quaranta minuti e cioè esattamente il doppio, non riuscendo a superare in salita i 20 Km/ora. Le 730 quali effettivamente uscirono dalle case costruttrici Henschel di Cassel, Saronno, Ansaldo, Breda, erano munite di due cilindri, in luogo dei quattro del progetto R.A., però di diametro abbastanza rilevante: 490 quello ad alta pressione e 750 quello a bassa pressione. Con pressione in caldaia di 16 Kg. comune a tutte le macchine a doppia espansione costruite sotto lo Stato fino al 1909, le 730 sviluppavano alla periferia delle ruote motrici ed alla velocità di 45 Km/ora una potenza continua costante di 900 HP. Il loro peso in servizio era di Tonellate 65,6 delle quali 56 costituivano quello aderente. Il tender di cui erano inizialmente munite le 730 del tipo a tre assi, classico della R.A. e capace di 12 mc. di acqua e di 6 Tonellate di carbone, fu poi sostituito in molte di esse da quello a tre assi già delle 680, che lo avevano avuto rimpiazzato intorno al 1912/1913 con l'allora nuovo tender standard a carrelli. Trenta macchine che differivano dalle nostre 730 solo per alcuni dettagli secondari e per un diverso tipo di tender, furono fornite, dalla casa Henschel di Cassel, alla Rete Francese dell'Ouest (poi Etat).

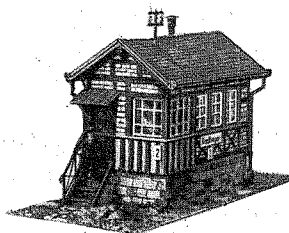
(Foto Zeta-Zeta-Deposito locomotive di Roma San Lorenzo-Primavera dell'anno 1913)



Rivarossi

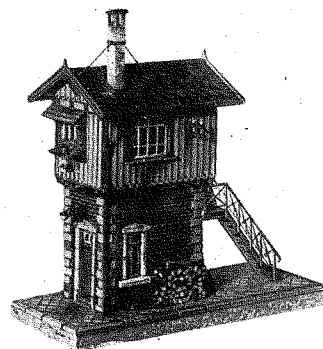
VOLLMER

Accessori per plastici ferroviari «H0»



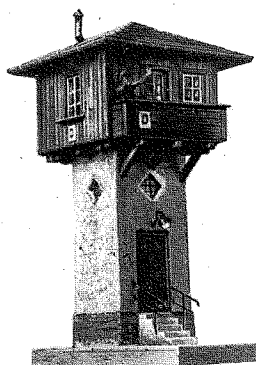
5730/V
Posto di blocco «Riedlingen»
Scatola di montaggio
cm. 9 x 5,5 x 8,5

L. 880



5731/V
Posto di blocco «Moosbach»
Scatola di montaggio
cm. 13 x 5,5 x 11

L. 1.200



5733/V
Posto di blocco a torre «Stoccarda D»
Scatola di montaggio
cm. 8 x 6 x 11

L. 990

5709/V
Casello
Scatola di montaggio
cm. 8,5 x 4,5 x 9

L. 1.100



I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia

In vendita nei migliori negozi del ramo

La ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano

.....Ovvero, malinconico tramonto di un treno che, però, non vuole assolutamente morire. Ci sembra questa la sintesi migliore dell'interessante articolo, inviatoci dal Sig. Massimo Rossini di Roma, che qui pubblichiamo.

Abbiamo poi rilevato, dall'articolo del Sig. Rossini, che le locomotive usate, a suo tempo, dalla Società Nazionale Ferrovie e Tranvie sulla linea Orbetello-Porto S.Stefano erano identiche alla loco Mallet esposta all'Esposizione Internazionale di

Torino del 1911 e della quale il nostro Zeta-Zeta dà una ottima descrizione su questa stessa rivista.

La Mallet, di costruzione Borsig, esposta a Torino appartenente anch'essa alla Società Nazionale Ferrovie e Tranvie, faceva servizio sulla linea Brescia-Edolo ed insieme ad altre sue consorelle svolse un notevole lavoro durante la prima guerra mondiale, per il trasporto di convogli militari nelle immediate retrovie del fronte; anche le Mallet «Borsig» della Orbetello-

Fig. 1 - La ruggine, le intemperie e l'incuria degli uomini hanno ridotto proprio male il povero treno che, lentamente, è avviato alla completa distruzione.



Porto S. Stefano non vollero essere da meno e svolsero un quasi identico lavoro, trainando convogli di feriti all'ospedale militare ivi allestito.

Il treno di Orbetello ha voluto tornare, in questi ultimi tempi, alla ribalta in un modo piuttosto originale.

Difatti con la partecipazione di Orbetello a «Campanile Sera» la presentazione della cittadina, praticamente, è stata fatta dal treno stesso, accanto al quale Enzo Tortora si è fatto inquadrare ripetutamente dalle telecamere, dopo aver speso molte parole di presentazione e di lode per la vecchia vaporiera ed il treno. Un altro punto interessante che facciamo notare e che si collega all'articolo del Sig. Rossini è il seguente: in occasione del recente Congresso MOROP tenutosi nello scorso mese di settembre in Italia, è stato inaugurato al castello di Brescia il primo monumento italiano alla locomotiva. La realizzazione di questo monumento è stata possibile grazie al fattivo intervento dell'avv. Luigi Ottone, Consigliere Delegato della Società Nazionale Ferrovie e Tranvie.

«Nella graziosa cittadina di Orbetello, famosa per essere stata il punto di partenza della transvolata Atlantica, esiste un angolo che non può sfuggire ad un amante di ferrovie. Questo angolo è la stazioncina della linea, a suo tempo funzionante, gestita dalla S.N.F.T.

Proprio qui ho fatto conoscenza con il Direttore Sig. Walter Pieraccioli e con il Capostazione Sig. Anacleto Gaibisso, dai quali ho ricevuto una cortese accoglienza ed una collaborazione indispensabile per cui desidero in questa sede ringraziarli e salutarli cordialmente.

Nel lontano 1910, fu elaborato un progetto di una linea ferrata, che avrebbe dovuto unire il Mediterraneo con l'Adriatico, e precisamente Porto S. Stefano con Ancona. Tale progetto prevedeva il lavoro suddiviso in tre tratte: Porto S. Stefano-Orbetello - Orbetello-Orvieto - Orvieto-Ancona.

Nella seconda tratta sarebbero stati toccati molti paesi fra cui Acquapendente e nella terza Todi e Narni. In quell'epoca è chiaro che tale percorso avrebbe permesso a molte zone e paesi di essere allacciati uscendo così da un isolamento forzato che non permetteva loro un minimo di espansione economica. Per molto tempo si discusse circa la realizzazione di detta linea, ma non si arrivò mai ad una decisione malgrado gli sforzi dell'Ing. Giuseppe Ottone, Amm. Delegato della Società e vivissimo assertore della necessità di effettuare l'opera per intero. Ai vari intralci, non ultimi quelli di carattere politico, si aggiunsero due fattori che definitivamente anticapparono la realizzazione della linea: l'inaugurazione della linea Civitavecchia-Orte gestita dalle F.S. e lo scoppio della Guerra nel 1915. Accantonando così definitivamente l'idea dell'intero tracciato, si passò alla realizzazione della prima tratta e nel 1913 l'S.N.F.T. inaugurò il percorso tra Porto S. Stefano e Orbetello Scalo F.S.; infatti la linea cessava con un tronchino nella stessa sede della Stazione delle Ferrovie dello Stato ed a questa innestata per lo scambio dei vagoni.

La S.N.F.T. disponeva di locomotive potenti con le quali svolgeva un notevole lavoro sia passeggeri che merci. Il pezzo grosso era rappresentato dalle Mallet 0-2-2-0 T da 58 t. costruite dalla Borsig e l'altro tipo di loco per servizi più leggeri e per manovre, era sempre una Borsig 0-3-0 T anch'essa molto potente. La Società, che gestisce anche la Brescia-Iseo-Edolo, dovette immettere nel servizio, macchine poderose come le suddette Mallet, in quanto nel breve percorso, e precisamente in località S. Liberata, la linea ha una pendenza piuttosto ragguardevole del 15 per mille, per cui era necessaria una macchina con un buon peso aderente.

Infatti durante la guerra 15-18, due loco Mallet accoppiate, prelevavano dallo scalo F.S. di Orbetello, lunghe teorie di vagoni a carrelli della Croce Rossa e le rimorchiarono fino a Porto S. Stefano dove

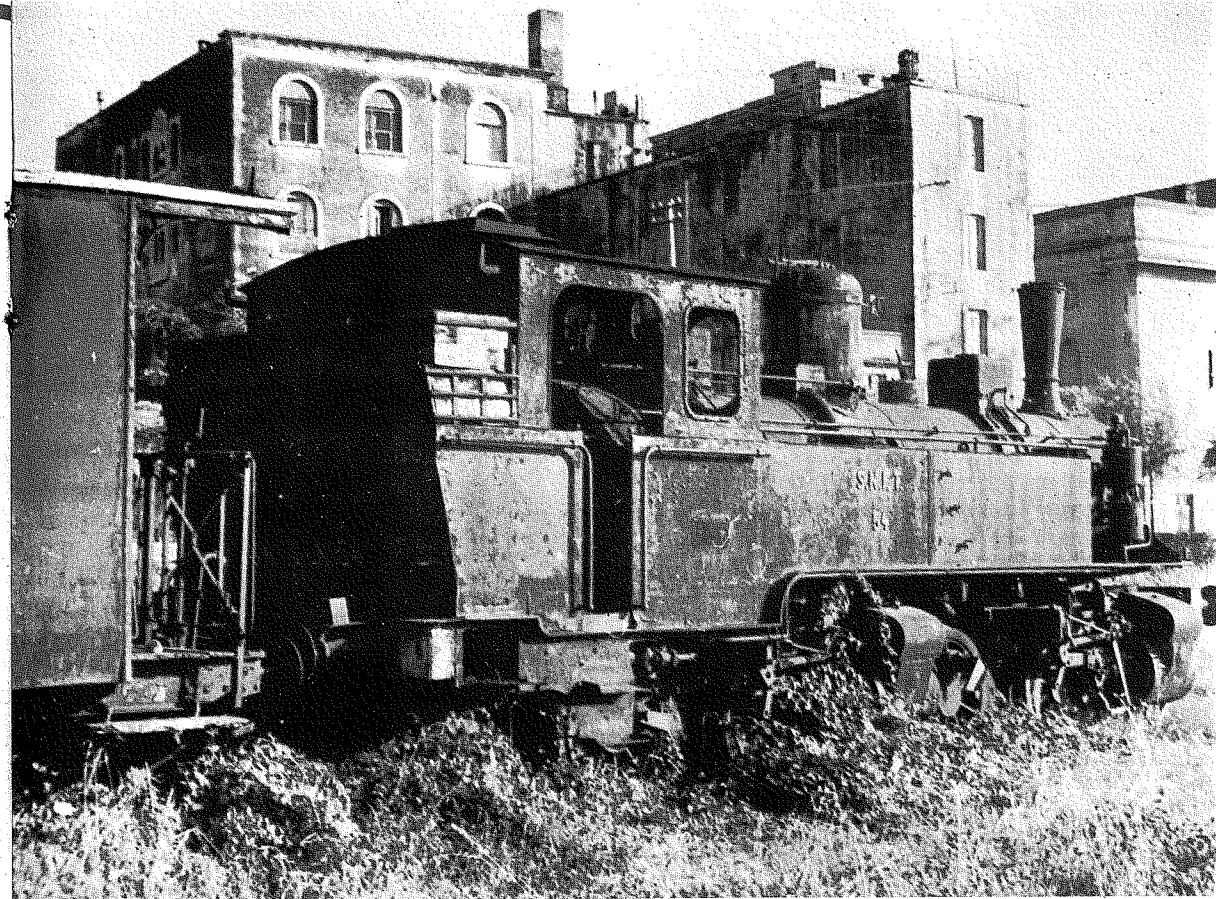


Fig. 2 - La vecchia 0-3-0 T non vuole arrendersi; avvinghiata alle rotaie ed alle.....erbacce tenta di far colpo ancora una volta su chi la osserva.

era stato allestito un centro ospedaliero per i feriti provenienti dal fronte.

Per parecchi anni la linea ha svolto un ottimo servizio fra i due centri, e fino allo scoppio dell'ultima guerra, il suo pacifico pennacchio di fumo si stagliava nel limpido cielo dell'Argentario, annunciando il passaggio del caratteristico trenino con le romantiche vetture a terrazzino. Durante il conflitto, i tedeschi usarono la linea per scopi bellici ed il trenino abbandonato il suo aspetto pacifico, sopportò anacronisticamente il carico di armi e soldati. Nel 1943 la linea cessò di funzionare, e come accade sempre l'erbacce si incaricarono di nascondere il binario e la ruggine si affrettò a rendere inservibili locomotive e vagoni.

La S.N.F.T., cercò di riattivare la linea, e per questo cercò di stringere rapporti di lavoro sia con l'Aeronautica Militare sia con la Montecatini che ha ad Orbetello uno stabilimento di azotati e fosfati. A nulla si approdò, in quanto la ferrovia sui piccoli percorsi non poteva più reggere il confronto con le autobotti e gli autotreni, più celeri e più economici.

Fu quindi la fine senza speranza del trenino a vapore che ora, assalito dagli anni, sembra avvinghiato a quelle rotaie che hanno, per lungo tempo, sopportato e guidato la sua allegra corsa, e con occhio di vecchio criticone, sbircia poco convinto gli azzurri pullman che lo hanno soppiantato.

(Massimo Rossini)

modellistico

L'VIII CONGRESSO MOROP A COMO

Possiamo affermare che il Congresso Fermodellistico Internazionale MOROP testè conclusosi e che ha unito per sei giorni in fraterna amicizia fermodellisti italiani e stranieri, si è concluso con pieno successo.

L'importanza della manifestazione che ha raccolto circa 300 appassionati delle ferrovie vere ed in miniatura in un simposio che si ripete ogni anno nelle principali città europee, ha avuto eco nella stampa, alla radio ed alla televisione.

Prima di procedere alla cronaca degli avvenimenti che per il loro interesse non potrebbero essere descritti esaurientemente in queste poche pagine, vogliamo rivolgere un doveroso plauso agli artefici di questo Congresso nelle persone del Presidente della FIMF Comm. Gino Bechi e del Comitato Organizzatore che tanto

hanno fatto per la buona riuscita della manifestazione.

Un tempo meraviglioso e l'incomparabile cornice di Villa Olmo non disgiunti dal generoso contributo dato dal Comune di Como, dalle F.S., dall'Ente Provinciale per il Turismo ed altri ancora hanno contribuito al pieno successo di questo festino fermodellistico.

La Mostra dei modelli ferroviari ha avuto pieno successo grazie alla quantità dei modelli esposti e dall'interesse destato da quelli inviati dalle Ferrovie dello Stato. Molta affluenza quindi non solo da parte dei convenuti ma dal pubblico comasco che ha dimostrato di interessarsi vivamente al nostro «hobby».

Mercoledì 13 settembre alle ore 11 si è svolta la cerimonia di inaugurazione nel salone centrale di Villa Olmo. Presenti il Prefetto,

Fig. 1 - Il Sindaco di Como, Avv. Lino Gelpi, porge il saluto della città ai congressisti MOROP. Da sinistra: il Sig. Veronese, vice Presidente FIMF, il Sindaco di Como, il Comm. Gino Bechi, e l'Ing. Siegwart Presidente dell'Associazione Europea MOROP.



Fig. 2 - Le autorità ed i congressisti iniziano la visita alla Mostra dei modelli ferroviari e qui li vediamo particolarmente interessati ad un gruppo di modelli esposti. Al centro della foto, con la mano sul modellino, il nostro Presidente Sig. A. Rossi, alla sua destra il Sindaco di Como, Avv. Gelpi; alla sua sinistra il Prefetto di Como, Dr. Guida, e Gino Bechi.

il Sindaco di Como, il Questore, il Direttore Compartmentale delle F.S. Ing. Forte ed altre autorità, il Presidente, baritono Gino Bechi ha rivolto un discorso di circostanza in italiano ed in francese, ai convenuti.

Egli si è detto emozionato, ed emozionato era infatti, come mai forse lo è stato davanti alle platee esigenti e plaudenti di tutto il mondo. Ha ringraziato i congressisti venuti da ogni parte di Europa in rappresentanza di 10 nazioni, ha ringraziato le Autorità presenti ed ha dato lettura delle adesioni telegrafiche pervenute al Comitato Organizzatore: fra le altre quelle dei Ministri Spataro, Spallino e Martinelli. Ha seguito un discorso del Sindaco, Avv. Gelpi che ha rivolto ai congressisti il benvenuto della città ed ha ricordato loro che la fervorosa, ingegnosa fatica dei fermodellisti reca il segno di un'attività umana, volta a rendere meno pesante la vita e riportare sul binario della normalità i rapporti fra i singoli ed i popoli.

Bechi, ha concluso il Sindaco, è un vecchio amico della nostra città, cui ha offerto doni mirabili del suo canto e come tale e come Presidente del Comitato Organizzatore gli rivolgo il saluto e l'augurio della popolazione comasca.

L'Ing. Forte, capo del Compartimento di Milano delle F.S. ha ringraziato anche a nome del

Direttore Generale i congressisti ed i fermodellisti tutti per la intelligente abnegazione e per la passione che essi fattivamente dimostrano documentando e celebrando, nelle forme a loro proprie, la storia insigne di un mezzo di trasporto che ancora oggi ha una funzione primaria nel quadro delle comunicazioni.

Ha concluso la cerimonia inaugurale il Presidente dell'Associazione Europea dei fermodellisti MOROP Ingegnere Siegwart, che parlando correttamente in italiano, ha illustrato l'importanza, il riflesso umano e sociale di questa attività.

Autorità e congressisti si sono quindi trasferiti nelle sale a pianterreno della Villa Olmo dove era allestita la Mostra dei modelli ferroviari. Oltre al salone delle F.S., come abbiamo già detto, dove figuravano alcuni modelli giganti di elettrotreni e bellissimi plastici rappresentativi di ponti e gallerie, altri 4 saloni contenevano modelli autocostruiti e di tutta la produzione mondiale, riprodotti in scale diverse. Fra gli italiani, bellissimi quelli del noto fermodellista Tiozzo di Genova che presentava i modelli «H0» già noti ma sempre meravigliosi della Rocket, del Gamba de Legn, di un locomotore E 550 e l'ultimo sfornato, un locomotore trifase E 330 un vero gioiello la cui finezza di dettaglio è impossibile descrivere. Notevoli i

modelli di rotabili, stazioni, scambi ed altro materiale storico di molti altri espositori che sarebbe troppo elencare e viva curiosità ha destato un'applicazione fatta dal Sig. Fontanesi di Milano ad una L 221/R Rivarossi con dispositivo di rumore degli stantuffi ottenuto mediante amplificatore a transistori. Degna di nota anche la collezione del nostro Presidente Sig. A. Rossi consistente in circa 1000 modelli fra locomotive e vagoni prodotti dalle principali fabbriche del mondo di modelli ferroviari. Oltre ai modelli vi era una sezione documentaria e storica ed infine, motivo interessante, una serie di francobolli ferroviari presentata dall'Avvocato Gori di Pesaro.

Dopo la Mostra il Comune di Como ha offerto un rinfresco nel parco della Villa alle autorità ed ai congressisti.

Nel pomeriggio si è svolta la seduta di apertura dei lavori dei Comitati Tecnico ed Organizzativo MOROP, presieduto per quest'ultimo dal Presidente Ing. Siegwart.

Alla sera, prima serata di proiezioni cinematografiche con 4 documentari forniti dalle F.S. Di particolare interesse il documentario Uomo-Macchina-Uomo che illustra e spiega l'automazione degli impianti della Stazione di Genova P. Principe.

Il giorno seguente, continuazione e chiusura dei lavori dei Comitati Organizzativo e Tecnico.

Una relazione verrà data non appena essa ci verrà comunicata ufficialmente da MOROP. Possiamo intanto anticipare che i prossimi congressi saranno: nel 1962 ad Amburgo, nel 1963 in Francia o in Svizzera e nel 1964 in Olanda.

Alla sera del giorno 14 sono stati proiettati altri interessanti documentari, svizzeri, inglesi ed una ripresa fatta da un congressista al congresso dello scorso anno a Salisburgo.

Alla mattina del 15 i Congressisti FIMF, cioè gli italiani, si sono riuniti in Assemblea Generale per la relazione annuale che è stata tenuta dal Presidente Gino Bechi e dal Segretario Sig. Biliotti.

Una comunicazione particolareggiata verrà data non appena saremo in possesso della relativa circolare FIMF.

Nel frattempo, alla mattina, i congressisti MOROP hanno visitato vari stabilimenti industriali comaschi, fra i quali lo stabilimento Rivarossi, mentre uguale visita è stata fatta nel pomeriggio dai congressisti FIMF. Quelli MOROP nel frattempo si sono recati in funicolare a Brunate, per ammirare la vista del lago e

Fig. 3 - Inaugurazione del monumento alla locomotiva al castello di Brescia. Da sinistra: L'Ingegnere Siegwart, Presidente del MOROP, il Sig. Granelli del Gruppo Fermodellistico Bresciano, il primo macchinista della locomotiva Sig. Negri e Gino Bechi.

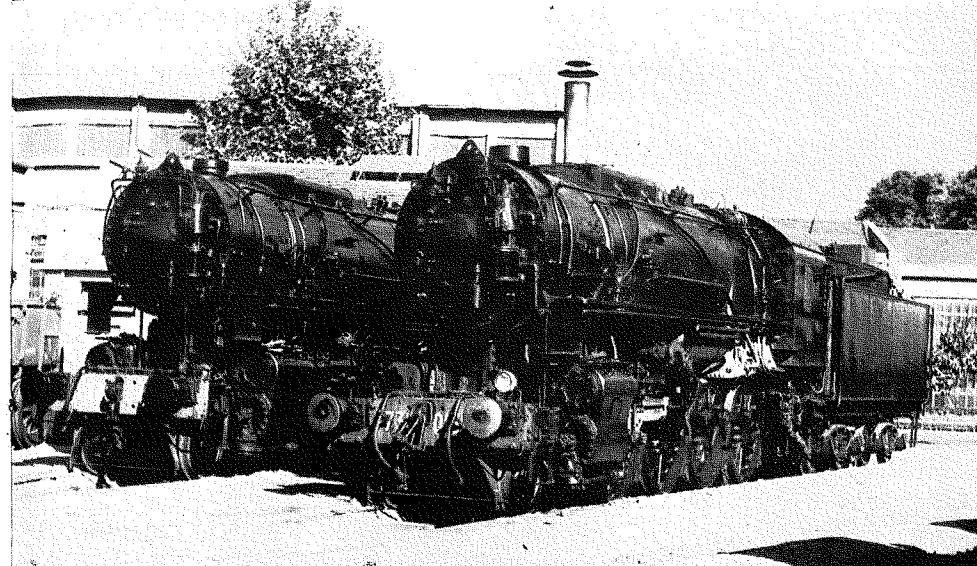


Fig. 4
Queste due belle locomotive «Consolidation» del gruppo 736 F.S., di costruzione americana, sono state fotografate allo smistamento F.S. di Milano durante la visita ivi compiuta dai congressisti MOROP.

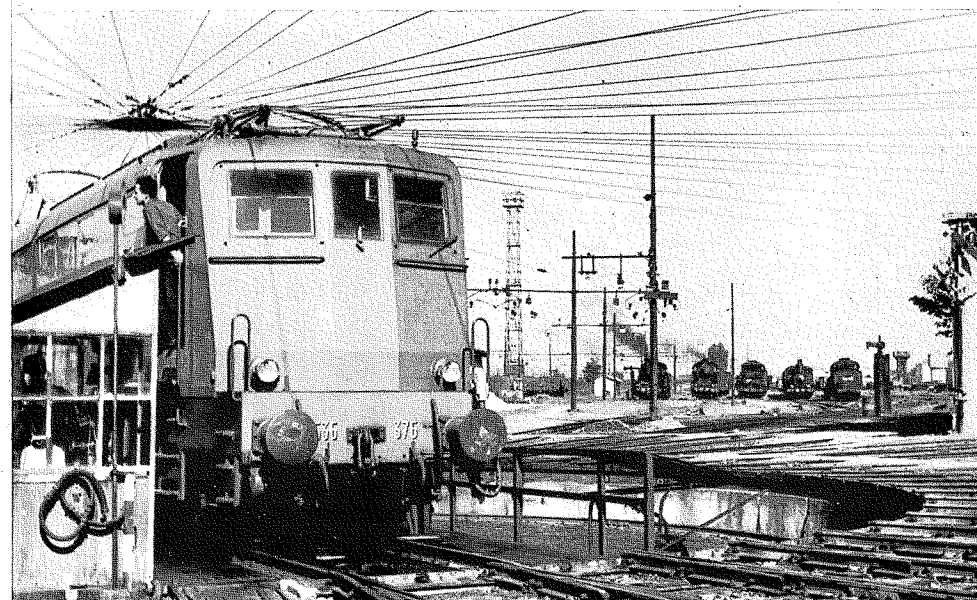


Fig. 5
Un locomotore elettrico E 636 fotografato sulla piattaforma girevole allo smistamento F.S. di Milano



Fig. 6
Questi locomotori elettrici sono stati fotografati allo smistamento F.S. di Milano mentre sono in attesa di riprendere il loro servizio. Notiamo in primo piano un congressista MOROP che fotografa a sua volta, gli impianti visitati.

dei suoi dintorni.

Alle 16,30 tutti si sono imbarcati sul battello gentilmente offerto dall'Ente Provinciale per il Turismo e costeggiando le rive del lago sono giunti a Tremezzo dove, accolti dal Sindaco Contessina Sola Cabiati e dalla banda locale, sono scesi per una visita alla famosa Villa Carlotta illuminata con il suo magnifico parco, pure illuminato con stupendi effetti di luce.

La cena al grand Hotel Tremezzo è stata allestita dal gruppo folcloristico locale che si è esibito in riusciti ed applauditi balletti.

Il giorno dopo, sabato 16, tutta la comitiva si è trasferita a Torino con un treno speciale offerto gentilmente dalle F.S. composto di 5 carrozze di prima classe e di una carrozza bar. Ad attendere in stazione a Torino era il Direttore Compartimentale Ing. Funghini con il Capo Stazione che hanno fatto la gradita sorpresa di far trovare in stazione, affiancate al binario di arrivo, le due nuove motrici F.S., una diesel idraulica D 342 e l'altra diesel elettrica D 341 che sono state visitate dai Congressisti ai quali, il personale di macchina ha dato ampie spiegazioni.

E' seguito il trasferimento con appositi tram messi a disposizione dal A. T. M. alla stazione di partenza della cremagliera per Superga. Peccato che il tempo fosse limitato per cui la visita è stata assai breve dato che il susse-

guente trasferimento in tram dalla stazione della cremagliera all'Esposizione Italia 61 comportava in pratica l'attraversamento di tutta la città: un'ora circa.

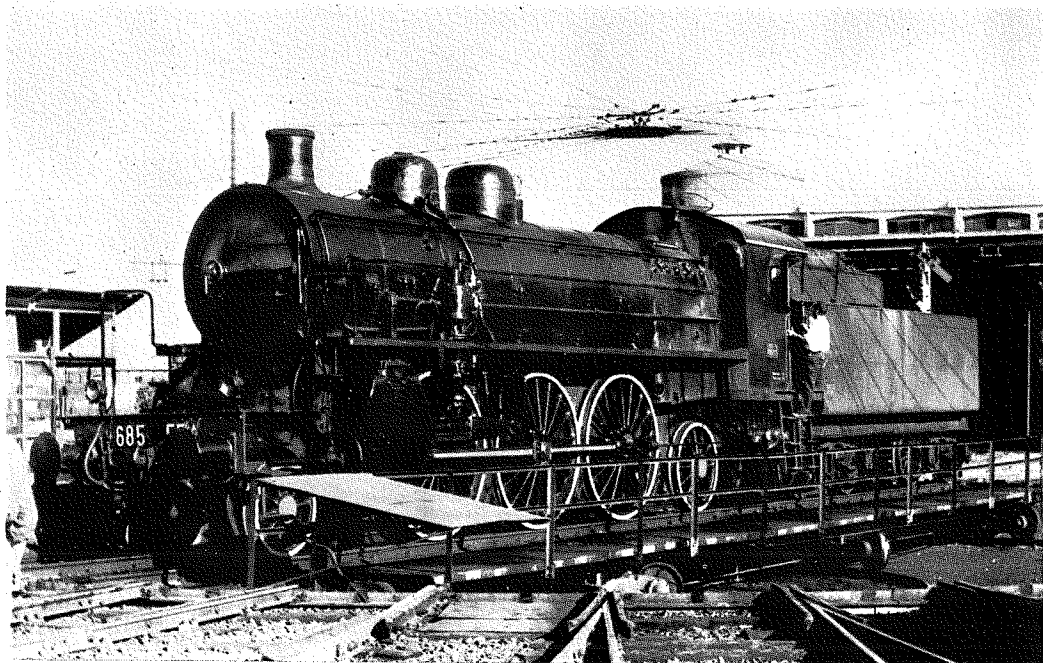
Dopo il pranzo all'esposizione, visita libera ai vari padiglioni ed in serata, ritorno a Como con lo stesso treno speciale.

Alla mattina di domenica, nuova partenza con un altro treno speciale, ma trainato questa volta da una gagliarda locomotiva a vapore, una 940 che ha portato i congressisti a Bergamo attraversando la pittoresca Brianza percorrendo la linea che da Como passando per Lecco porta a Bergamo. Qui il gruppo si è diviso: una parte si è recata a visitare il famoso plastico di Villa D'Almè ed un'altra ha proseguito in pullman a Brescia per presenziare alla cerimonia d'inaugurazione del monumento alla Locomotiva a vapore, sorto per iniziativa del Gruppo Fermodellistico Bresciano.

Alla presenza di una foltissima rappresentanza di partecipanti fra cui il Direttore Compartimentale F.S. Ing. Forte, il tecnico ferroviario Ing. Maternini e l'Avv. Luigi Ottone, Consigliere Delegato della S.N.F.T. che ha donata la locomotiva, è stato inaugurato il monumento, unico del suo genere in Italia.

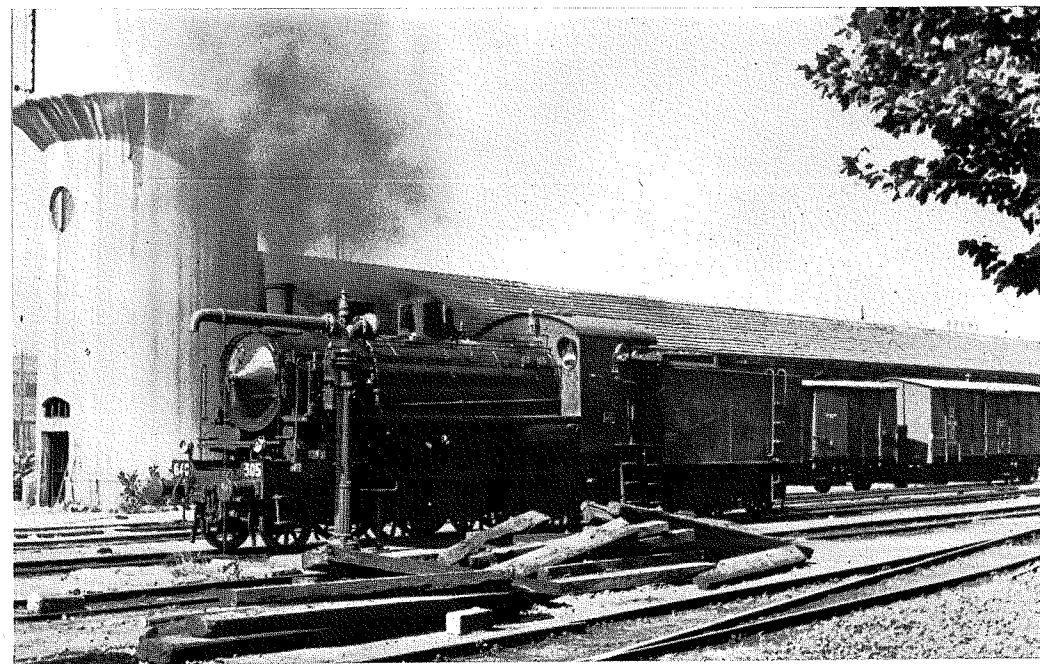
Festeggiatissima la madrina, Signora Cappellini, consorte del Prefetto e il primo conduttore della locomotiva, il mantovano Guglielmo Negri. La locomotiva ha 54 anni ed ha compiuto

Fig.7-La bella fotografia, scattata durante la visita allo smistamento F.S. di Milano, mostra una locomotiva del gruppo 685, tutta lustra per ricevere degnamente i congressisti.



Sopra
Fig. 8 -Un gruppo di congressisti MOROP, in visita agli impianti ferroviari di Milano, in posa per la rituale foto ricordo.

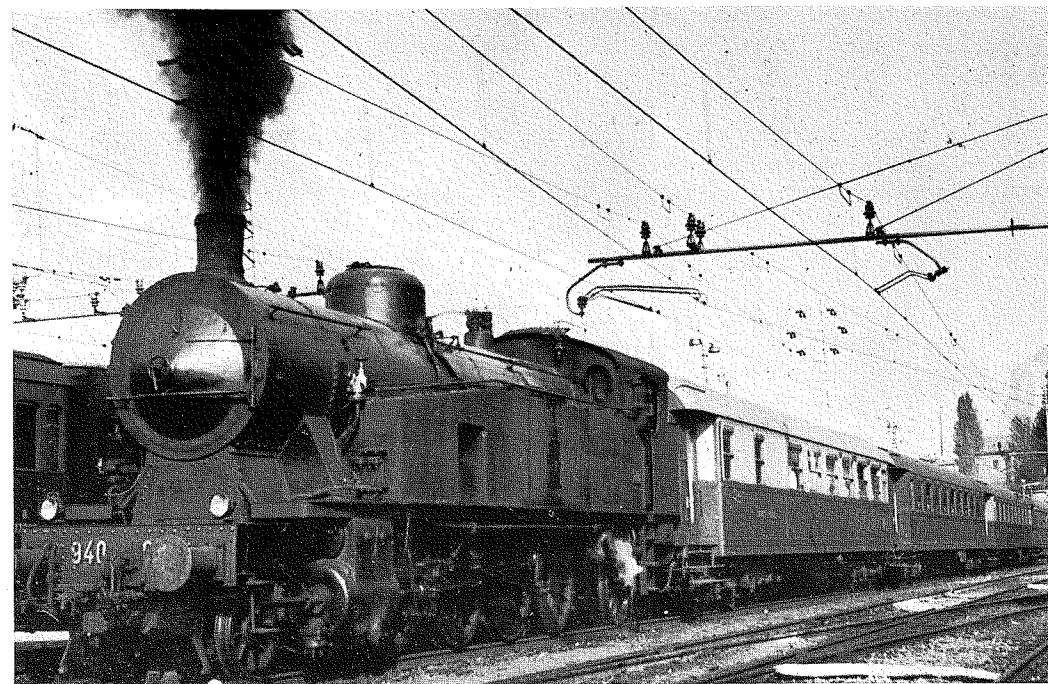
Sotto
Fig. 9 -Questa locomotiva L 640, tirata completamente a lucido per l'occasione, è stata fotografata allo smistamento F.S. di Milano mentre sfilava davanti ai congressisti MOROP.





Sopra
Fig.10 - Una interessante fotografia, scattata allo smistamento F.S. di Milano, mostra una locomotiva del gruppo 471 per treni merce, con tender-bagagliaio.

Sotto
Fig.11 - Il magnifico «Settebello», in attesa, alla stazione centrale di Milano, di riportare a Como i congressisti di ritorno dalla visita agli impianti del compartimento milanese.



Sopra
Fig. 12 - Il convoglio speciale che ha trasportato i congressisti da Como a Bergamo, fotografato alla stazione di Lecco.

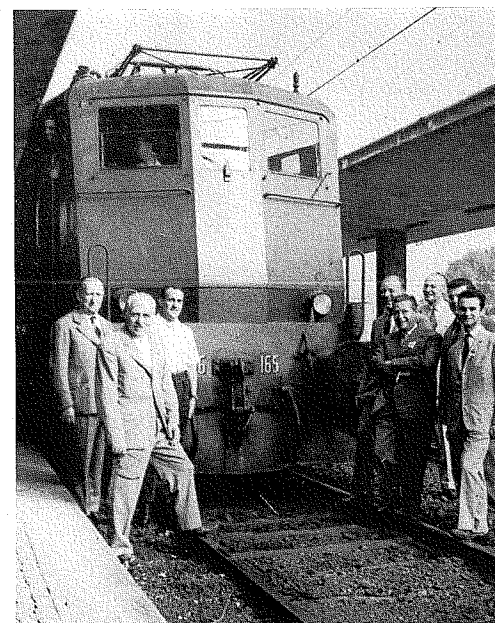


Fig. 13 - Da sinistra: l'Ing. Boccalari, il Signor Pocher, il macchinista, l'Ing. Brunner, il nostro Presidente Sig. A. Rossi, ed i Sigg. G. Rossi, Pirondini e Sapienza davanti al treno speciale che porterà i congressisti a Torino.

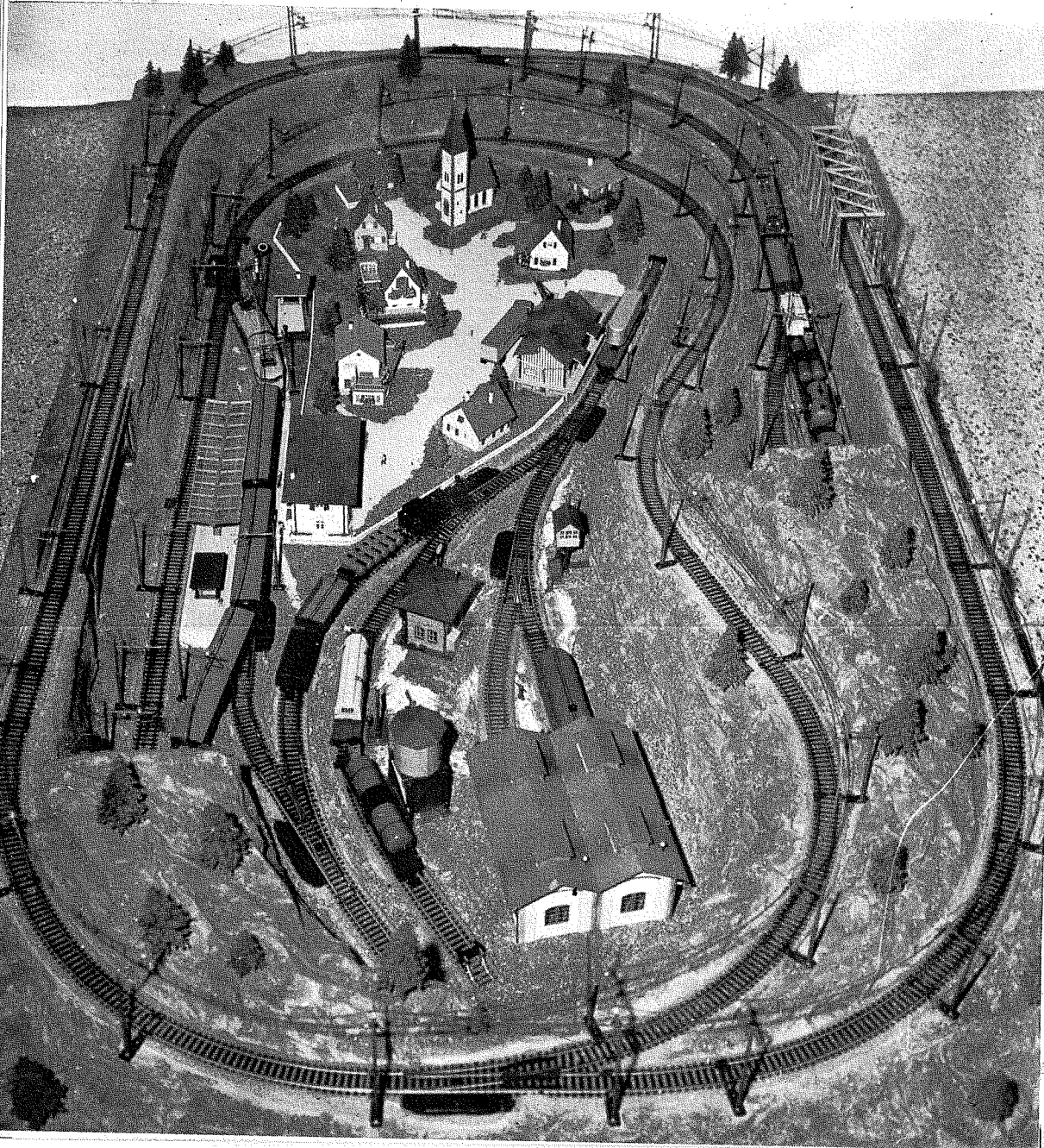
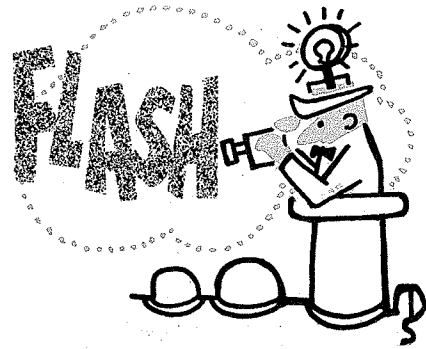
to la distanza di circa due milioni e mezzo di chilometri, pari a circa 60 volte il perimetro della terra e a sette volte il percorso Terra-Luna!

Era presente anche Gino Bechi il quale ha ringraziato i donatori della locomotiva ed ha annunciato che, vista la passione che anima i bresciani, la FIMF ha deciso di consegnare alla città di Brescia la bellissima collezione di modelli ferroviari donati ad essa dall'ottantaseienne Marchese Cappelletti di Città di Castello.

I congressisti di ritorno da Brescia, dopo pranzo hanno visitato il plastico di Villa D'Almè e la città di Bergamo, e nella serata tutti sono tornati a Como con lo stesso treno speciale che alla mattina li aveva portati a Bergamo. Lunedì 18, ultima giornata, e fra le più interessanti. Il programma comportava la visita agli impianti ferroviari F.S. di Milano ed il voler descrivere anche sommariamente ciò che è stato visitato comporterebbe tanto spazio che purtroppo non abbiamo disponibile.

Rimandiamo quindi al prossimo numero la cronaca di questa interessantissima e calda giornata di settembre che ha avuto epilogo con il ritorno a Como dei Congressisti in «Settebello» appositamente messo a disposizione del Compartimento Milanese. Una chiusura più degna di questo VIII Congresso MOROP non si poteva avere!

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.



A sinistra e sopra

Le due belle fotografie, inviateci dal Sig. Dal Bello di Foligno offrono: la visione completa ed originale di un bel plastico (a sinistra); ed una inquadratura ravvicinata dello stesso plastico con uno scorcio di costruzioni Faller, Vollmer e Revell (sopra).

Sotto

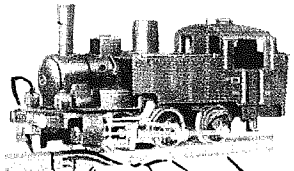
Ferve l'attività in questo angolo di plastico ottimamente illuminato. La bella foto ci è stata inviata dal Sig. Schiassi di Bologna e mostra linee di binari molto ben realizzate ed un grande quadro di comando.



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

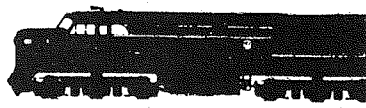
ASSORTIMENTO COMPLETO TRENI

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

FALLIVER della Italgioiocattoli S.p.A.

via S. Maria in via 37/e ROMA
Tel. 135

MODELLISMO E GIOCATTOLE

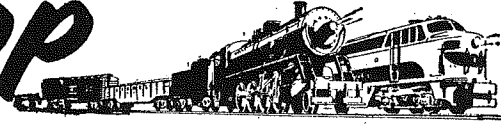
TRENI ELETTRICI

Rivarossi

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 STACCATI

Rivarossi

RIPARATORE AUTORIZZATO

COSTRUZIONE DI LOCOMOTIVE SPECIALI SU COMMISSIONE

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

Numerose illustrazioni.

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

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

«TESTI GIOCATTOLE»
CORSO GARIBALDI 2
Tel. 39472

FERROVIE *Rivarossi* CATALOGHI A RICHIESTA

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

Vigano
CASA FONDATA NEL 1880
PIAZZA CORDUSIO
MILANO

COMPLETO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI
Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO
PEZZI STACCATI PER MODELLISTI

ACCESSORI PER PLASTICI

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

AEREI FROG - SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA
Vendita anche per corrispondenza

Rivarossi

MODELLISMO



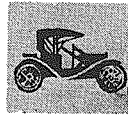
VIA BALDISSERA, 9
ANGOLO STOPPANI

MILANO
Tel. 270.811

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

Victor

presenta la sua pubblicazione:

Modellistica

NAVI

TRENI

AUTO

Periodicità mensile

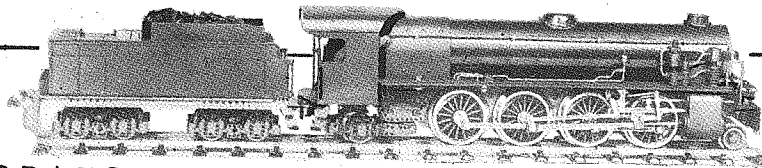
Una copia L. 200

Abbonamento annuo L. 2000

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

TORINO

spedizioni celeri
per tutta Italia



TEL. 42933

Rivarossi

ONORATO ISACCO Corso Vittorio Emanuele 36 - TORINO

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

SPEDIZIONI CELERI IN TUTTA ITALIA.

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

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

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

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

AEROMODELLI
Piazza Salerno 8 - ROMA
TUTTO PER IL MODELLISMO

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

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

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

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

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

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

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

INDUSTRIA GOMMA
A. Nicoletti
Piazza del Popolo 11 - FAENZA

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

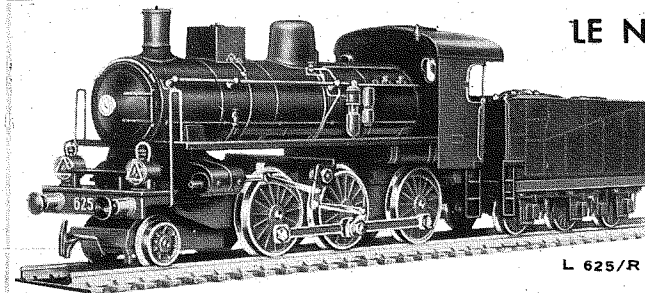
ONORATO ISACCO
Corso V. Emanuele 36 - TORINO
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*
SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA

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

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

KLEIN
Via Bersaglieri del Po, 8
FERRARA
FERMODELLISMO «HO» E «TT»

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



LE NOVITA' E TUTTO L'ASSORTIMENTO

Rivarossi
scrivete per ordinazioni
alla Ditta

s.t.a.n.d.

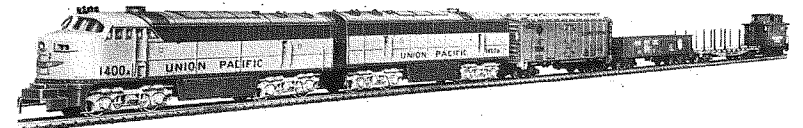
VIA UGO BASSI, 8 TEL. 221.643 - BOLOGNA

SPEDIZIONI OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO ED IMBALLO

TRENI ELETTRICI

MECCANO - GIOCATTOLE NAZIONALI ED ESTERI

Rivarossi



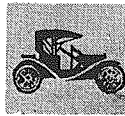
PAPALINI

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

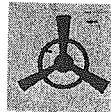
MILAN HOBBY

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

Victor

presenta la sua pubblicazione:

Modellistica

NAVI

TRENI

AUTO

Periodicità mensile

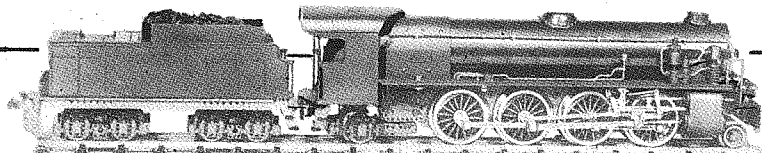
Una copia L. 200

Abbonamento annuo L. 2000

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

TORINO

spedizioni celeri
per tutta Italia



TEL. 42933

Rivarossi

ONORATO ISACCO Corso Vittorio Emanuele 36 - TORINO

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

SPEDIZIONI CELERI IN TUTTA ITALIA.

AMAR RADIO
Via Carlo Alberto 44 - TORINO
TUTTO PER IL
Treno Elettrico

LA CASA DEL GIOCATTOLO
di 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

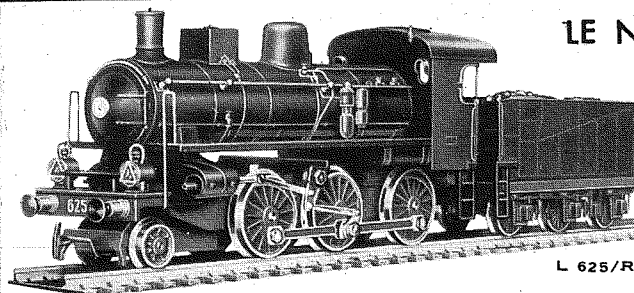
M. REVIGLIO
Via M. Gioia 2 - TORINO
I GIOIELLI DEI
GIOCATTOLE SCIENTIFICI

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

KLEIN
Via Bersaglieri del Po, 8
FERRARA
FERMODELLISMO «HO» E «TT»

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



LE NOVITA' E TUTTO L'ASSORTIMENTO

Rivarossi
scrivete per ordinazioni
alla Ditta

s.t.a.n.d.

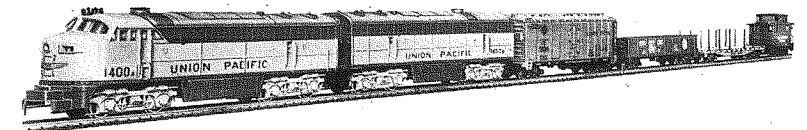
VIA UGO BASSI, 8 TEL. 221.643 - BOLOGNA

SPEDIZIONI OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO ED IMBALLO

TRENI ELETTRICI

MECCANO - GIOCATTOLE NAZIONALI ED ESTERI

Rivarossi



PAPALINI

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