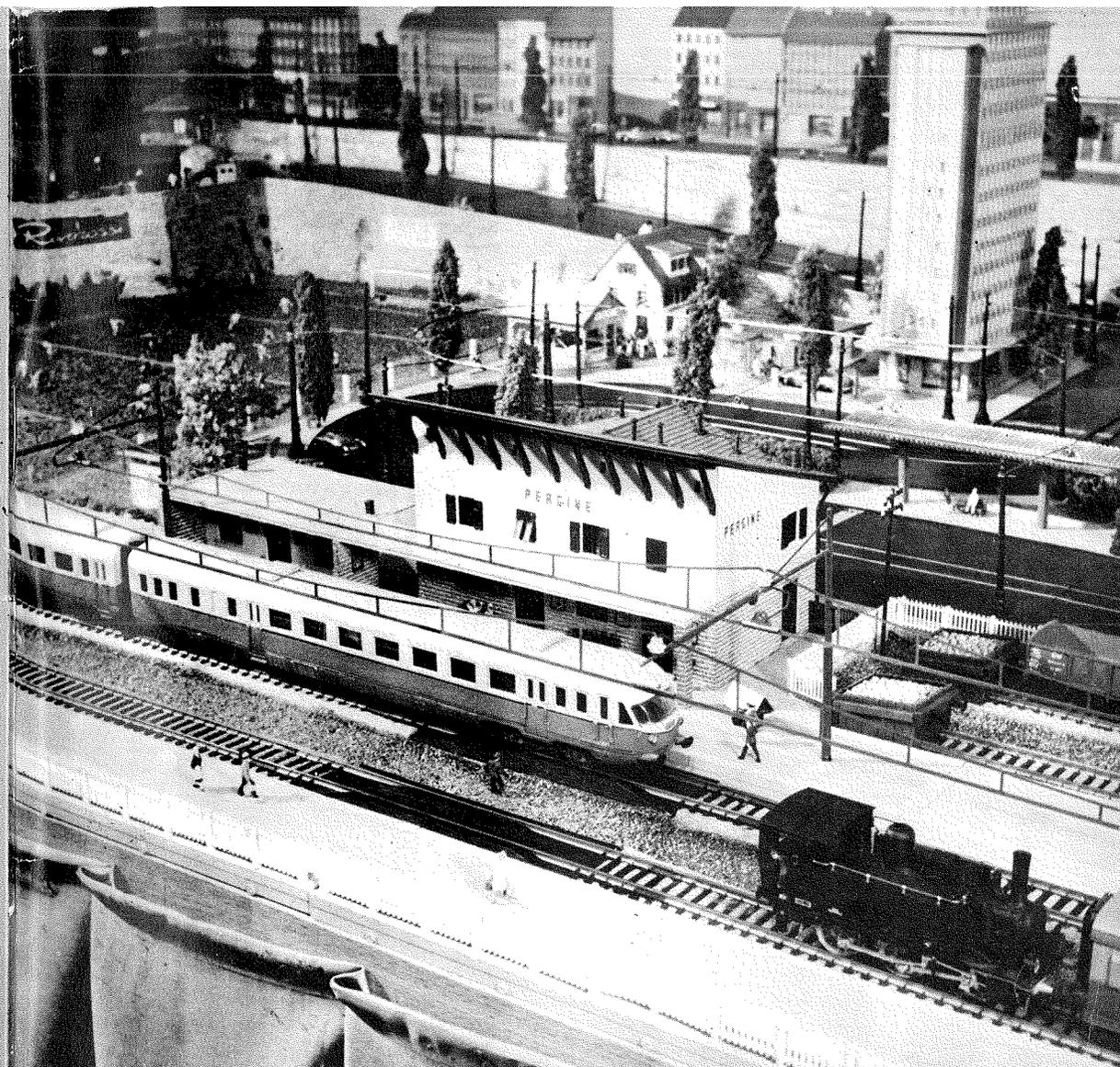


Abbiamo fotografato, a distanza ravvicinata, un nostro convoglio tranviario in movimento su di un plastico Rivarossi. Il risultato estetico e veristico che ne è risultato, come potete ben vedere dalla foto qui riprodotta, ci sembra non abbia bisogno di particolari commenti.



57 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

H10

agosto 1963
 anno X- L. 150
 pubblicazione bimestrale

Rivarossi



Mastro Gippetto

di
SCAGLIA & FIGLIO

GIOCHI E
GIOCATTOLE

MODELLISMO

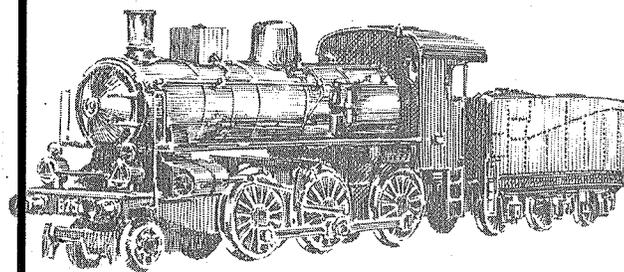
MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

Zambelli

Via Mussi II Milano Tel. 312136

Zambelli

TRENI
ELETTRICI
E
MODELLISMO



HOBBY

dei
Fratelli
MONTANARI

LAND

SOTTOPASSAGGIO
VIA RIZZOLI BOLOGNA TEL. 275664

IL PIU' VASTO ASSORTIMENTO
DI MATERIALE E PEZZI DI
RICAMBIO

Rivarossi

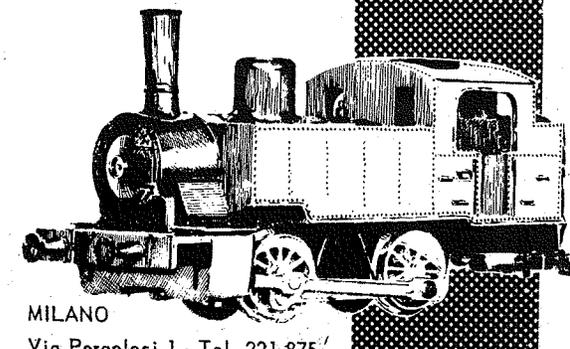
il negozio specializzato nel MODELLISMO

- FERROVIARIO
 - AEREO
 - NAVALE
- GIOCATTOLE SCIENTIFICI

SERVIZI ASSISTENZA TECNICA
E CONSULENZA GRATUITI

focimodels DI FOCHI
RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

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



MILANO
Via Pergolesi 1 - Tel. 221.875

F.Z. MODELLISMO

DI GIUGLIELMO FORQUET e C.
P. 22^a S. PASQUALE A CHIAIA 8
NAPOLI

Tutta la produzione Rivarossi e Case Rappresen-
tate FALLER - VOLLMER - PREISER - REVELL

Parti di ricambio originali - Riparazioni ed Assi-
stenza Tecnica - Plastici

Modellismo Aereo e Navale - Accessori

Modelli statari e naviganti in plastica delle miglio-
ri Marche

Soldatini e figure per Collezionisti

VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI

Rivarossi

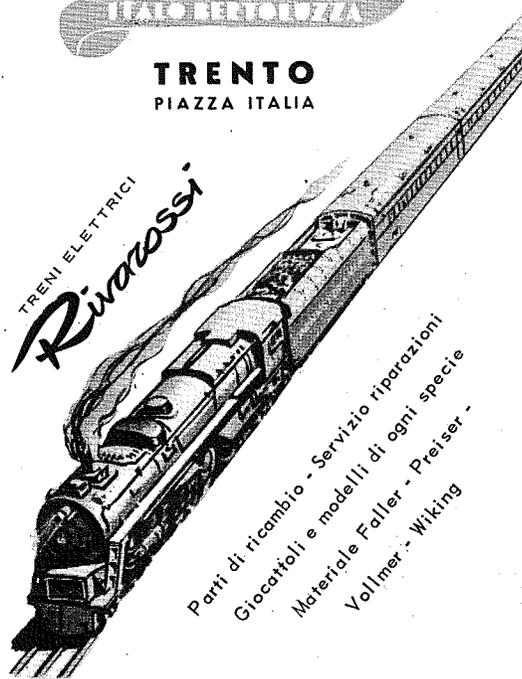
SERVIZIO RIPARAZIONI
ed
ASSISTENZA TECNICA

Italo

ITALO BERTOLUZZA

TRENTO
PIAZZA ITALIA

TRENI ELETTRICI
Rivarossi



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

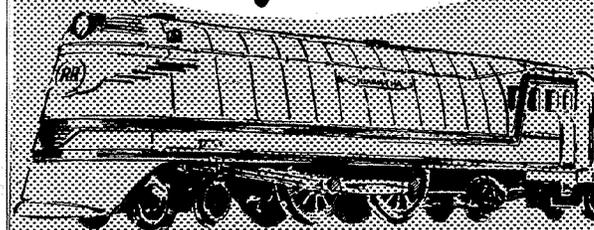
LA CASA DEL GIOCATTOLO

Bolla

di P. BOLLA

VIA MANNO 53
CAGLIARI

TUTTO
PER
IL MODELLISMO



treni elettrici
"Rivarossi"



T. Ciccolella & Figlio
Regali

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

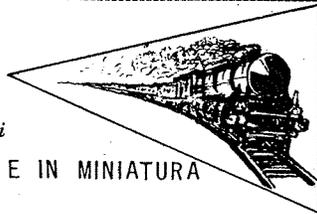
NAPOLI

Telef. 390963
374687

PARTI DI RICAMBIO
SERVIZIO ASSISTENZA
ACCESSORI
FALLER
PREISER
VOLLMER

ITALMODEL

Rivista bimestrale di
FERROVIE REALI E IN MINIATURA



Copia singola L. 390.-
Estero 490.-
Abbonamento a 6 numeri (anno solare) • 2.000.-
Estero 2.400.-

Richieste alla Direzione

VIA CAFFARO 19 - GENOVA



LA MODELLISTICA

MILANO - P.ZZA XXV APRILE 1 ☎ 666195 • di A. Cattaneo

Vendite anche per corrispondenza

GIOCATTOLE E MATERIALI INERENTI
ALLA COSTRUZIONE IN MINIATURA
DI GIOCATTOLE MECCANICI

Hobby Model

di DOMENICO PINTON

TREVISO
GALLERIA S. VITO
TEL. 20497

ASSORTIMENTO COMPLETO
TRENI ELETTRICI

Rivarossi

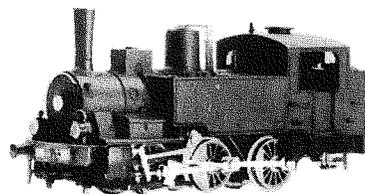
ACCESSORI E TUTTO PER IL
MODELLISMO

VIA SACCARELLI 16 - TORINO - TELEFONO 48.46.78

A. Bessone

ASSORTIMENTO COMPLETO E RICAMBI

Rivarossi



FERROVIE DELLE MIGLIORI MARCHE ESTERE

VASTO ASSORTIMENTO ACCESSORI PER PLASTICI **FALLER VOLLMER PREISER**

REARADIO

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

VASTO ASSORTIMENTO TRENI "HO"

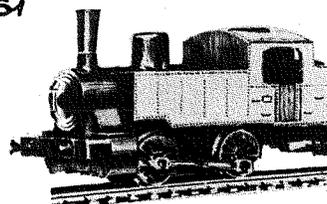
Rivarossi

WIKING

FALLER

VOLLMER

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



Fantasyland

Soc. N.C. © WALT DISNEY
PRODUCTIONS

VIA SANTA TERESA 6 TORINO TELEFONO 547903

GIOCATTOLE E MODELLISMO DELLE MIGLIORI MARCHE DI TUTTO IL MONDO

COSTRUZIONE PLASTICI
COMPLETO ASSORTIMENTO

Rivarossi

WIKING

Revell

FALLER

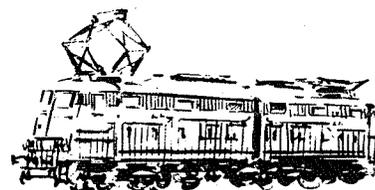
VOLLMER

PREISER

CARTOLERIA

MARANI

CORSO REPUBBLICA N° 15 VENTIMIGLIA Tel. 31216



Rivarossi

FALLER

PREISER

REVELL

WIKING

VOLLMER

Laboratorio attrezzato

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

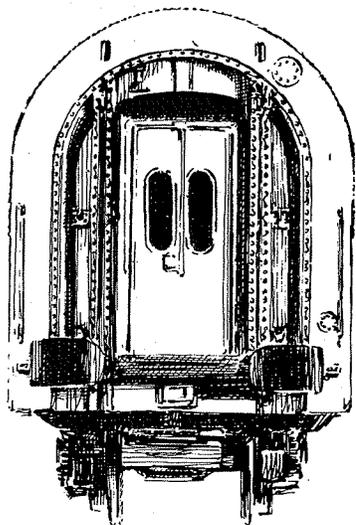
i più bei modelli

le migliori marche

GIORNI

ROMA Via Marcantonio Colonna, 34 - Tel. 350.929

TRENI ELETTRICI



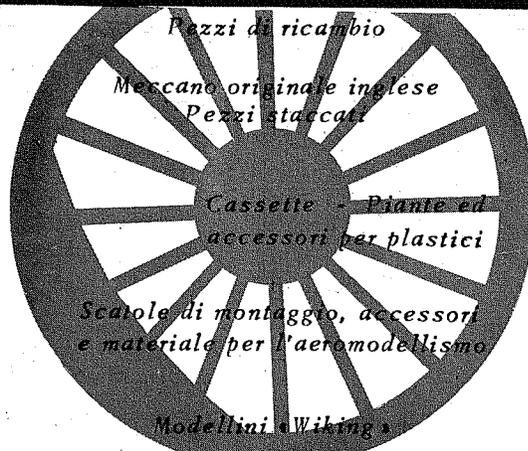
Rivarossi

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

goznati

VIA CESARE CORRENTI, 21
MILANO

TRENI ELETTRICI Rivarossi



RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

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

n. 57 Agosto 1963 Anno X L. 150

Hobby Rivarossi

EDITORIALE

Il X Congresso Internazionale di Fermodellismo «Morop» avrà luogo, quest'anno, in Svizzera, nella bella città di Lucerna. Il programma di questa manifestazione, che si svolgerà dal 2 al 7 Settembre, è particolarmente nutrito ed interessante oltre che dal lato prettamente tecnico anche per i numerosi giri turistici e le visite agli impianti ferroviari, veri ed in miniatura, che esso comprende.

La stagione favorevole ed il particolare luogo ove si svolgerà la manifestazione, dovrebbero fornire l'opportunità a molti appassionati del nostro «Hobby» di far coincidere le loro vacanze con il periodo del Congresso in modo da poter soddisfare la loro passione fermodellistica e compiere nel contempo una bella gita turistica. Sul prossimo numero di ottobre della nostra Rivista riporteremo un resoconto completo del X Congresso Morop.

* * *

Richiamiamo l'attenzione di tutti gli appassionati di fermodellismo sul giro che il plastico di Wuppertal compirà in alcuni centri italiani dal 31 Agosto p. v., grazie all'interessamento della F.I.M.F. ed in particolare del suo presidente Gino Bechi. Come tutti sanno questo bellissimo plastico, appartenente all'Ufficio Pubblicità delle Ferrovie Federali Tedesche, è installato su due vagoni ferroviari delle D.B. a cui le Ferrovie Italiane hanno cortesemente concesso il libero transito sulle linee ferroviarie del nostro paese.

Sulla rubrica «Mondo Modellistico» di questa stessa rivista riportiamo il programma del X Congresso Morop ed il dettaglio completo della tournée che il plastico di Wuppertal compirà fra poco in Italia.

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

| | |
|---|--------|
| Il plastico ferroviario ed il sistema tranviario Rivarossi | Pag. 8 |
| La 18 ⁶ Bavarese. Riflessioni su di un modellino in scala «HO» e sulla storia di una grande macchina (I puntata) | 14 |
| Costruzioni in cartoncino | 19 |
| L'Album delle locomotive | 20 |
| Una tavola di costruzione | 22 |
| Mondo Modellistico | 27 |
| I nostri lettori all'opera | 29 |
| La Ferrovia elettrica Roma - Civitavecchia - Viterbo | 31 |
| Occhio al treno | 34 |
| Concorso «Flash» | 36 |

IN COPERTINA

Questa bella fotografia riproduce lo scorcio di un plastico Rivarossi. In primo piano, davanti alla stazione Pergine, sfreccia veloce un convoglio TEE; a destra della foto, una locomotiva tipo 851 è in fase di manovra. A sinistra rispetto alla stazione, si intravede un campo di foot-ball dove si sta disputando una partita. Sullo sfondo sono visibili un grattacielo ed alcune case della vicina città.

NEL PROSSIMO NUMERO

La 18⁶ Bavarese. Riflessioni su di un modellino in scala «HO» e sulla storia di una grande macchina (II puntata)
L'Album delle locomotive
Una tavola di costruzione
Concorsi fotografici
ed altre interessanti rubriche

Il plastico ferroviario ed il sistema tranviario Rivarossi

Il puntata

Arrivati a questo punto si trattava di inserire il tracciato del tram. Ed ecco come si è proceduto.

Dapprima si è composto a parte il tracciato della linea tranviaria disponendolo su di un piano perfettamente orizzontale e dandogli la forma caratteristica di un otto. (Come già accennammo all'inizio di questo articolo, la particolare concezione dei pezzi che costituiscono il sistema tranviario Rivarossi offre svariate possibilità di tracciati, tali da lasciare solo l'imbarazzo della scelta). Quindi si è calcolata la pendenza da dare al percorso compatibilmente

con il funzionamento delle vetture tranviarie e tenendo conto delle caratteristiche del tracciato che era stato scelto. In particolare, tenuta presente la veristica riproduzione dei pezzi che compongono le curve, che risultano molto strette così come nella realtà, i tratti in curva sono stati tenuti tutti in piano. La pendenza massima raggiunta è stata del 4,50%.

Il tracciato del tram, così opportunamente studiato e preparato, è stato disposto sopra il plastico ferroviario, facendolo appoggiare su tavolette di legno compensato di spessore di 7-8 mm. sulle quali sono

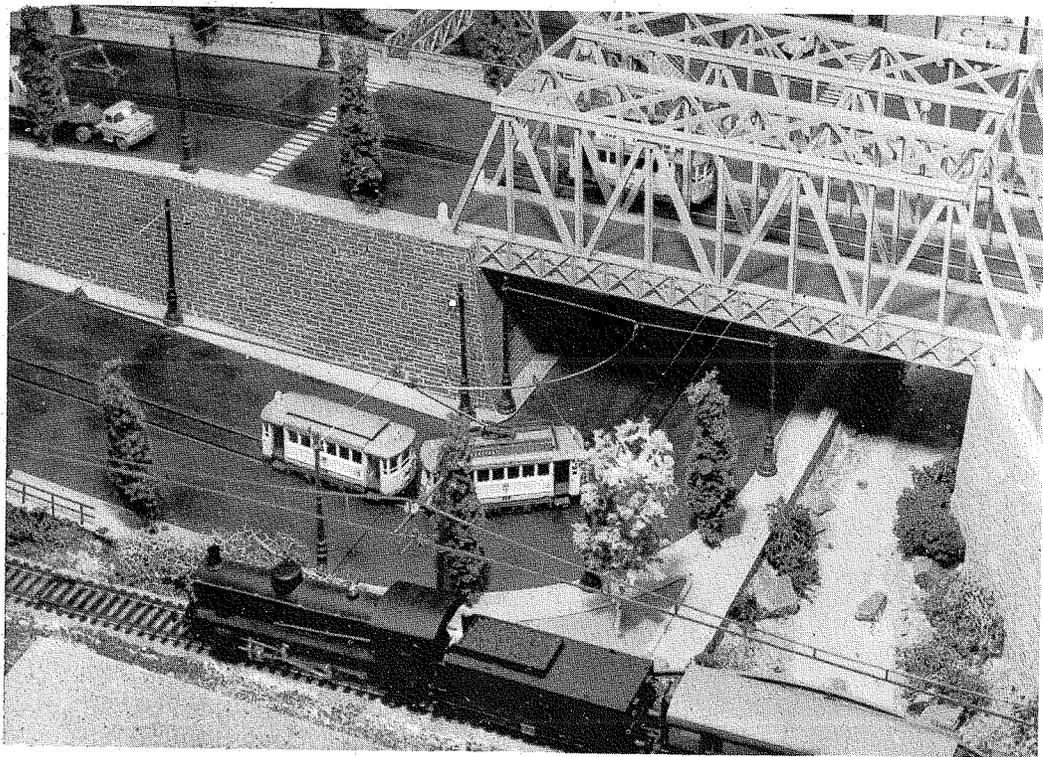


Fig. 1 Particolare del convoglio tranviario mentre sta passando sotto il cavalcavia Vollmer a triplice travata. Notiamo in primo piano il transito di un convoglio ferroviario.



Fig. 2 Questa figura riproduce il medesimo particolare della fig. 1, ma visto con un'altra inquadratura. Sopra il cavalcavia Vollmer sta transitando un altro convoglio tranviario.

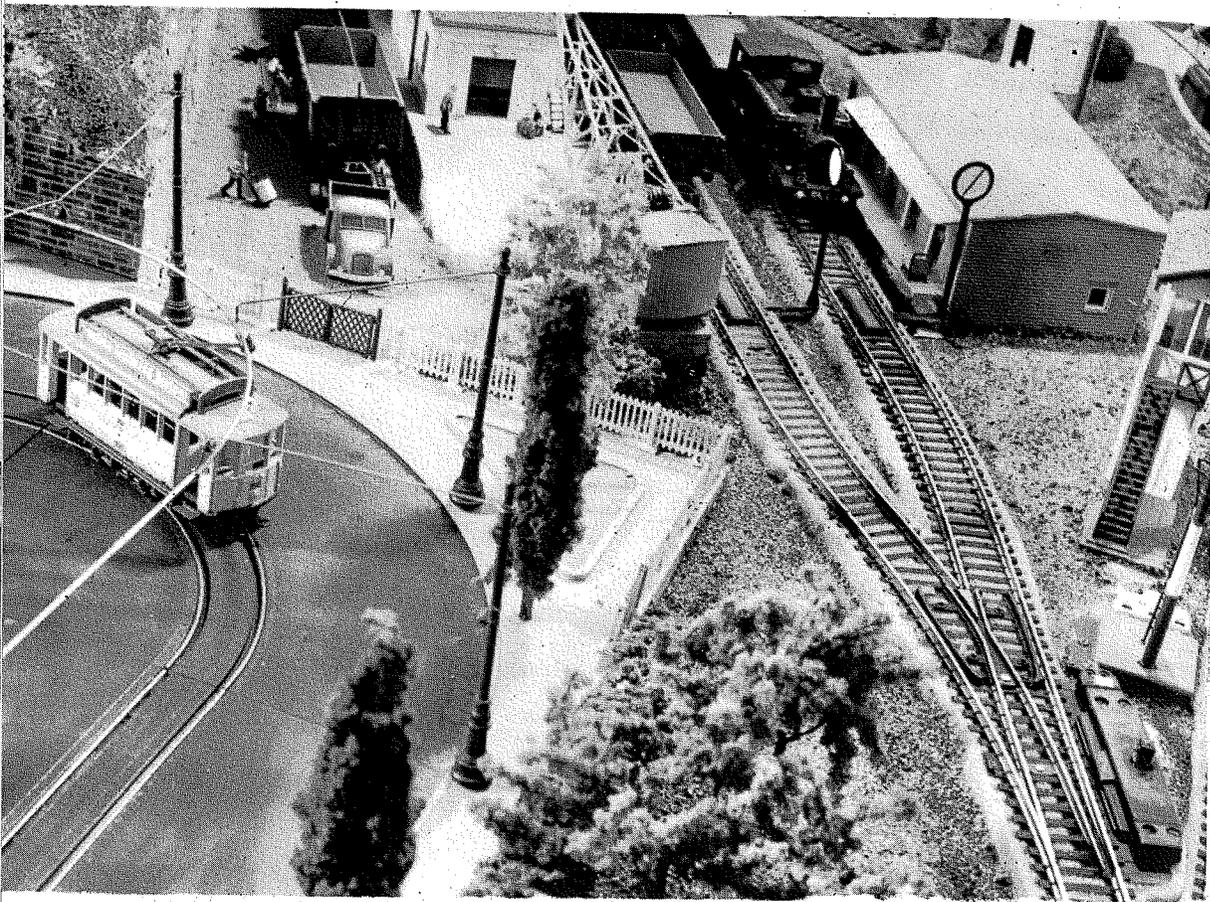


Fig. 3 Veduta di uno scorcio di plastico che comprende lo scalo merci ferroviario ed un angolo della sede tranviaria con una vettura in movimento.

andati a porsi i vari basamenti dei tratti in pendenza o sopraelevati pianeggianti.

Le striscie di compensato con le quali è ottenuto il piano d'appoggio in pendenza o sopraelevato sono state appoggiate su opportune assicelle distanziatrici di legno opportunamente disposte.

Per fissare definitivamente il tracciato tranviario al basamento di legno, sono stati usati dei chiodini passanti attraverso le due feritoie del cavalletto di collegamento delle sezioni stradali. Questi chiodini vengono poi nascosti dall'applicazione dei pali per la linea aerea posti appunto in corrispondenza delle feritoie di cui sopra. Con il tracciato tranviario a forma di otto, piuttosto lungo, usato in questo plastico si ha la possibilità di far funzionare contempo-

raneamente più convogli tranviari sulla medesima linea, qualora si usi un sistema di blocco automatico che per brevità non descriviamo.

Il tram è alimentato a corrente continua 4-12 V per una polarità tramite i binari e per l'altra polarità tramite la linea aerea.

Gli accessori del plastico sono stati particolarmente curati nella loro scelta e nella loro disposizione in modo da amalgamarli convenientemente sia con la linea ferroviaria che con quella tranviaria. In particolare, vogliamo accennare allo speciale ponte sopra e sotto il quale viene a passare la sede tranviaria. Esso è stato ottenuto con abile lavoro modellistico, usando due elementi del ponte a traliccio

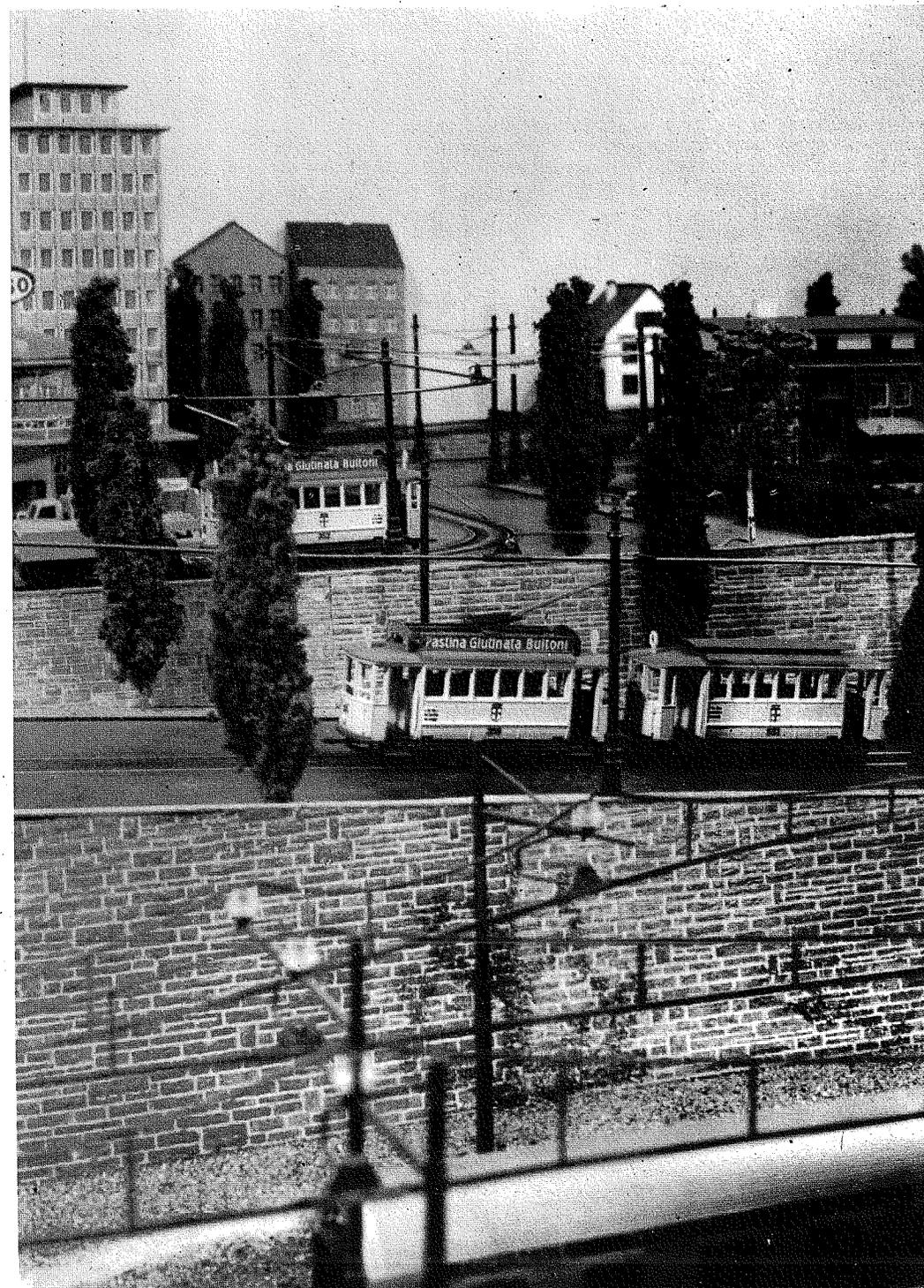
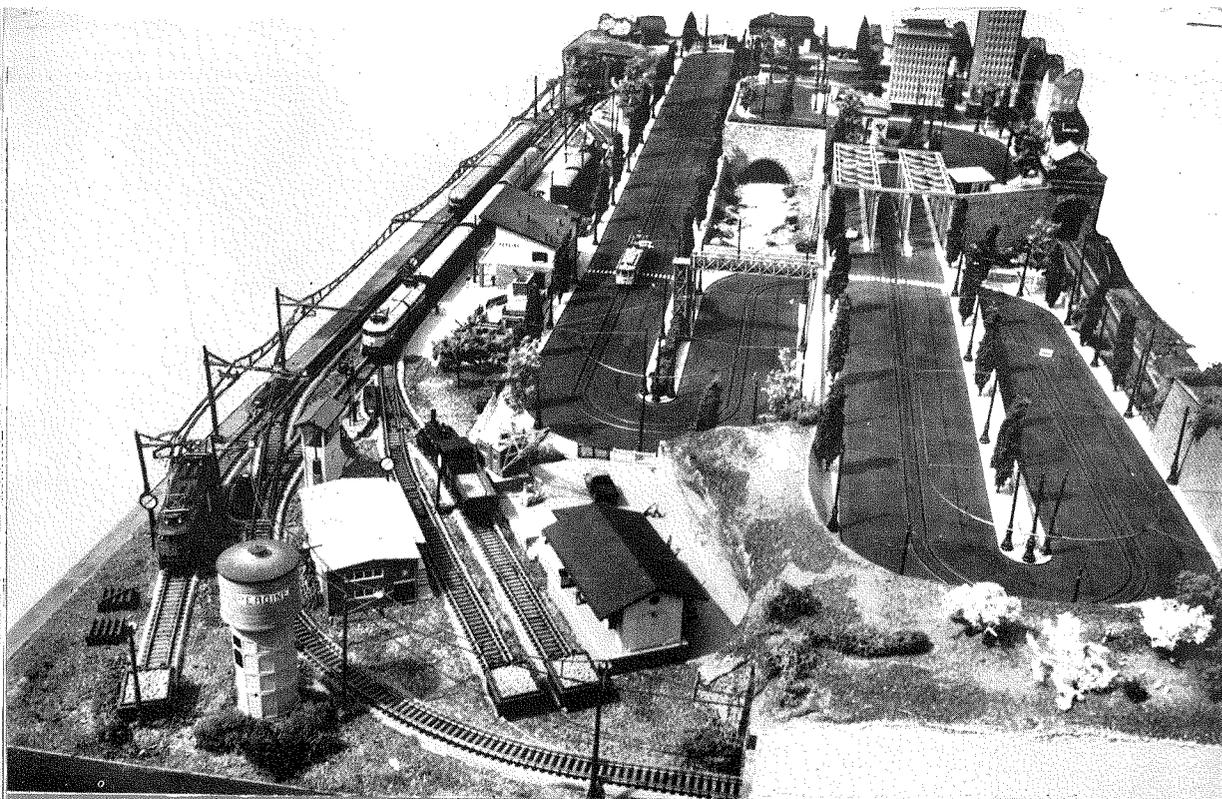
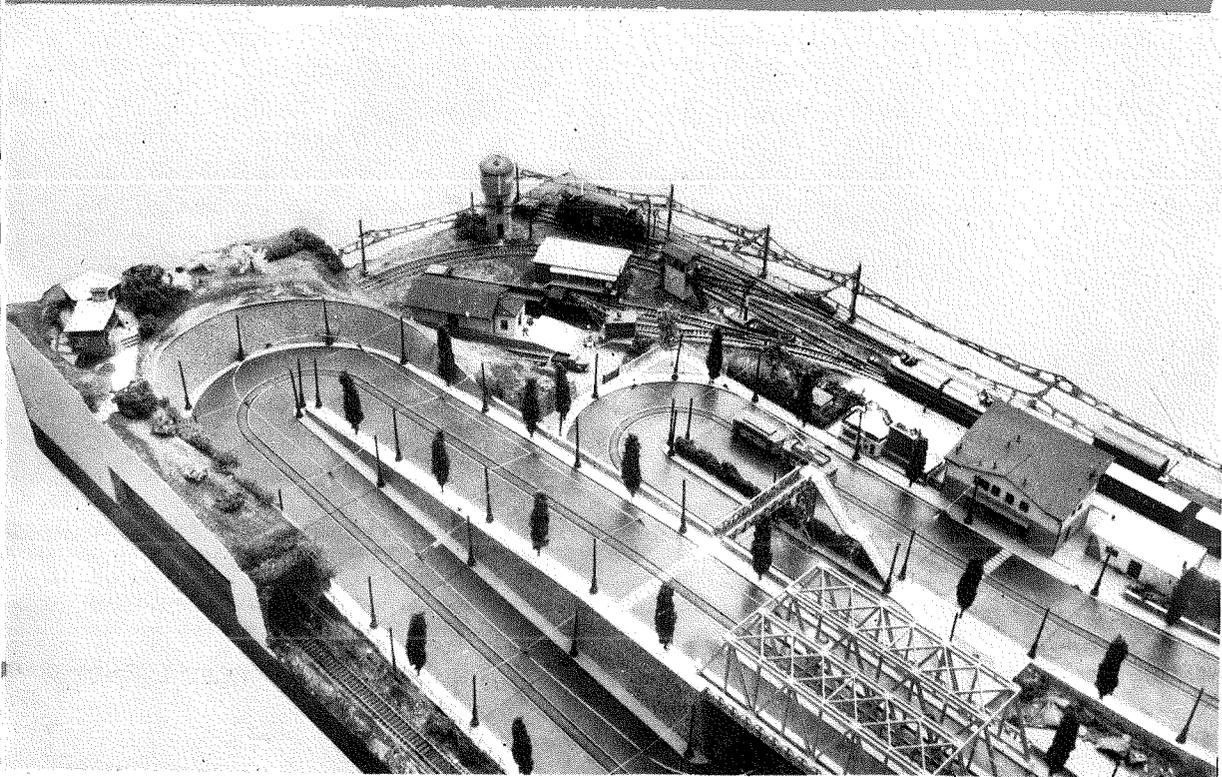


Fig. 4 Ecco un convoglio tranviario che sta percorrendo con la massima disinvoltura un tratto del tracciato stradale in discreta pendenza.



Sopra
Fig. 5 Una bella veduta d'assieme di tutto il plastico ferroviario con la linea tranviaria. Facciamo notare il notevole effetto d'assieme raggiunto dal plastico nel suo complesso.

Sotto
Fig. 6 Questa foto è stata ripresa dall'alto e mostra un settore del plastico in cui è particolarmente visibile il settore stradale riservato alla circolazione del tram.



Vollmer 2008, incastrati sulle due estremità del piano di tracciato del tram ed incollati con collante Faller 501. Il ponte che ne risulta è a tripla travata; al centro del ponte passa il tram, ai due lati vi è la sede stradale per il passaggio dei veicoli, alle estremità laterali vi sono i due passaggi pedonali. I parapetti laterali di questi ultimi sono stati ottenuti mediante il taglio di tratti di parapetto del cavalcavia Vollmer 5710.

A proposito del cavalcavia Vollmer 5710, esso è stato usato in un altro punto del tracciato come cavalcavia pedonale per la linea tranviaria.

La parte paesaggistica in genere e gli articoli di completamento del plastico, sono stati curati nei minimi dettagli. Una ben nutrita serie di grattacieli e di case Faller forma la città vera e propria. La dosata utilizzazione di casette e villette lungo il percorso tranviario ha dato inoltre un tono di particolare verismo alla zona residenziale della città. La linea tranviaria collega anche la stazione ferroviaria principale con una stazione secondaria, puramente decorativa e cioè non legata effettivamente al tracciato ferroviario, ma disposta in modo tale da essere pienamente valida agli effetti decorativi e realistici.

La decorazione finale del plastico ha comportato l'installazione di accessori quali panchine, figurine di persone, di animali e veicoli di vario genere lungo la sede stradale. Le figurine Preiser e i modelli di autoveicoli Wiking, oltre che formare una vasta gamma di articoli, assicurano una scrupolosa fedeltà al vero, rigorosamente basata sulla scala «H0». Citiamo anche il giardino all'italiana posto nella zona residenziale della città, con la fontana Faller B 162. Un'altra fontana è stata opportunamente disposta in un altro punto della città. Inoltre ricordiamo il posto di ristoro

con distributore di benzina Faller 215. Un accessorio molto decorativo in un plastico sono le staccionate. Esse sono state usate, appunto, per delimitare le strade ferrate, i giardini, le zone industriali contribuendo così a dare una ben determinata fisionomia topografica al paesaggio. Le zone verdi del plastico sono state preparate dipingendole opportunamente dapprima come sottofondo. Successivamente è stata usata l'apposita polvere Faller. Lungo le massicciate dei binari è stata usata una mistura di polvere marrone chiaro con una punta di rosso, per ottenere quel caratteristico color ruggine che si vede ai margini delle strade ferrate.

Il successo riportato da questo plastico durante la sua esposizione al Salone Internazionale del Giocattolo di Milano fu notevole sotto tutti gli aspetti e questo motivo ci ha indotti a presentarlo con questa descrizione, ad un pubblico più vasto, cioè a tutti i nostri affezionati amici fermodellisti che appassionatamente ci seguono sulla nostra Rivista.

Riteniamo che questo articolo e la serie di fotografie con schema del plastico, che abbiamo pubblicato a corredo dello stesso, siano state più che sufficienti a dare a tutti i nostri affezionati lettori una visione completa ed abbastanza chiara, del plastico.

Invitiamo tutti gli appassionati che hanno intenzione di costruirsi un plastico ex novo o di modificare quello che possiedono già, ad inserire nel loro impianto ferroviario anche il Sistema Tranviario Rivarossi, tenendo conto delle indicazioni da noi fornite con la descrizione del nostro plastico che però può essere anche variato a seconda dell'estro del costruttore ed in relazione allo spazio disponibile, alla spesa da affrontare ed a tanti altri fattori.

Buon lavoro, quindi, e buon divertimento con i treni ed i tram Rivarossi!

A proposito del Tramway Sistema Rivarossi, abbiamo il piacere di annunciare ai nostri affezionati lettori che questa nostra produzione ha ottenuto recentemente un ambito riconoscimento, essendo stata premiata con il Pinocchio d'oro 1963 quale migliore articolo di modellismo ferroviario.

Il Tramway Sistema Rivarossi è stato presentato al pubblico nel decorso anno 1962, ottenendo fin dal suo primo apparire un grande successo ed unanimi consensi.

Siamo particolarmente lieti che questa nostra realizzazione abbia ora ottenuto l'ambito premio del Pinocchio d'oro ad ulteriore conferma dell'alta qualità di tutta la nostra produzione.

La 18⁶ Bavarese. Riflessioni su di un modellino in scala "HO" e sulla storia di una grande macchina

I Puntata

Dedico questo modesto lavoro all'Ing. Kronawitter, Capo del Maschinenamt III della Direzione di Monaco delle Ferrovie Federali Tedesche, in segno di stima per lui e per la simpatia che ci unisce nel ricordo delle S. 3/6 Bavaresi.

Fiera Campionaria di Milano del 1963. La solita visita affrettata, ma il cui giro si è ristretto, questa volta, ancora più del solito, limitandosi, praticamente, agli Stands della Breda, della O.M., al Padiglione delle F.S. ed agli Stands ferroviari del Padiglione del Giocattolo.

Bella la vettura di 1a e 2a che, costruita dalla Breda, basandosi sulle caratteristiche tecniche della «Union Internationale des Chemins de Fer» (U.I.C.) si avvia, speriamo, ad essere la vettura dell'Europa finalmente unita.

Uno sguardo, anche se non troppo affrettato, allo Stand della O.M. in cui era presentata una grossa Diesel elettrica Co-Co destinata alle Ferrovie della Repubblica Argentina, una sosta dinanzi al cambio idraulico O.M., presentato smontato nei suoi elementi costitutivi e le consuete riflessioni da chi ha imparato a conoscere l'aurea semplicità della locomotiva a vapore.... Mi spingo fino al Padiglione delle F.S. ove uno dei miei vecchi agenti che, a distanza di anni, mi ha ancora riconosciuto, mi accompagna a vedere il plastico della grande centrale idroelettrica di Monastero nella Bassa Valtellina, che ha sostituito la vecchia centrale idroelettrica di Morbegno, costruita nel 1901 al servizio esclusivo della elettrificazione in trifase delle linee Valtellinesi. E così, il pittoresco ponte a schiena di asino, detto di Ganda, che conduce ad un gruppo di case poste vicino al fabbricato della vecchia centrale di Morbegno, non sarà più tormentato dal passaggio degli autocarri adibiti al servizio di essa e potrà contemplare in pace il ghiaioso letto dell'Adda, quasi privo, oramai, dell'acqua che, una volta, vi fluiva schiumeggiando.... L'acqua, ora, viene convogliata, docile al volere dell'uomo, in lunghi canali, per gittarsi, poi, a sfogare la forza, accumulata nelle lunghe discese delle valli alpine, entro le grosse turbine accoppiate alle macchine produttrici di quella energia elettrica, la cui essenza ci sfugge in realtà, ma che noi sappiamo ben sfruttare negli infiniti impieghi che il progresso della scienza e della tecnica ha saputo trovare per essa.

Dietro-front e via per il padiglione del giocattolo. Una sosta negli stands della produzione straniera per osservare le poche novità presentate, un'altro nello stand di una Ditta a carattere artigiano che lavora bene in scartamen-

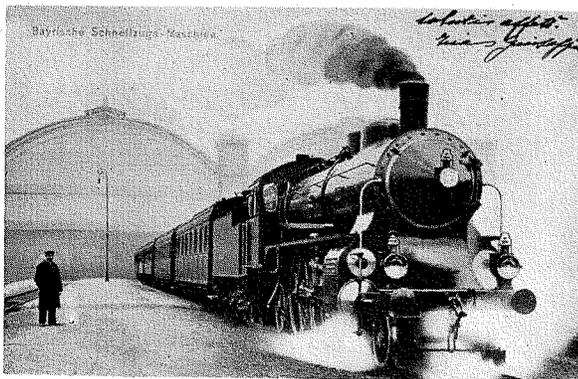


Fig. 1
La stazione Centrale di Monaco di Baviera nell'anno 1905 con treno in partenza trainato da una locomotiva S. 2/5. (Da cartolina illustrata della Raccolta Zeta-Zeta).

to zero e, poi, ancora in marcia verso lo Stand della Rivarossi, innanzi al quale sostava, attento, un discreto pubblico. La Signorina allo sportello, che mi conosce ed alla quale avevo chiesto invano di vendermi un catalogo, mi fa cenno, invece, di entrare. Mi accoglie uno dei dirigenti della Ditta il quale, alla mia preghiera di conoscere se ci sono delle novità e di mostrarmele, mi risponde che ci sono, ma fa seguito con: «E lei, Signor Zeta-Zeta, che cosa ci prepara di buono?» (Sottinteso per la Rivista).

«Mahl Ho in mente qualche cosa sulla Ferrovia Porrettana, ma sono alla ricerca di materiale.... Per la storia della Trazione Elettrica in Italia ho pronto molto materiale assolutamente inedito, ma bisogna che mi passi la fiacca che mi ha lasciato addosso l'influenza.... Vedremo comunque..... e poiché l'occhio mi era caduto sopra una 691 «HO», ho fatto seguito con: «Bella! E' assolutamente proporzionata. E questa? dico nell'additare una macchina in «HO» dalle forme per me certamente non sconosciute, posta, quasi a piombo della 691, ma due ripiani al di sotto, nello scaffale a destra dell'ingresso dello Stand». «Questa è una 18⁶ delle

Ferrovie Bavaresi che facciamo, per ora, in scatola di montaggio, in coproduzione con la Trix.....» «Carina.....» fu la mia risposta ed il discorso si arrestò lì.

Avevo fretta di tornarmene a casa e d'altro canto un Signore, certo un possibile acquirente dei prodotti della Rivarossi ma, non meno certamente, un patito del modellino della 691, attendeva di parlare con il dirigente della Rivarossi.

Nel lungo percorso in autobus tra la Fiera Campionaria e la fermata più prossima alla mia casa tornai con il pensiero alla 18⁶, come l'avevo vista una sera, ai primi del mese di Ottobre del 1953, nella ancora semi distrutta Stazione Centrale di Monaco, in testa al treno in arrivo da Lindau e che portava colleghi e amici del mio ufficio, diretti come me all'Esposizione dei Trasporti, esposizione che riprendeva la serie, interrotta dalla guerra del 1914, di quelle Esposizioni Regionali con le quali le industrie Bavaresi cercavano di contrapporsi allo strapotere di quelle della Ruhr ed in genere della Germania settentrionale. Ero triste in quel momento. Il nome di «Dachau», che avevo letto osservando la fitta tabella degli arrivi e delle partenze della stazione di Monaco Centrale, aveva richiamato alla mia mente gli orrori dei campi di sterminio nazisti ed associato alla visione dei diroccati muri della stazione di Monaco Centrale, aveva stretto l'animo in una morsa di angoscia senza fine.....

La 18⁶ che si era venuta a fermare proprio vicino a me col vapore che usciva stridendo dai suoi tubi, sembrava volesse farmi coraggio e mi dicesse:

«Su, su.... l'Esposizione dei Trasporti non significa forse il cercare di riacciare i rapporti tra gli uomini perchè si conoscano meglio e mettan così la parola fine agli odi ed alla guerra? E tu, non sei venuto qui, forse, per cercare le traccie della «Von Frauendorfer» del Palatinato Bavarese, delle macchine del Baden, delle 3/5 Bavaresi dalle quali provengo e sulle cui immagini ha sognato bambino?»

Le grandi tettoie della stazione di Monaco, (fig. 1) quali le ricordi tu per averle osservate il 27 Marzo 1918 dal treno ospedale che ti riportava a casa, non ci sono più, ma ci sono pur sempre io che, riprendendo a camminare, rappresento la vita, la vita che riprende tal quale l'erba che spunta dalle macerie di questa stazione....

La «Von Frauendorfer» Schnellzugs Maschine der Bayrischen Pfalz, la 739 Serie II Badische Schnellzugs Maschine, la 3007 e 3302 Bayrischen Schnellzugs Maschine eran lì che mi attendevano, come sempre da tanti, tanti anni, ferme al loro posto e balzarono fuori subito con i loro colori, sempre vivi, quando, appena giunto a casa, andai a cercarle nel loro album, senza neppure curarmi della festa che mi faceva la mia cagnetta, lasciata per lunghe ore sola a custodire una casa piena di tante cose che farebbero, probabilmente, felici molti lettori di «HO», ma vuota, e per sempre, da più che tre anni oramai, da chi «con le sue mani d'oro» la riempiva veramente tutta....

Osservai a lungo quelle cinque cartoline a

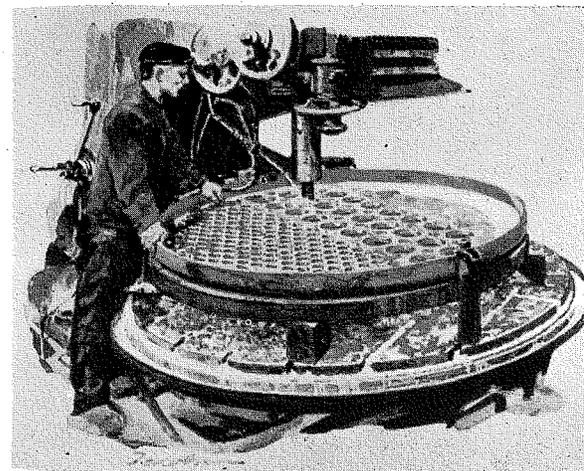


Fig. 2
Officine Krupp di Essen. Lavorazione dei fori di una piastra tubolare anteriore per caldaia da locomotiva. (Da cartolina riproduzione di quadro delle Officine Krupp. Raccolta Zeta-Zeta).

colori che una buona zia aveva inviato, nel 1905, all'irrequieto Zeta-Zeta, costretto, per necessità di studi, in un collegio, prigione per lui, ove era accompagnato dalle odiate locomotive del gruppo «870» in funzione di carabinieri.... (vedi alla pag. 10 del n. 52 di «HO»). Le osservai a lungo mentre la lampada della grande cucina, il cui arredamento conserva ancora, in alcune sue parti, i segni del terribile bombardamento aereo su Mestre, Marghera e Treviso del Venerdì Santo del 1944, inondava di luce l'album che poggiava aperto sul bianco tavolo che serve, anche per me, da lavoro.

Come eran belle quelle macchine, come era bella la stazione di Monaco con le sue grandi tettoie ed una S. 2/5 delle Reali Ferrovie Bavaresi in partenza con un treno diretto composto di monumentali vagoni, a carrelli decorati, in alto e al centro, con le insegne della casa regnante dei Wittelsbach, uno scudo dipinto a piccole losanghe bianche e nere sorretto da due leoni rampanti!

Ma l'album delle cartoline fu presto raggiunto da quello delle grandi fotografie delle macchine Bavaresi, Badesi e del Palatinato, preziosi doni dell'Ing. Kronawitter, Capo del Maschinenamt III di Monaco, album che, avendo inizio con la grossa Crampton «Pfalz», attualmente al Museo Ferroviario di Norimberga, si chiude con la fotografia della 18⁶ ripresa non nelle consuete inquadrature di binari e di officine, ma bensì tra il verde dei prati e delle piante di un parco signorile. No, non aveva certo bisogno la 18⁶ della presenza di più o meno vezzose indossatrici per far risaltare la purezza e l'armonia delle sue forme che non stonavano certo con il verde circostante.....

Ed allora mi fu facile prendere la decisione che da lunghissimo tempo maturava in me, quella cioè di parlare ai lettori di «HO» delle mac-

chine del Baden e della Baviera, tipiche rappresentanti, sempre, di quella scuola costruttiva della Germania meridionale che ha saputo fondere in un complesso armonico la linea estetica e la potenza meccanica....

Cenni sulla distribuzione geografica delle varie Reti ferroviarie tedesche

Ho detto, accennando alle mie vecchie cartoline a colori, forse le più vecchie della mia raccolta, che esse rappresentano locomotive a vapore del Palatinato Bavarese (Bayerische Pfalz) del Baden e della Baviera.

Orbene, il Palatinato Bavarese, conosciuto anche con il nome di Palatinato Renano o quello di Baviera Renana, è una regione della Germania che, pur mancando della continuità geografica con il Regno di Baviera, cui era separato dai Granducati del Baden, dell'Assia e del

Munster-Neustadt-Strasburgo. La sua Rete ferroviaria era anche interessata per il trasporto del carbone della Saar e del ferro della Lorena verso la parte centrale della Germania. Questo spiega il perchè le locomotive della modesta Rete del Palatinato, che si appoggiava, per la loro costruzione, alle Grandi Fabbriche Krauss e Maffei di Monaco, fossero tra le più notevoli del decennio immediatamente precedente al 1909, anno in cui la Rete del Palatinato entrò a far parte di quella maggiore Bavarese.

La Rete del Baden, 1.712 Km. in tutto, comprendeva, come linea principale, quella della destra del Reno che da Basilea per Friburgo e Karlsruhe, già capitale del Granducato del Baden, si unisce a Ludwigshafen alla Rete già del Palatinato ed a quella che era la più grande Rete dell'Impero Germanico, la Prussiana Assiana (36.177 Km. di linee). Le Ferrovie Badesi erano anche interessate ai collegamenti tra l'Alsazia e la Lorena, da una parte, e Norimberga, dall'altra, attraverso la Foresta Nera ed a quelli tra la Germania Nord Occidentale ed il lago di Costanza attraverso la linea che si dirama a Mannheim da quella della destra del Reno. Questo complesso di linee, non sempre a profilo facile e comunque importantissime, come quella della destra del Reno, per il traffico che ivi si svolgeva e si svolge ancora, richiedeva locomotive veloci e nello stesso tempo dotate di elevate capacità di traino.

La Rete Bavarese comprendeva, dopo la fusione con quella del Palatinato, 6.736 Km. di linee molte delle quali importantissime per i collegamenti trasversali Alsazia-Lorena e Palatinato con la Sassonia e l'Impero Austro-Ungarico (Boemia) e per i collegamenti Nord-Sud tra Berlino e l'Italia nonché tra la Germania Nord Occidentale e l'Austria. Questo complesso di linee, alcune delle quali attraversano zone montagnose e, quindi, a profilo difficile, richiedeva macchine veloci ed anche con notevoli capacità di traino, le cui caratteristiche si svilupparono in modo quasi completamente simile a quello delle locomotive Badesi.

Da questi accenni avrete certamente compreso come le Ferrovie dell'Impero Tedesco le quali nel 1908, anno in cui si riferiscono i dati Kilometrici sopra indicati, comprendevano 57.354 Km. di linee di cui 53.102 ad esercizio statate e 4.252 ad esercizio privato (1) fossero divise in varie Reti per completare l'elenco delle quali occorre aggiungere la Rete del Württemberg (1.880 Km. di linee), quella del Regno di Sassonia (2.790 Km. di linee), quella dell'Alsazia e Lorena, territorio dell'Impero, (Km. 1.986 di linee) ed infine quelle del Gran Ducato del Meclemburgo e dell'Oldemburgo rispettivamente 1.100 e 649 Km. di linee.

Le grandi fabbriche tedesche di locomotive. I loro tecnici ed i tecnici delle Ferrovie Tedesche cui molto deve il progresso raggiunto, prima del 1914, nella costruzione delle locomotive a vapore

Ad eccezione del Meclemburgo e dell'Oldemburgo che, non avendo fabbriche di locomotive nel loro territorio, si servivano prevalentemente

di quelle della Prussia, ogni Rete, pur seguendo, ovviamente, l'evoluzione generale delle locomotive a vapore in un modo che a me sembra abbastanza uniforme, costruiva generalmente su progetto proprio, utilizzando allo scopo le fabbriche di locomotive, alcune delle quali di rinomanza mondiale, dislocate sul proprio territorio.

Così ad esempio la Comunità Prussiana Assiana delle Ferrovie si serviva di ben otto fabbriche, tra le quali, particolarmente ben conosciute, la Schwartzkopff e la Borsig di Berlino, la Henschel di Cassel e la Hanomag di Hannover, assorbita, poi, nel 1924 dalla Henschel.

Le Ferrovie della Sassonia disponevano della ben conosciuta anche in Italia Sächsische Maschinenfabrik vormals Rich. Hartmann di Chemnitz, quelle del Württemberg della Maschinenfabrik vormals Emil Kessler di Esslingen, le Ferrovie del Baden si servivano della Maschinenfabrik di Karlsruhe ma si appoggiavano anche alle due fabbriche Krauss e Maffei, entrambe di Monaco di Baviera. Ovviamente, la piccola Rete del Palatinato si serviva, anche quando essa era autonoma, delle Fabbriche Krauss e Maffei, uniche fornitrici delle Ferrovie Bavaresi.

La Rete dell'Alsazia e Lorena merita un po' un cenno a parte perchè la Società Alsaziana di costruzioni meccaniche, proprietaria delle Officine di Moulhouse (già Köclin (2)) e di quelle di Grafenstaden, le quali ultime fornivano locomotive per l'Alsazia e Lorena e ne fornirono anche alle varie Direzioni autonome del gruppo Prussia-Assia, era proprietaria anche delle Officine Meccaniche di Belfort, città rimasta alla Francia, anche dopo il passaggio dell'Alsazia e Lorena all'Impero Tedesco, perchè, malgrado un lunghissimo assedio, durante la guerra franco-prussiana del 1870-1871, i tedeschi non erano riusciti ad impossessarsene.

In conseguenza della forzata separazione, le Officine di Belfort continuarono a fornire locomotive, ma per le Ferrovie Francesi, mentre su quelle di Grafenstaden si appoggiavano, come ho detto, prevalentemente le Ferrovie dell'Alsazia e Lorena.

Avendo, però l'Ing. De Glhen, Direttore delle Officine di Belfort, collaborato con l'Ing. Du Bousquet, Capo della Trazione delle Ferrovie Francesi del Nord, nell'attuazione di quel sistema di doppia espansione (3) e quattro cilindri larghissimamente diffuso in Francia, che è generalmente conosciuto con il nome di sistema Du Bousquet - De Glhen e di cui parleremo più avanti, Grafenstaden, rimasto sempre legato a Belfort, seguì, fin quando gli fu possibile, la tecnica francese nella costruzione delle locomotive per le Ferrovie dell'Alsazia e Lorena, tecnica che, per ciò che concerne le macchine a doppia espansione e quattro cilindri, secondo, cioè, il sistema Du Bousquet - De Glhen, fu prevalentemente seguita (fig. 5) anche nelle reti principali tedesche, fino alla generalizzazione,

avvenuta dopo il 1900, della doppia espansione e quattro cilindri, disposti in unico allineamento, sistema Von Borries, del quale parleremo più diffusamente in seguito.

Se esaminiamo la distribuzione geografica delle fabbriche di locomotive noi vediamo che le Ferrovie della Prussia e dell'Assia facevano capo a otto fabbriche di locomotive tra maggiori e minori mentre le Ferrovie del Baden e della Baviera, tecnicamente loro rivali, come vedremo più avanti, facevano capo praticamente a due fabbriche di locomotive maggiori ed una minore. Alsazia e Lorena, Sassonia e Württemberg stavano come ho già accennato un po' da parte. Per altro la Maschinen Fabrik Emil Kessler di Esslingen, il cui nome è ricorso parecchie volte su «H0» come fornitrice fin dal 1847 delle varie Ferrovie Italiane ed a capo delle quali era, i primi anni del presente secolo, l'Ing. Klose, inventore di un sistema, complesso anzi che no,

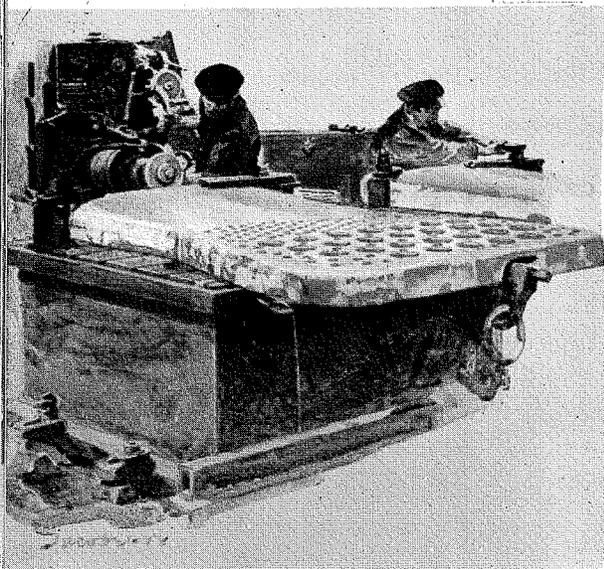


Fig. 3
Officine Krupp di Esson. Lavorazione della piastra tubolare di focolaio per caldaia da locomotiva. (Da cartolina riproduzione di un quadro delle Officine Krupp. Raccolta Zeta-Zeta).

Regno del Württemberg, apparteneva, come suoleva dirsi un tempo, alla corona della Baviera e poichè esso si estende, tra il confine Nord con l'Assia e quello Sud con l'Alsazia, lungo la riva sinistra del Reno, questo vi spiega la ragione per la quale il Palatinato venisse anche chiamato Baviera Renana.

Data la sua posizione geografica, il Palatinato Bavarese era interessato, ferroviariamente parlando, dai treni diretti da Berlino a Strasburgo, capitale dell'Alsazia Lorena, allora Terra dell'Impero, e che seguivano la via Ludwigshafen sul Reno e Neustadt, nonché da quelli provenienti dall'Olanda e dai paesi Renani e diretti a Basilea, i quali seguivano la via di

(1) Nel 1909 i Km. di linee salirono a 58.444 di cui 54.947 ad esercizio statale e 3.497 ad esercizio privato

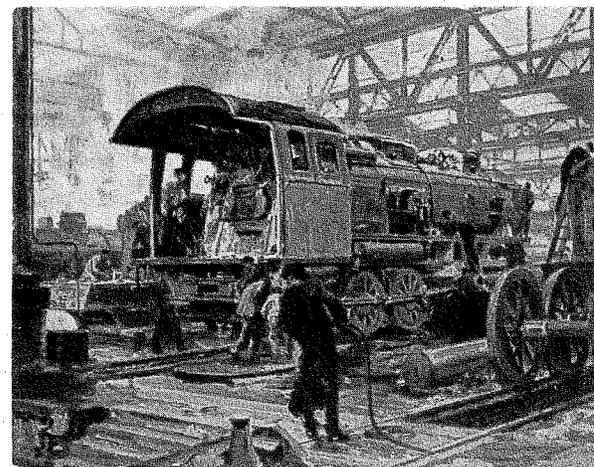


Fig. 4
Hanomag di Hannover. Montaggio locomotive (Da cartolina riproduzione di un dipinto della Hanomag di Hannover. Raccolta Zeta-Zeta)

per rendere snodati gli assi delle locomotive, produsse, nel 1914, la prima locomotiva tedesca pesante da merci del tipo 1-6-0, mentre la Hartmann di Chemintz, grande fornitrice anch'essa di locomotive a numerose ferrovie europee, seguì, per ciò che concerne le locomotive destinate alle Ferrovie della Sassonia, degli indirizzi starei per dire piuttosto normali, e solo intorno al 1914 produsse, per le Ferrovie della Sassonia, le sue prime Pacific, che ricalcavano le orme di quelle Badesi-Bavaresi, ed in piena 1a guerra mondiale mandò fuori, sempre per le ferrovie della Sassonia, le prime 1-4-1, macchine veloci da viaggiatori, che, a quel momento,

2) Köclin di Mulhouse fornì molte locomotive alle Ferrovie Italiane tra cui le grosse 0-4-0 sistema Benignot della Porrettana (vedi a pag. 15 del n. 28 di «H0».

3) Per la doppia espansione vedere i cenni che ne sono stati dati alle pag. 12 del n. 28 di «H0».

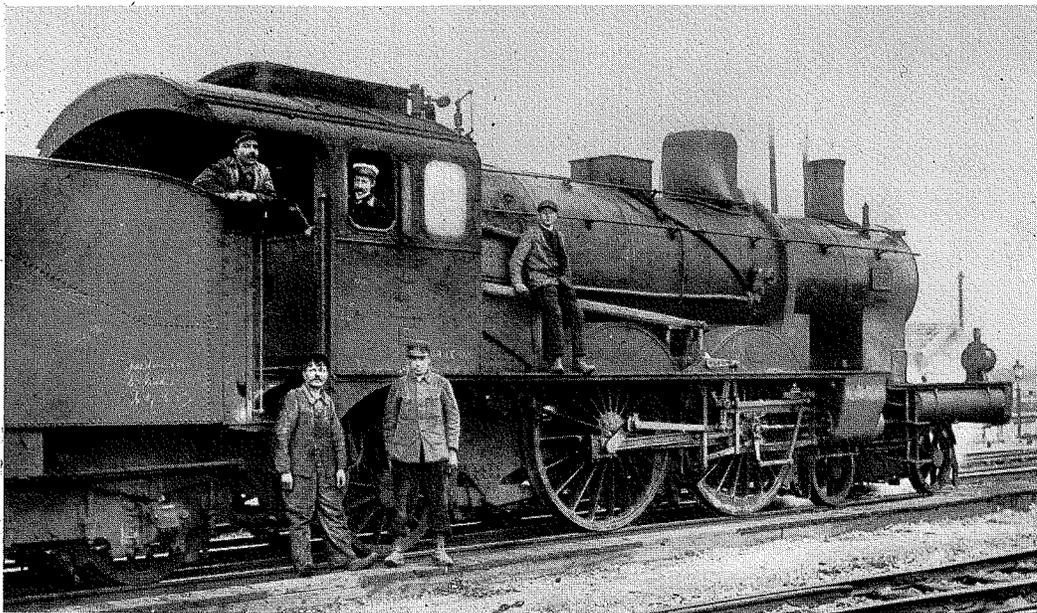


Fig. 5
Locomotiva - già delle Ferrovie Prussiane Serie S. 7, ceduta alle Ferrovie Francesi con l'armistizio dopo la guerra 1914/1918 - tipo Atlantic (2-2-1) a vapore saturo e doppia espansione a quattro cilindri, due esterni ad alta pressione e due interni a bassa pressione, sistema Du Bousquet - De Gihen. Questa macchina faceva parte di un gruppo di 19 unità costruita da Grafenstaden per le Ferrovie Prussiane nel 1905, gruppo che è, per così dire, il più prussianizzato dei tre gruppi di 2-2-1 Du Bousquet - De Gihen costruiti da Grafenstaden per le Ferrovie Prussiane rispettivamente negli anni 1903, 1904 e 1905 e di cui, quello del 1903, è costituito da locomotive che palano la copia esatta, o quasi, delle Atlantic della Rete Francese del Paris-Lyon-Méditerranée. Premesso che Grafenstaden fornì, nel 1894, alle Ferrovie Prussiane la prima locomotiva tedesca a doppia espansione e quattro cilindri, una 2-2-0 Du Bousquet - De Gihen dalla linea tipicamente Francese Nord, ad essa seguirono, costruite da Grafenstaden negli anni tra il 1898 ed il 1902 secondo lo stesso sistema di doppia espansione, 18 2-3-0 per servizio misto e seguì anche, costruito in parte a Grafenstaden ed in parte da Henschel Cassel, un certo numero di 2-2-0 Du Bousquet De Gihen Serie S. 5 dalla linea piuttosto Prussiana. Henschel fornì anche alle Ferrovie Prussiane un certo numero di 2-2-1 Du Bousquet De Gihen, tipo terza serie di Grafenstaden, ma, a partire dal 1905, le applicazioni del sistema Du Bousquet De Gihen cessarono nelle Ferrovie Prussiane ed in generale nelle Ferrovie germaniche a favore del sistema V. Borries.

1917, risultarono essere le più potenti locomotive a vapore europee, e la cui tecnica di costruzione teneva anch'essa della scuola Badese-Bavarese.

Dopo aver accennato sommariamente alla produzione delle fabbriche della Alsazia e Lorena, del Württemberg e della Sassonia, mi verrebbe la voglia di parlare un po' della produzione delle locomotive per la Comunità Ferroviaria Prussiana-Assiana, anche perchè la parte che toccò all'Italia delle locomotive tedesche, cedute all'atto dell'armistizio dopo la guerra 15-18 agli allora alleati, e che fu abbastanza abbondante, era composta, con la sola eccezione di una 0-5-0 Serie XIHB delle Ferrovie della Sassonia, di locomotive prussiane prevalentemente dei tipi G. da treni merci, mentre poche erano quelle dei tipi P. da treni viaggiatori non veloci e pochissime dei tipi S. da treni viaggiatori veloci oppure dei tipi Tenders.

Ma poichè questo mi porterebbe a divagare

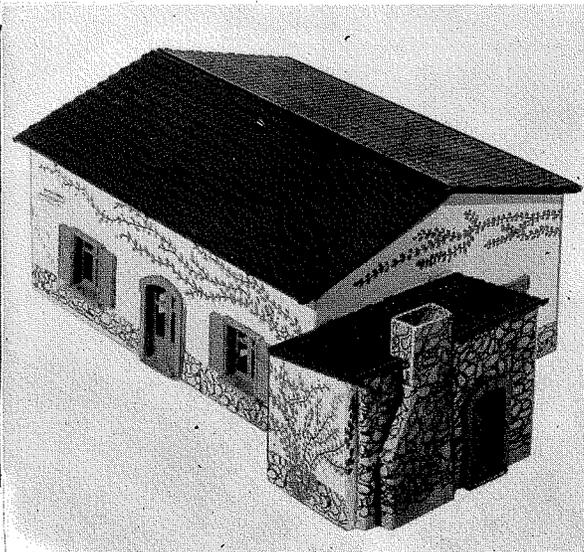
troppo dall'argomento del presente articolo che vuol essere di trattazione, soprattutto, delle locomotive del Palatinato, del Baden e della Baviera, sorvolo sulle locomotive prussiane e, pur riservandomi di parlarne in altra occasione con la dovuta ampiezza, accenno ai due grandi tecnici delle locomotive a vapore prussiane o, se meglio vi piace, ai due maestri della scuola settentrionale tedesca delle locomotive a vapore. Essi sono il Regierungsbaaurat (Consigliere costruttore tecnico) Prof. August Von Borries, precursore e propugnatore delle locomotive a doppia espansione da lui molto perfezionate ed al quale le Ferrovie Tedesche debbono il banco di prova locomotive installato a Grünwald presso Berlino, ed il suo rivale, Geheimrat (Consigliere Intimo) Robert Garbe, tenace propugnatore del vapore surriscaldato e nel sistema dovuto all'Ing. Schmidt (vedi per i cenni sul vapore surriscaldato alla pag. 34 del n. 30 di «HO».)

(continua)

(Zeta-Zeta)

COSTRUZIONI in CARTONCINO

CASSETTA PER VILLEGGIATURA



do poi le lettere indicative segnate sulla tavola, procedete all'unione dei lati da far combaciare fra di loro, usando listelli di legno di balsa di adeguata misura. La costruzione deve sempre essere rinforzata incollando nell'interno dei listelli sempre in legno di balsa.

Sulla tavola è stata disegnata anche la pianta della casetta, che andrà anch'essa ritagliata e sulla quale dovrete appoggiare ed incollare le pareti della casetta che avete precedentemente unito.

Per il completamento della costruzione occorre usare: due porte SFN 909, alcune finestre SFN 911 e SFN 908, 2 tetti SFN 921-1 ed un tetto SFN 921-2.

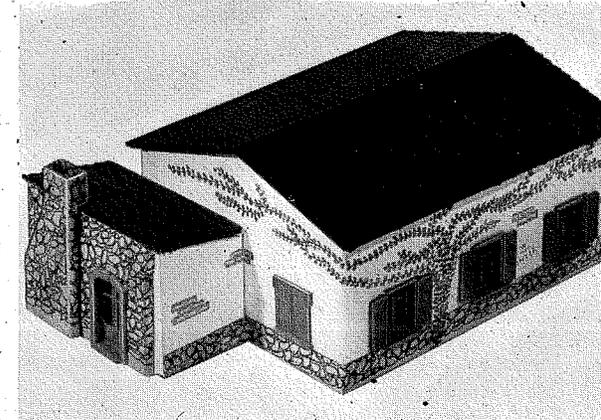
Per tutte le pieghe delle linguette, vale la regola della piega indietro guardando la tavola di costruzione, cioè piega dritta.

A tutti i nostri amici auguriamo buon divertimento e buona villeggiatura!

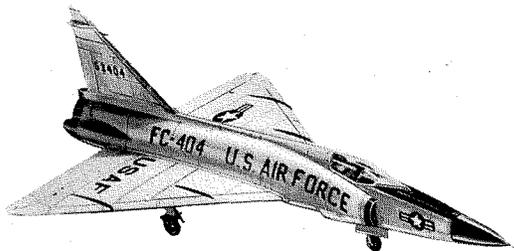
La tavola di costruzione in cartoncino mod. 543 «Casetta per villeggiatura» inserita in questa Rivista, darà modo a tutti gli appassionati di fermodellismo di costruirsi facilmente, con poca spesa ed in breve tempo, una graziosa villetta che rappresenterà un motivo nuovo ed esteticamente valido per il loro plastico.

Le modalità di costruzione della «casetta» sono le stesse che già altre volte abbiamo pubblicato sulle precedenti riviste a corredo di altre costruzioni simili.

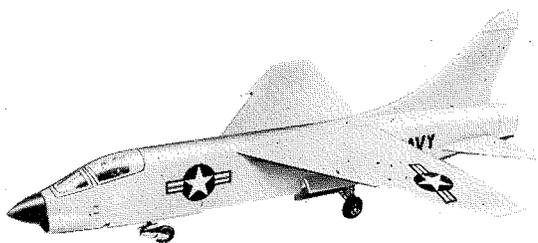
Come al solito, dovrete incollare la tavola su di un foglio di cartoncino «Bristol». Quindi ritagliate con cura i vari pezzi che compongono le pareti della villetta. Seguen-



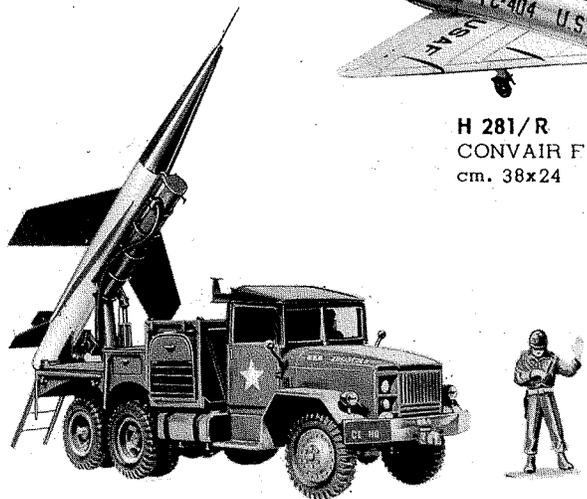
Revell Authentic Kits



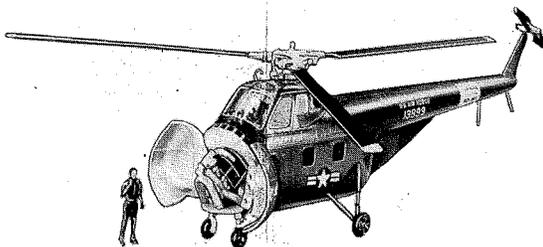
H 281/R
CONVAIR F 102 DELTA DAGGER
cm. 38x24 **L. 2.400**



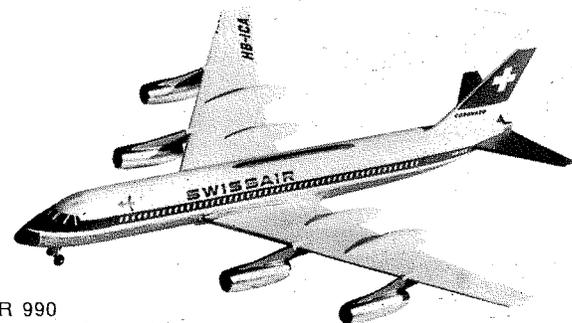
H 154/R
CHANGE VOUGHT CRUSADER F 8U-1
con teleguida - cm. 25x17 **L. 1.200**



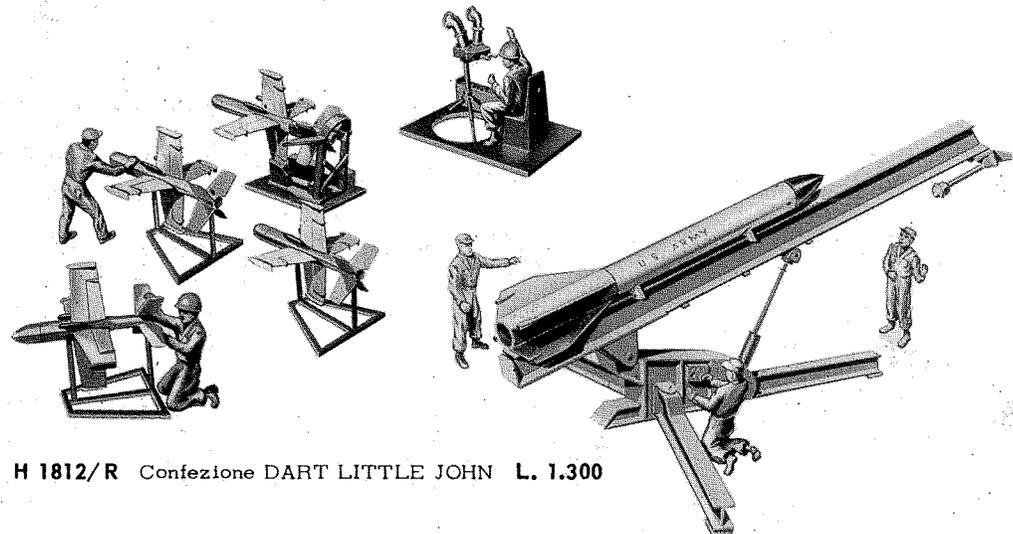
H 1816/R Autocarro con missile LACROSSE
cm. 26 **L. 2.200**



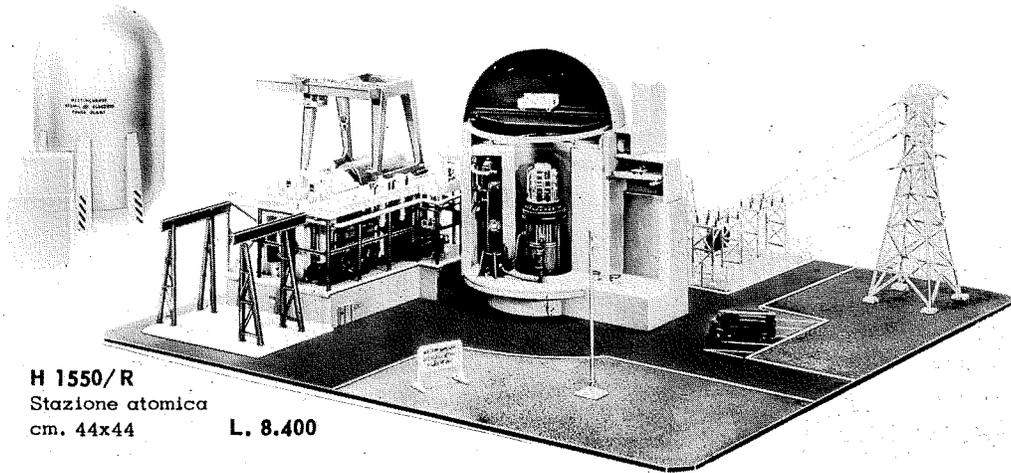
H 214/181/R
SIKORSKY S-55
cm. 27x30 **L. 1.200**



H 254/R
CONVAIR 990
cm. 32x27 **L. 1.500**



H 1812/R Confezione DART LITTLE JOHN **L. 1.300**

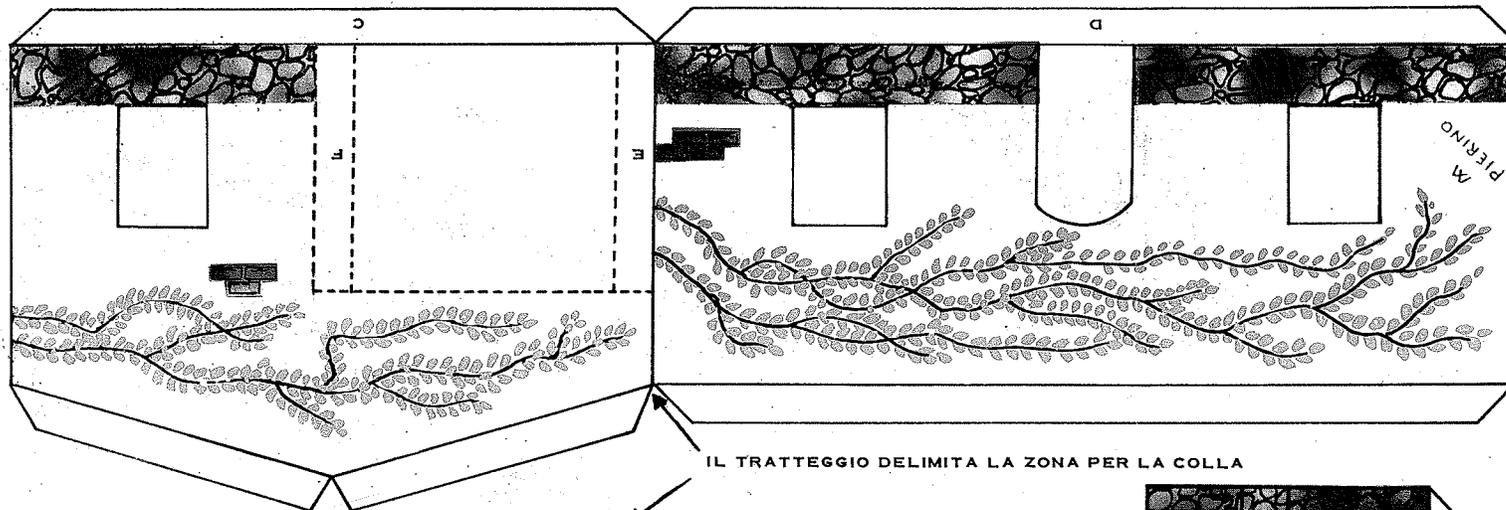
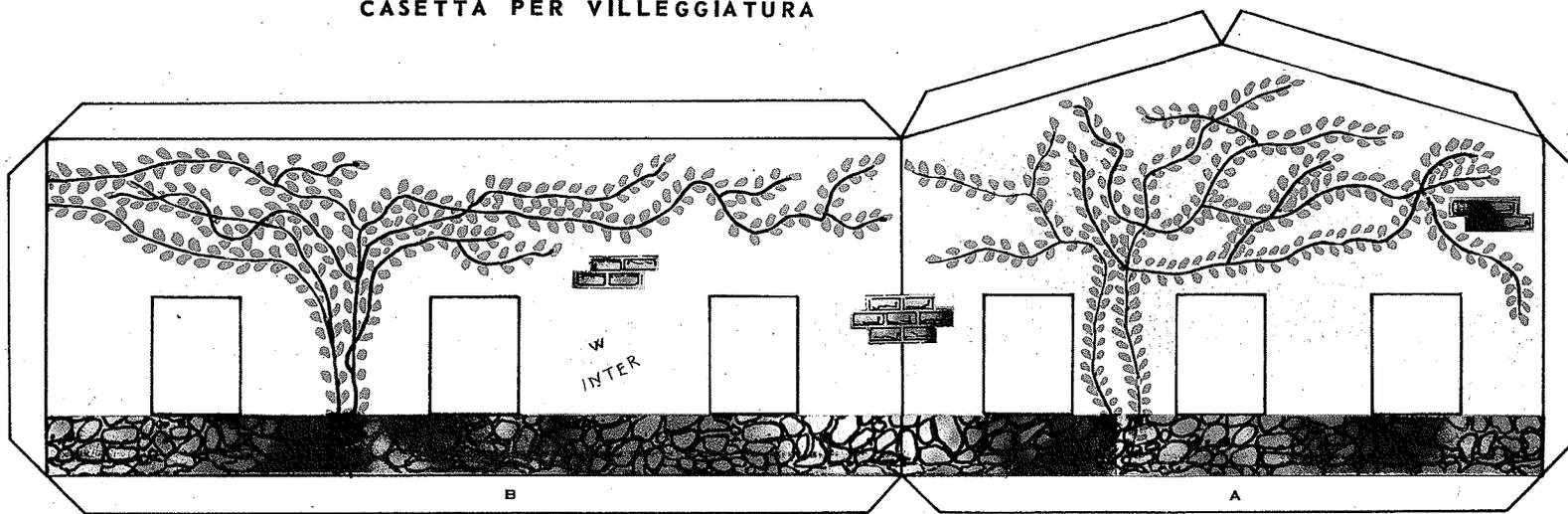


H 1550/R
Stazione atomica
cm. 44x44 **L. 8.400**

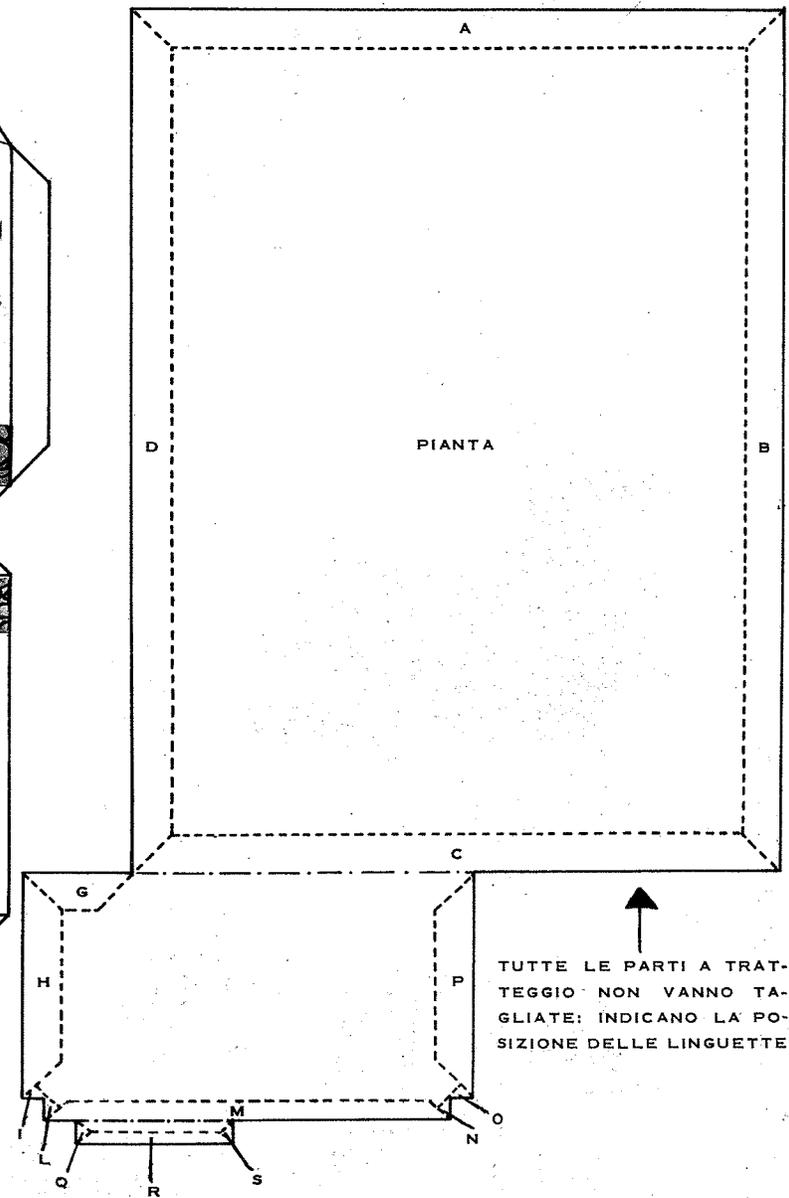
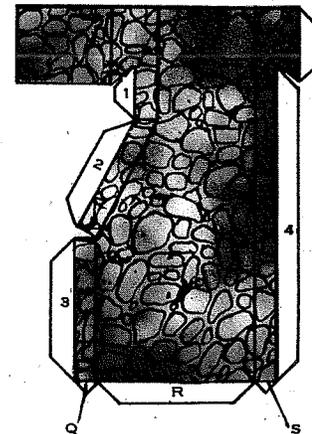
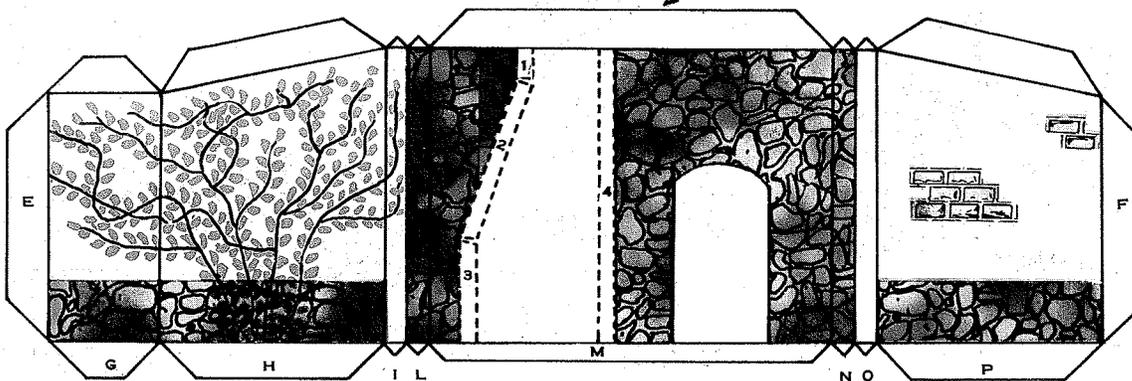
I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia

In vendita nei migliori negozi del ramo

CASSETTA PER VILLEGGIATURA



IL TRATTEGGIO DELIMITA LA ZONA PER LA COLLA



TUTTE LE PARTI A TRATTEGGIO NON VANNO TAGLIATE: INDICANO LA POSIZIONE DELLE LINGUETTE

MOD
544

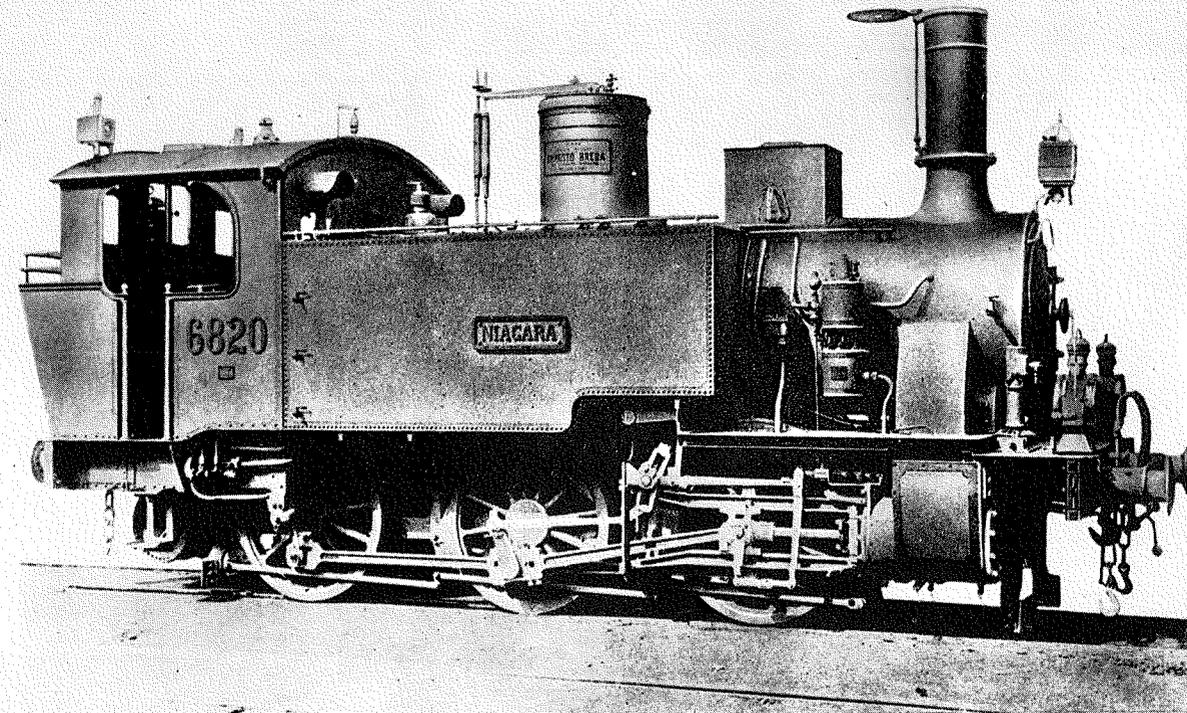
Vedere a pag. 19 di questa rivista una breve descrizione per il montaggio della casetta, corredata da una fotografia del modello finito



Locomotive-tender a 3 assi accoppiati (0-3-0) a vapore saturo e semplice espansione - a 2 cilindri esterni. Gruppo 827 F.S. (già gruppo 250 R.A.)

Premesso che di queste macchine abbiamo dato un accenno nella Storia della locomotiva a vapore in Italia (vedi a pag. 16 del n. 34 di «l'10»), in quanto parte di esse vennero utilizzate al servizio di rifornimenti dal porto di Salonicco alla grossa Divisione Italiana, che combatté con grandissimo valore dal Settembre 1916 al Novembre 1918 sul fronte degli Alleati in Macedonia, diremo qualche cosa sulle caratteristiche tecniche delle 827, caratteristiche che sembrano, almeno a Zeta-Zeta, abbastanza interessanti. Ed, infatti, lo sono perchè il ben più numeroso ed importante gruppo 851 F.S., del quale numerose macchine sono ancor oggi utilizzate, sia pure in servizio di manovra, può essere considerato un miglioramento del gruppo 827 F.S. Poco dissimili, invero, erano le caratteristiche delle caldaie dei due gruppi a parte il fatto che, secondo quanto risulta dalla Tav. 149 del noto Album della Trazione Ed. 1915, le caldaie delle 827, forse per la loro maggiore vetustà, erano timbrate a 10 Kg. cmq. contro i 12 di quelle delle 851. - Poca differenza vi era anche tra la produzione oraria di vapore delle caldaie delle 827, rispetto a quella delle caldaie delle 851 e poichè le dimensioni dei cilindri motori delle 827 erano uguali a quelle degli analoghi organi delle 851, ne veniva che, a pari velocità massima di 30 Km/ora, che era quella che poteva essere sostenuta sulle dure rampe dell'Appennino Centrale, le 827 sviluppavano con continuità a quella velocità una potenza in IIP effettivi alle ruote motrici di 390 IIP, inferiore appena di 10 IIP a quella sviluppabile nelle stesse condizioni dalle 851. Ma le differenze più appariscenti tra i due tipi di macchine erano costituite dal fatto che la distribuzione delle 827 era la Stephenson mentre nelle 851 è la Walschaert e che il diametro delle ruote motrici delle 827 era di m. 1,28 contro i m. 1,51 delle 851. Inferiore era anche il passo rigido delle 827 che era di m. 285 contro i m. 4,00 delle 851. Il diametro delle ruote motrici più basso e le parti più fortemente in sbalzo delle 827 rispetto alle analoghe parti delle 851 facevan sì che la velocità massima delle prime fosse limitata a 50 Km/ora contro i 65 delle seconde. Le 827 erano munite del caratteristico freno a vuoto non automatico nonchè del freno di emergenza a controvapore e, a scorte piene che erano di 5 mc. di acqua e 1,7 Ton. di carbone, pesavano in servizio 1,7 Ton. Il loro peso aderente era, in tali condizioni, ovviamente anch'esso di Ton. 41,7, quello, invece, a scorte minime, che è poi quello di cui si tiene conto nel determinare lo sforzo di trazione sempre utilizzabile, scendeva a Ton. 36,5.

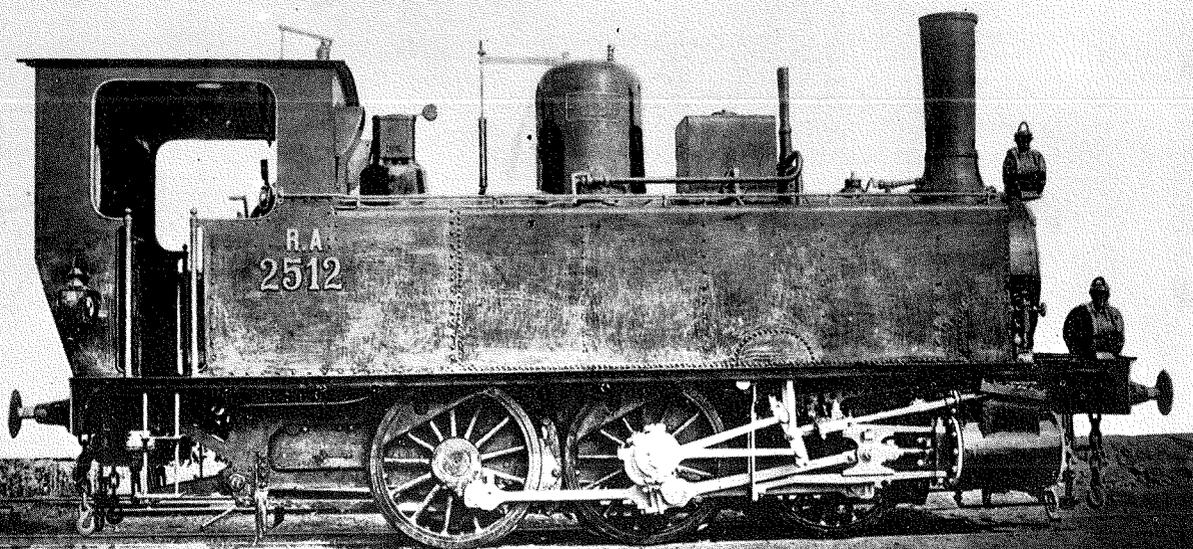
Locomotiva del gruppo 827 F.S. (già gruppo 250 R.A.) Foto del Servizio Trazione F.S.



Locomotiva del gruppo 830 F.S. (già Gruppo 6807-6900 R.M.) Riproduzione dall'Album F.S. «I primi cento anni della locomotiva a vapore in Italia (Raccolta Zeta-Zeta)»

Locomotive-tender a 3 assi accoppiati (0-3-0) a vapore saturo e semplice espansione - a 2 cilindri esterni. Gruppo 830 F.S. (già gruppo 6807-6900 R.M.)

Questo gruppo di locomotive che comprendeva in tutto 44 unità, delle quali 14 costruite dalla Breda a Milano l'anno 1903 come gruppo 6807-6900 R.M. e 30 costruite parimenti dalla Breda ma il primo anno dell'esercizio di Stato delle Ferrovie, costituiscono un miglioramento della 1ª serie di 680 R.M. dalla 6801 alla 6806 (gruppo 829 F.S.) e servirono di prototipo al numerosissimo e conosciutissimo gruppo 835 F.S. - La differenza tra i due sottogruppi di quello che, con la Rete Mediterranea, costituiva il gruppo 680 riguardavano, più che altro, le distanze che i due assi motori estremi avevano rispetto all'asse motore centrale e che erano, nelle 829, di m. 1,55 tra il 2º ed il 1º asse accoppiato e di m. 1,48 tra il 2º ed il 3º asse accoppiato, mentre le stesse distanze erano, nelle 835, rispettivamente di m. 1,75 e di m. 1,85. - Di conseguenza, quello che si chiama il passo rigido della locomotiva era - nelle 829, di m. 3,03 e, nelle 830, di m. 3,60 e, quindi, le 829 si inscrivevano più agevolmente nelle curve delle linee secondarie interne facenti capo al nodo di Salerno, cui, penso, le prime erano state destinate, ma poichè però le 830, in conseguenza delle varianti apportate ad esse nei riguardi delle distanze tra gli assi accoppiati e che avevano portato anche ad un allungamento del loro telaio, risultarono meglio proporzionate delle 829 nella distribuzione delle loro masse, la velocità massima raggiungibile dalle 830, che è poi quella stessa delle 835, venne fissata in 55 Km/ora, 5 Km. in più di quella fissata per le 829. - Le 830, a scorte piene che erano di 5 mc. di acqua e 1,5 Ton. di carbone, pesavano in servizio Ton. 45,2 e poichè questo peso si riduceva, a scorte al minimo, a Ton. 40,1, di conseguenza questo era il vapore del peso aderente che entrava nel computo dello sforzo di trazione che poteva essere sicuramente esercitato dalle 830. - La potenza normale in IIP effettivi alle ruote motrici sviluppabile con continuità alla velocità di 30 Km/ora era, nelle 830, di 360 IIP.

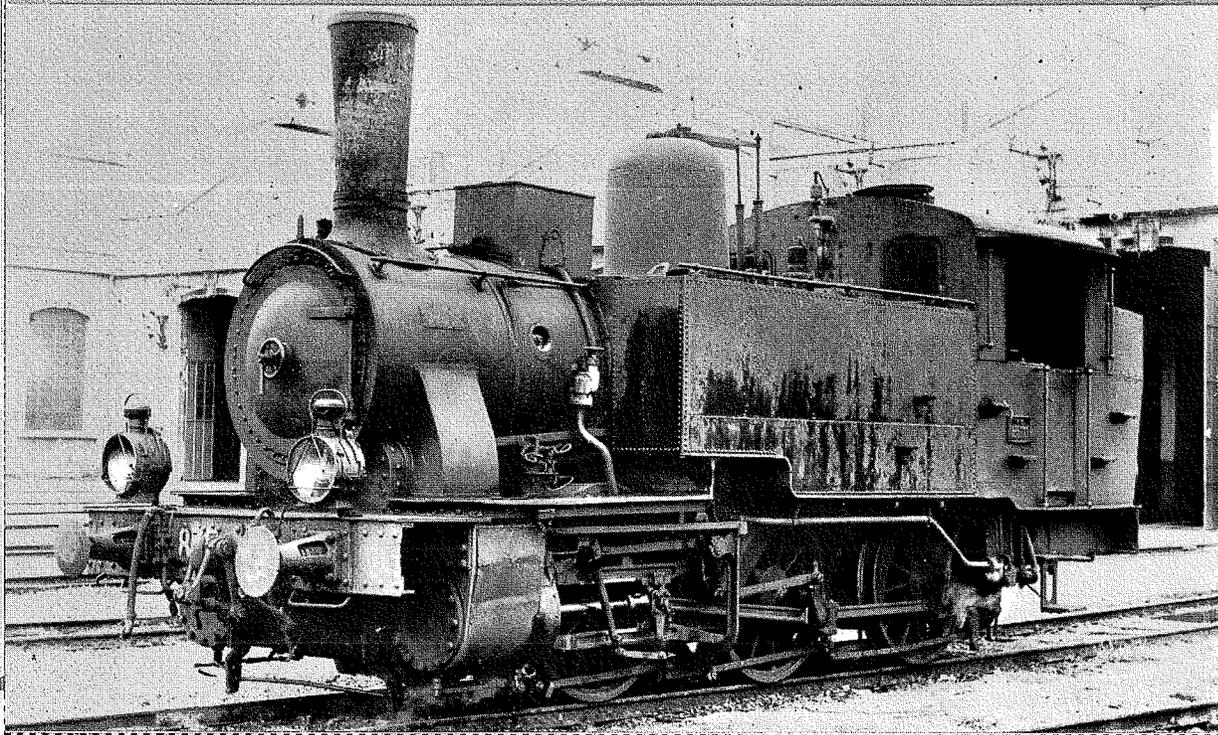




a cura di Zeta-Zeta

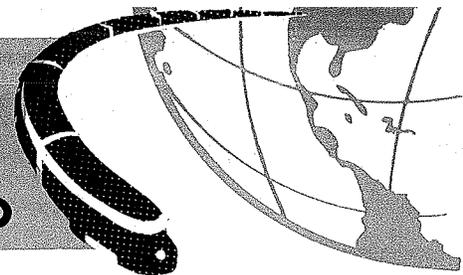
Locomotive-tender a 3 assi accoppiati (0-3-0) a vapore saturo e semplice espansione - a 2 cilindri esterni. Gruppo 835 F.S.
 Costruite in numero di 370 tra il 1906 ed il 1922, le 835, che formavano uno dei più numerosi gruppi di locomotive messi in servizio sotto l'esercizio di Stato delle Ferrovie, sono da considerarsi, come locomotive di manovra, tra le meglio riuscite. In passato, sotto le cessate grandi Reti, venivano, di abitudine, adibite alla manovra locomotive non più capaci di svolgere un servizio di linea, del genere ad esempio delle 215 F.S., cioè macchine con tender separato, le quali, oltre a trascinarsi dietro il proprio tender, pesante all'incirca una volta e mezzo le modeste carrozze a due assi del tempo in cui io le ho viste adibite alla manovra, rubavano spesso troppo spazio, quando erano agganciate alle colonne di veicoli, le «tirate» del gergo, da spostare da un binario all'altro di stazione, soprattutto nel caso che, su questi, fossero inseriti numerosi scambi oppure fossero piuttosto corti. Come voi sapete, quando due binari si diramano da uno scambio, una traversa dipinta in bianco e chiamata «traversa limite», posta ove i binari divergono l'uno dall'altro di m. 2,12, indica il punto preciso che una colonna di carri in sosta su uno dei binari non può oltrepassare senza costituire ostacolo, che potrebbe anche essere pericoloso, per il moto di un'altra colonna o treno che si sposta sull'altro binario diramantesi dallo scambio. In stazioni grandi, come ad esempio quella di Milano Centrale e, quindi, con moltissimi scambi ed un continuo via vai di colonne in manovra, una differenza in meno di m. 5,5 che tanti ne esistono tra la lunghezza massima delle 835 e quella analoga, tender, compreso, delle 215, ha la sua importanza e Zeta-Zeta per il rispetto, ai fini della sicurezza della circolazione, di certi vincoli di natura elettrica, ne sa qualche cosa. - Il peso a scorte al minimo delle 835 risultando essere uguale all'incirca a quello delle locomotive a tender separato delle 215, le prime erano in condizione di sviluppare uno sforzo di trazione, pari, nelle peggiori condizioni, a quello delle 215. Ma i macchinisti delle 835, vecchi macchinisti, quasi sempre di linea, cui le condizioni di salute non permettevano più un servizio pesante come quello sulle 685, 746, 691 e che, quindi conoscevano bene il mestiere, non si facevano mai «beccare» con le casse d'acqua quasi vuote quando dovevano spostare a Milano Centrale i pesanti treni in arrivo e che dovevano essere ricoverati al completo nei fasci di pulizia vetture. Ed eccole arrivare, le 835, di corsa dimenandosi tutte - non erano certo gran corridori - grondanti d'acqua che traboccava fuori attraverso i mal chiusi portelloni di carico delle trappo piene sue casse. - Una buona caricata di carbone, gli accoppiamenti si tendevano sotto lo sforzo; sbuffi violenti di fumo nero si susseguivano - con gran piacere degli abitanti delle case prospicienti! - ed il superbo treno di vetture dipinte in blu scuro con le insegne e le scritte della Compagnia delle Vetture letto, che aveva corso attraverso l'Italia al rimorchio delle migliori locomotive del Parco delle Ferrovie, si avviava lentamente, tirato da una piccola locomotiva sbuffante, la quale pareva proprio non riuscisse a fargliela perché, se avevano aumentato il diametro dei suoi cilindri, onde permetterle uno sforzo maggiore di quello delle 830, la caldaia era pur sempre la stessa. E, quindi, pur impalando, il fuochista, continuamente carbone e curando l'alimentazione dell'acqua in caldaia, la produzione di vapore non era sempre sufficiente per mantenere lo sforzo di trazione..... Ed allora ci pensavano i treni in arrivo ed in partenza nell'affaticata, soprattutto in certe ore, stazione di Milano Centrale, a sbarrare il passo alla «tirata» permettendo così alla 835 di tirare il fiato e di mettersi in condizione di eseguire un altro spunto e di portare la «tirata» sino al binario di ricovero ad esse assegnato. Le 835, che, a scorte al completo, 5 mc. d'acqua ed 1,5 Ton. di carbone, pesano Ton. 45.300 e con scorte al minimo Ton. 40.200, sviluppano con continuità alle ruote motrici ed alla velocità massima di 30 Km/ora la potenza effettiva di 380 IIP. La velocità massima che esse possono raggiungere è di 55 Km/ora.

Locomotiva del gruppo 835 F.S. Foto Grillo-Milano



MONDO

modellistico



X CONGRESSO INTERNAZIONALE DI FERMODELLISMO

Il X Congresso Internazionale di Fermo-
 dellismo dell'Unione delle Federazioni Euro-
 pee di Modellismo Ferroviario (Morop), si
 svolgerà quest'anno in Svizzera dal 2 al 7
 Settembre. Questa volta toccherà alla bella
 città di Lucerna di ospitare questo simpatico
 incontro di centinaia di appassionati
 del treno elettrico in miniatura di ogni nazionalità,
 che si riuniscono ogni anno per scambiare le loro idee e le loro esperienze,
 presentare le loro nuove creazioni e discutere
 circa i comuni problemi tecnici.

L'inaugurazione del Congresso avverrà
 alle ore 09.00 di lunedì 2 Settembre alla
 Maison Suisse des Transports et des Communications
 (MSTC) di Lucerna. Seguirà l'apertura delle
 sedute dei due Comitati Morop (Direttivo e
 Tecnico). Nel pomeriggio, oltre alla
 continuazione delle sedute dei Comitati
 Morop, vi saranno le visite alle collezioni
 del Museo dei Trasporti ed al plastico
 BBB a Wurzenbach-Lido. La giornata
 particolarmente intensa, si concluderà con
 una serata cinematografica alla sede della
 MSTC, con proiezioni di documentari a
 soggetto ferroviario messi a disposizione
 dalle CFF e BLS.

Nella giornata di martedì 3 Settembre
 continueranno le sedute dei Comitati Morop
 ed inoltre saranno visitati i tre plastici di
 ferrovie in miniatura facenti parte della
 collezione del Museo dei Trasporti. Nel
 pomeriggio verrà anche visitato il deposito
 ferroviario delle CFF. In serata, dalle ore

19.00 alle 23.00, si terrà l'Assemblea
 Generale dell'Unione delle Federazioni Euro-
 pee di Modellismo Ferroviario che si con-
 cluderà con un pranzo in comune di tutti
 congressisti all'Hotel «Union», e la proie-
 zione di films a carattere ferroviario.

Nelle giornate successive sono pre-
 viste alcune escursioni in treno speciale,
 Mercoledì 4 Settembre i congressisti si re-
 cheranno da Lucerna a St. Moritz, toccando
 Arth Goldau, Pfaffikon, Lanquart (con visita
 alle officine deposito) e Davos. Il ritorno
 avverrà via Chur-Thalwil. Giovedì 5 Set-
 tembre i congressisti si porteranno ad Inter-
 laken toccando Brunig, Meiringen (con visita
 alle officine deposito), Brienz, Rothorn,
 Zweilutschinen e ritorno. Venerdì 6 Settem-
 bre verrà raggiunta Andermatt attraverso
 Erstfeld (con visita al deposito ferroviario),
 Goschene (con visita alla centrale elettrica).
 Il ritorno avverrà via Gletsch-Goschene-
 nen. Sabato 7 Settembre, chiusura della
 manifestazione, con un interessante itine-
 rario che partendo da Lucerna porterà i
 congressisti in treno a Arth Goldau - Rigi
 Kulm - Vitnau (con visita alle officine de-
 posito) ed in battello a Stansstad ed eventua-
 lmente a Alpnachstad, oppure in treno
 a Engelberg - Pilatus Kulm con ritorno a
 Lucerna.

Sul prossimo numero della nostra rivis-
 ta daremo un ampio resoconto del X Con-
 gresso Morop per il quale esprimiamo i no-
 stri più vivi auguri di completo successo.

ERRATA CORRIGE

Nella rubrica «Mondo Modellistico» della Rivista «IO» n. 56, in Vita dei Gruppi, abbiamo
 pubblicato un breve resoconto dell'assemblea tenuta dal Circolo Fermo-
 dellistico Palermitano. Per un malaugurato errore è stato indicato come nuovo presidente del C.F.P. l'ar-
 chitetto Isidoro Ferrara mentre dovevasi leggere architetto Isidoro Arcara.

IL PLASTICO DI WUPPERTAL

Siamo particolarmente lieti di poter annunciare che dal 31 Agosto al 13 Ottobre p.v. il plastico di Wuppertal compirà una lunga tournée in Italia toccando numerosi centri distribuiti in quasi tutta la penisola.

Prima di dare il programma completo di questo interessantissimo giro, vogliamo dare qualche cenno sul plastico in questione che merita di essere conosciuto da tutti gli appassionati dei treni elettrici in miniatura.

Il plastico di Wuppertal appartiene all'Ufficio Pubblicità delle Ferrovie Federali Tedesche ed è installato su due vagoni ferroviari, di cui uno adibito ad officina con dormitorio, sala da pranzo e sala d'aspetto, mentre l'altro contiene il plastico vero e proprio per tutta la sua lunghezza. Il plastico, perfetto sotto tutti gli aspetti, possiede un grande quadro luminoso di comando per la predisposizione e l'inoltro dei treni con l'impossibilità di manovre sbagliate. Esso è dotato di ben 1.200 relais e si possono far circolare dei treni merce composti da ben 50 carri.

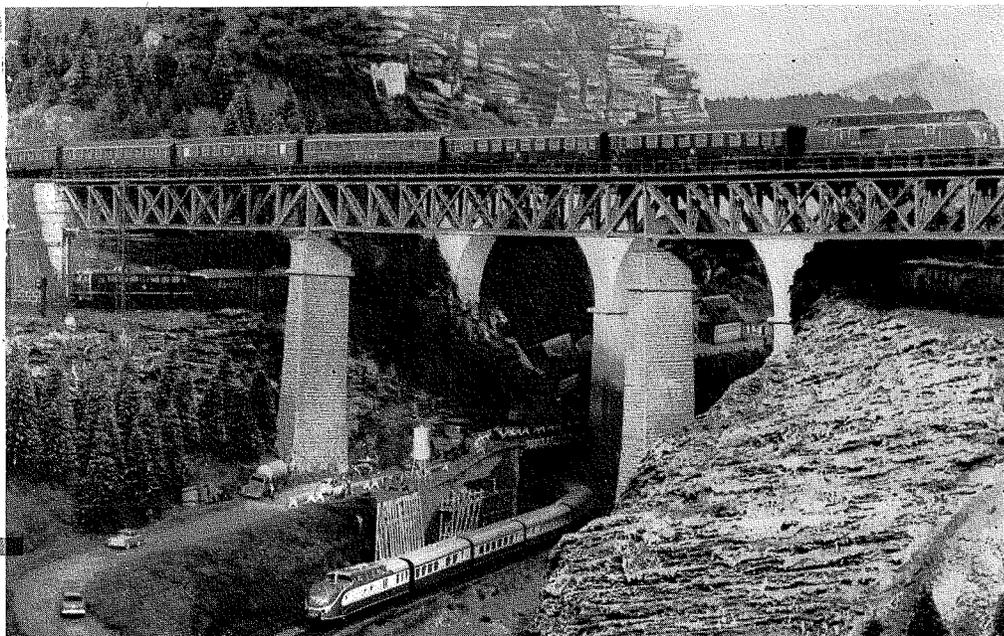
Ed ecco il programma della tournée:
sabato 31 Agosto - inizio del giro con sosta del plastico a Trento

| | | | |
|-----------|----|-----------|--------------|
| domenica | 1 | Settembre | - Trento |
| lunedì | 2 | Settembre | - Padova |
| martedì | 3 | Settembre | - Padova |
| mercoledì | 4 | settembre | - Udine |
| giovedì | 5 | Settembre | - Udine |
| venerdì | 6 | Settembre | - Trieste |
| sabato | 7 | Settembre | - Trieste |
| domenica | 8 | Settembre | - Mestre |
| lunedì | 9 | Settembre | - Bologna |
| martedì | 10 | Settembre | - Bologna |
| mercoledì | 11 | Settembre | - Bologna |
| giovedì | 12 | Settembre | - Bologna |
| venerdì | 13 | Settembre | - Senigallia |
| sabato | 14 | Settembre | - Ancona |
| domenica | 15 | Settembre | - Bari |
| lunedì | 16 | Settembre | - Bari |

| | | | |
|-----------|----|-----------|-------------|
| martedì | 17 | Settembre | - Bari |
| mercoledì | 18 | Settembre | - Benevento |
| giovedì | 19 | Settembre | - Benevento |
| venerdì | 20 | Settembre | - Napoli |
| sabato | 21 | Settembre | - Napoli |
| domenica | 22 | Settembre | - Napoli |
| lunedì | 23 | Settembre | - Roma |
| martedì | 24 | Settembre | - Firenze |
| mercoledì | 25 | Settembre | - Firenze |
| giovedì | 26 | Settembre | - Genova |
| venerdì | 27 | Settembre | - Genova |
| sabato | 28 | Settembre | - Genova |
| domenica | 29 | Settembre | - Torino |
| lunedì | 30 | Settembre | - Novara |
| martedì | 1 | Ottobre | - Novara |
| mercoledì | 2 | Ottobre | - Milano |
| giovedì | 3 | Ottobre | - Milano |
| venerdì | 4 | Ottobre | - Milano |
| sabato | 5 | Ottobre | - Milano |
| domenica | 6 | Ottobre | - Milano |
| lunedì | 7 | Ottobre | - Milano |
| martedì | 8 | Ottobre | - Como |
| mercoledì | 9 | Ottobre | - Como |
| giovedì | 10 | Ottobre | - Bergamo |
| venerdì | 11 | Ottobre | - Brescia |
| sabato | 12 | Ottobre | - Brescia |
| domenica | 13 | Ottobre | - Brescia |

I vagoni contenenti il plastico di Wuppertal saranno sistemati, a cura delle F.S. italiane, su di un tronco di binario facilmente accessibile dai signori visitatori in ciascuna stazione delle città toccate dal plastico. La manifestazione sarà seguita dalla radio, dalla televisione e dalla stampa e siamo certi che questo plastico viaggiante delle DB riscuoterà un grande successo presso il pubblico italiano, che potrà avere finalmente l'opportunità di ammirarlo «de visu» grazie soprattutto all'interessamento della F.I.M.F. ed in particolare di Gino Bechi che tanto si è adoperato per organizzare fin nei minimi dettagli questa interessante mostra mobile fermodellistica.

Presentiamo una bella inquadratura di uno scorcio del plastico di Wuppertal.



I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA

Con le scatole di montaggio serie TrenHobby

Dal Sig. Donato Tamilio di Roma che già altre volte è stato gradito collaboratore di «HO Rivarossi» (vedi ad esempio su «HO Rivarossi» n. 40 nella rubrica «I nostri lettori all'opera» il locomotore Diesel elettrico D 341 F.S. e sul n. 50 l'articolo descrittivo «Dai monti al mare»), abbiamo ricevuto delle belle fotografie, corredate dalle relative descrizioni, riguardanti alcuni modelli di locomotive o locomotori autocostruiti mediante modifiche apportate alle nostre scatole di montaggio normalmente in commercio.

Abbiamo il piacere di presentare tre fotografie di altrettanti modelli autocostruiti dal Sig. Tamilio, con una breve ma assai precisa nota di commento sulle realizzazio-

ni in questione. Ringraziamo il Sig. Tamilio per la sempre gradita collaborazione e passiamo alla descrizione delle sue..... fatiche.

«Le scatole di montaggio Rivarossi si prestano bene per queste trasformazioni anche perchè il loro prezzo abbastanza modesto, da la possibilità di collezionare un numero maggiore di esemplari vari e, nel caso di trasformazione, la serenità nel superare l'incognita di un esito finale che, purtroppo, alcune volte si allontana dalle previsioni sperate, obbligando a ricominciare da capo. Dalle scatole di montaggio Rivarossi 11444 + 6304, sono stati ricavati

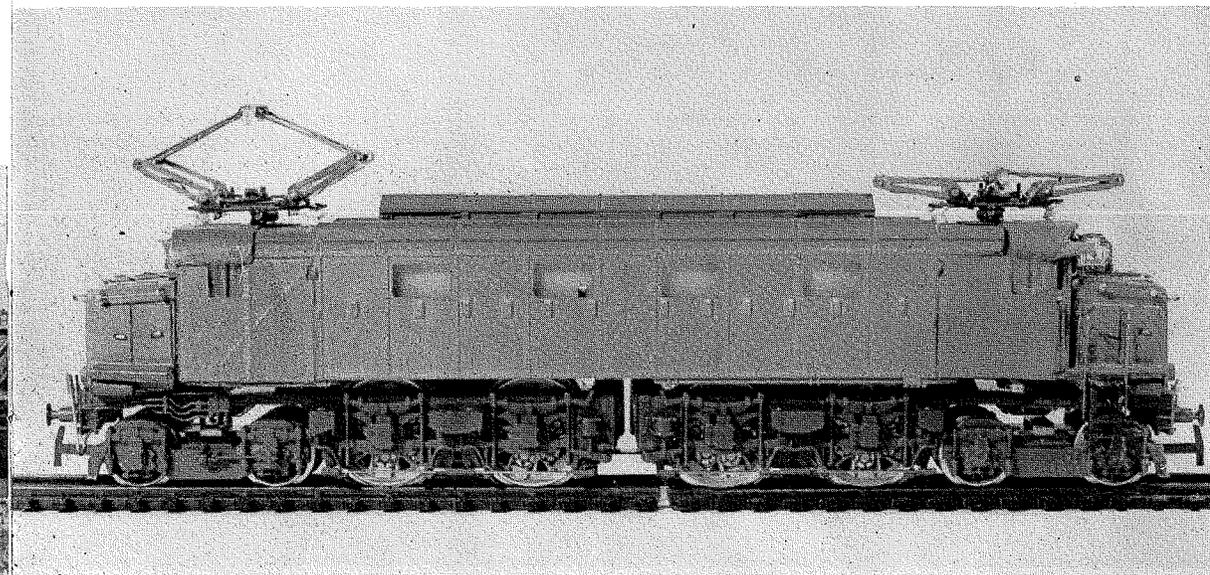


Fig. 1
Modello del locomotore GR E 428 F.S. 1a serie costruito dal Sig. Tamilio Donato con la scatola di montaggio TrenHobby 11444.

La ferrovia elettrica Roma-Civitacastellana-Viterbo

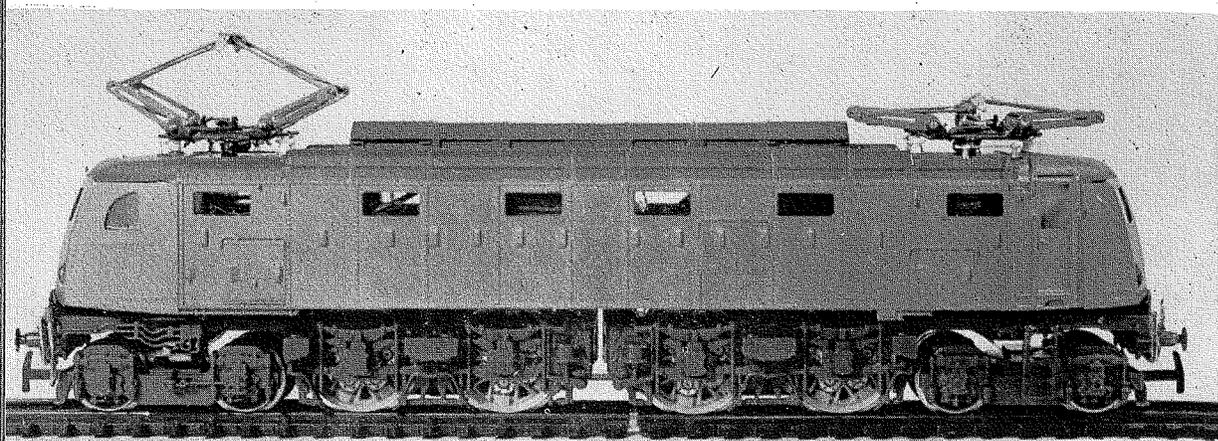


Fig. 2
Modello del locomotore GR E 428 F.S. 3a serie costruito dal Sig. Tamilio Donato con la scatola di montaggio TrenHobby 11444.

i modelli raffigurati nelle fotografie 1 e 2 che rappresentano i locomotori GR E 428 nelle rispettive versioni 1a e 3a serie a cassoni ed a musetti aerodinamici. La trasformazione è stata ottenuta da un lamierino convenientemente bulinato (per raffigurare la chiodatura), saldato a stagno ed applicato a mo' di mascherina sui modelli originali.

Dalle scatole di montaggio Rivarossi 11113 + 6303 è stato ricavato il modello

raffigurato nella fig. 3 che rappresenta la locomotiva GR 743 sistema Franco Crosti. Questo modello è provvisto di doppio dispositivo fumogeno a resistenza elettrica.

Anche il tender è stato modificato, previo abbassamento di circa 2 mm. e parigliamento del bordo superiore del cassone, con accorciamento dello stesso onde adattare la cassetta porta-attrezzi posteriore.

(Donato Tamilio - Roma)

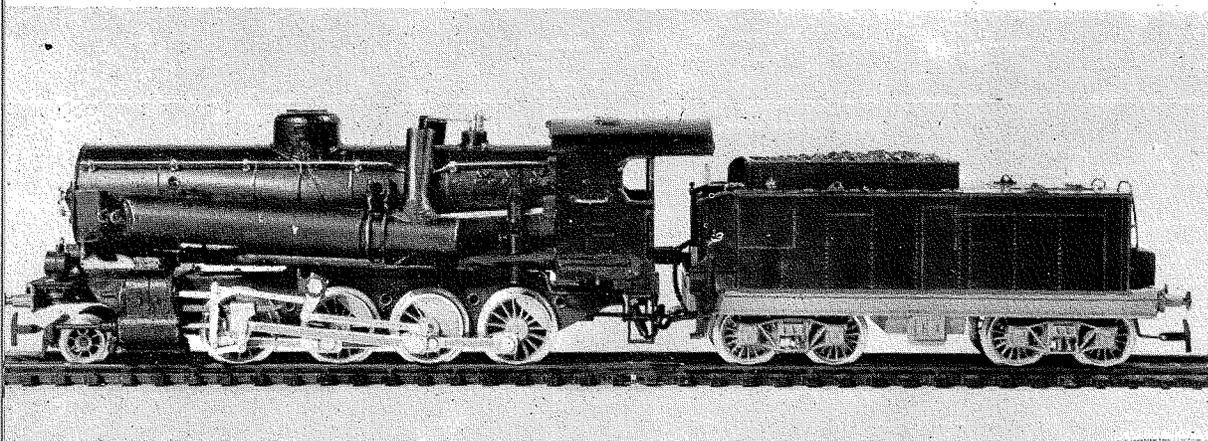


Fig. 3
Modello della locomotiva GR 743 con preriscaldatori sistema Franco Crosti ricavato dalla scatola di montaggio TrenHobby 11113 (In questa stessa rivista, nella rubrica «Occhio al treno» è raffigurata una vera locomotiva GR 743 F.S. con preriscaldatori Franco Crosti).

Continuiamo la serie di brevi articoli che illustrano alcune caratteristiche linee ferroviarie italiane, particolarmente interessanti sia sotto l'aspetto prettamente tecnico, sia dal lato turistico ed anche per la loro possibile riproduzione, totale o parziale, su di un plastico ferroviario.

Questa volta presentiamo la ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo che pur essendo una linea a carattere locale di breve percorso, tuttavia merita non meno di tante altre di essere conosciuta da tutti i nostri lettori.

L'interessante articolo, corredato da una fotografia, che qui di seguito pubblichiamo, ci è stato inviato dal Sig. Massimo Giordano di Roma.

«La Ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo è una linea a carattere locale, breve, solo 102 Km. di percorso, ma non per questo meno interessante di altre ben più importanti.

La sua realizzazione è opera di un valente ingegnere da tempo scomparso, Ernesto Besenjanica, degnamente ricordato con un monumento marmoreo posto nell'atrio della stazione terminale di Roma-Piazza-

le Flaminio.

L'entrata in esercizio della linea avvenne alla fine di Ottobre dell'anno 1932.

La stazione di Roma

Affiancata all'ingresso della Villa Borghese sul piazzale Flaminio è la stazione terminale in galleria di Roma-Piazzale Flaminio, una delle più caratteristiche fra quelle esistenti per la sua vastità, la sua lunghezza e per i suoi impianti.

L'ingresso di questa stazione è costituito da un edificio a tre piani più il piano terreno, architettonicamente intonato al carattere industriale dell'opera.

Adibiti ad uffici i piani superiori; per i servizi ferroviari il piano terreno.

Alla sinistra ed alla destra dell'atrio sono sistemati i servizi accessori mentre in posizione simmetrica, sul fondo, si ha la biglietteria e il salone arrivi e partenze con un marciapiede centrale lungo m. 100 largo m. 4,20 e due binari laterali.

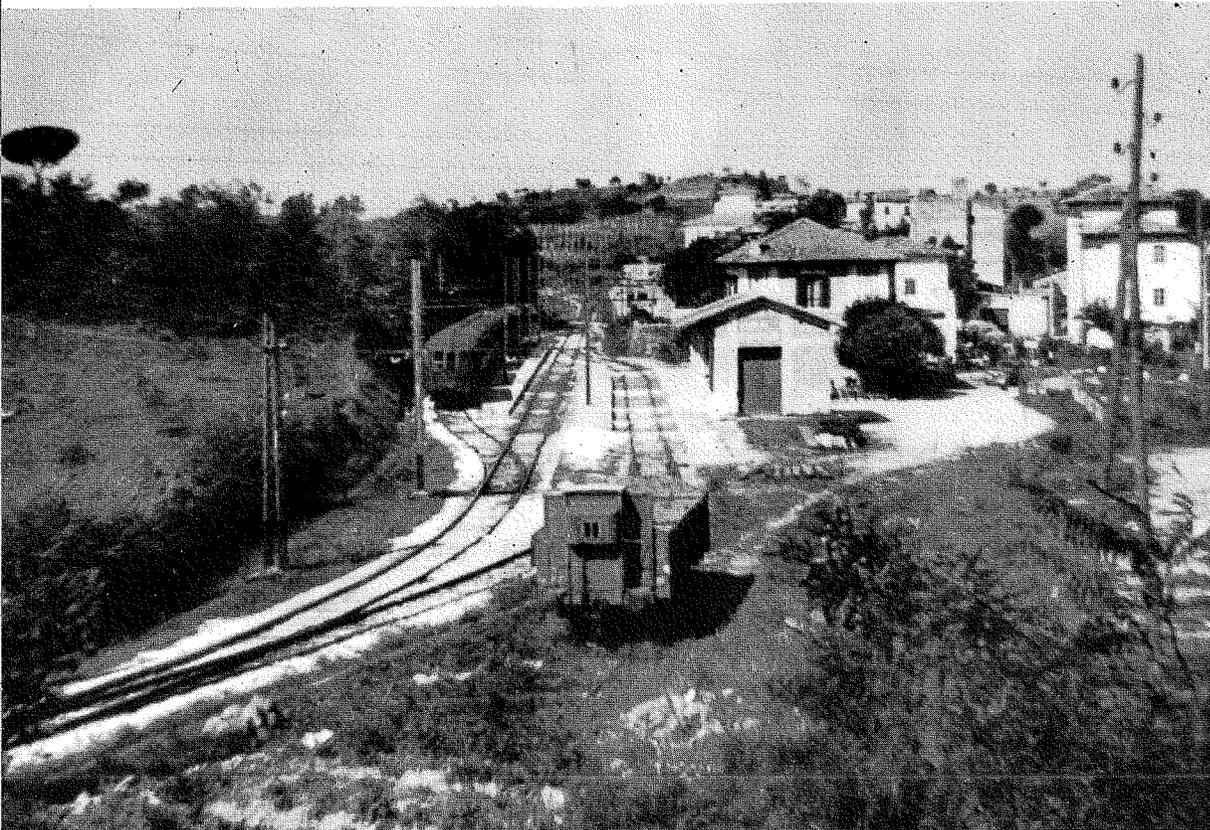
Al di là del salone, la stazione sotterranea prosegue con due gallerie parallele lunghe m. 170 aventi doppio binario per le manovre dei treni, e continua con una galleria lunga m. 215 con binari per lo

stazionamento dei treni; in complesso m. 485 di galleria che formano la stazione di Roma.

Uscita dalla stazione, la linea, dopo aver percorso una galleria a semplice binario lunga m. 1.600, sbocca alla stazione di Roma-Acqua Acetosa. Qui, oltre ad un ampio fabbricato viaggiatori, esistono

cimentato e rampe di salita al 30 per mille.

Dopo aver toccato diversi centri importanti tra cui Morlupo e San Oreste alle falde del caratteristico Soratte, il percorso discende verso Civitacastellana attraversando, con notevole opera d'arte, il fiume Treja.



Questa fotografia riproduce una stazione di campagna della linea Roma-Civitacastellana-Viterbo. Essa merita una particolare citazione perchè è il classico esempio di una tipica stazioncina di campagna che si può facilmente riprodurre su di un plastico ferroviario con semplicità di esecuzione e con un sicuro risultato estetico e veristico.

impianti per il servizio merci e per il deposito del materiale rotabile.

Lasciata l'Acqua Acetosa, la Ferrovia, dopo aver attraversato il Tevere con un lungo ponte a cinque luci, si avvia, con un tracciato pianeggiante ad ampie curve, verso Prima Porta; dopo questa fermata il tracciato diviene sinuoso con profilo ac-

Da Civitacastellana, con ascesa massima del 32 per mille, si giunge alla stazione di Catalano, dove sorge l'ampio deposito del materiale rotabile con annessa officina di riparazione.

Il tracciato prosegue poi per Vignanello toccando Fabrica di Roma da cui si diparte un allacciamento con le F.S.

Attraversata quindi, con andamento sinuoso e pendenza del 30 per mille, la pittoresca zona dei Monti Cimini che richiama, specie nella stagione estiva, un gran numero di villeggianti, la linea raggiunge la stazione di Viterbo-Porta Fiorentina collegata anch'essa con l'adiacente stazione ferroviaria delle F.S.

Armamento

E' del tipo con rotaie da 30 Kg. e m. 12 di lunghezza, armate su 15 traverse di quercia rovere nei rettilinei e nelle curve di raggio tra m. 260 e m. 200, 17 traverse in quelle tra m. 200 e m. 160, 18 traverse in quelle di raggio inferiore

Gli attacchi delle rotaie alle traverse sono costituite da piastre di appoggio con caviglie; le giunzioni fra rotaie sono fatte con ganasce a sei chiavarde; nelle curve con raggio di m. 100, l'attacco è rinforzato da una terza caviglia sulla rotaia esterna.

Gli scambi hanno tangente 0,15 e raggio di m. 100.

Impianti fissi

Le stazioni di Roma Piazzale Flaminio, Roma Acqua Acetosa, Roma aeroporto e Viterbo hanno in dotazione apparati centrali elettromeccanici del tipo in uso sulle Ferrovie dello Stato per il comando degli scambi e dei segnali; le altre stazioni hanno apparati centrali a doppio filo per il comando di scambi e segnali.

Per l'esatta pesatura dei carri, le stazioni più importanti sono dotate di ponte a bilico della portata di 40 tonellate.

La ferrovia è servita da una doppia linea telefonica a circuiti metallici del diametro di mm. 3. sostenuti dalla stessa palificazione per la trazione elettrica.

Il sistema di elettrificazione è a corrente continua, tensione media di 3.000 V,

con tre sottostazioni di conversione a Roma aeroporto, Catalano e Vitorchiano.

La linea di contatto è a sospensione trasversale, più idonea di quella a catenaria, per una ferrovia dal tracciato fortemente sinuoso.

La palificazione è costituita da profilati di ferro a doppio T posti alla distanza di m. 25 uno dall'altro e a m. 19 nelle curve. Tutti i pali sono collegati al binario con filo di messa a terra saldato elettricamente; anche il ritorno di corrente nel binario è assicurato con connessioni saldate elettricamente.

Materiale rotabile

Il materiale rotabile in dotazione è costituito da 10 automotrici a carrelli per treni viaggiatori, 4 locomotori a carrelli per treni merci, 8 carrozze a carrelli miste di I e III classe, 12 carrozze a carrelli di III classe, 1 carrozza-salone e circa 100 carri merce.

Le automotrici ed i locomotori sono a due carrelli del tipo Brill; ciascun asse è comandato da un motore di 164 cv. orari.

La velocità di marcia dei treni viaggiatori varia da 40 ai 70 Km/ora e quella dei treni merce dai 25 ai 50 Km/ora.

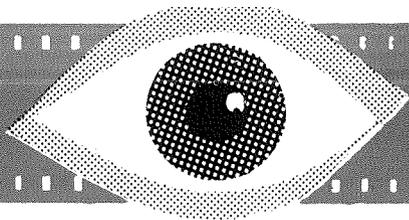
I carri merce sono del tipo F.S. e rispondono alle prescrizioni per essere ammessi al servizio cumulativo ed internazionale.

Il secondo conflitto mondiale causò danni notevoli alle attrezzature ed al materiale rotabile della ferrovia ma l'opera tenace dei suoi dirigenti e del personale tutto ha fatto sì che presto fossero sanate le ferite della guerra ricostruendo quanto era stato distrutto e maggiormente potenziando impianti e materiale così da assicurare ai moltissimi utenti della linea un servizio economico, preciso, sicuro e rapido.

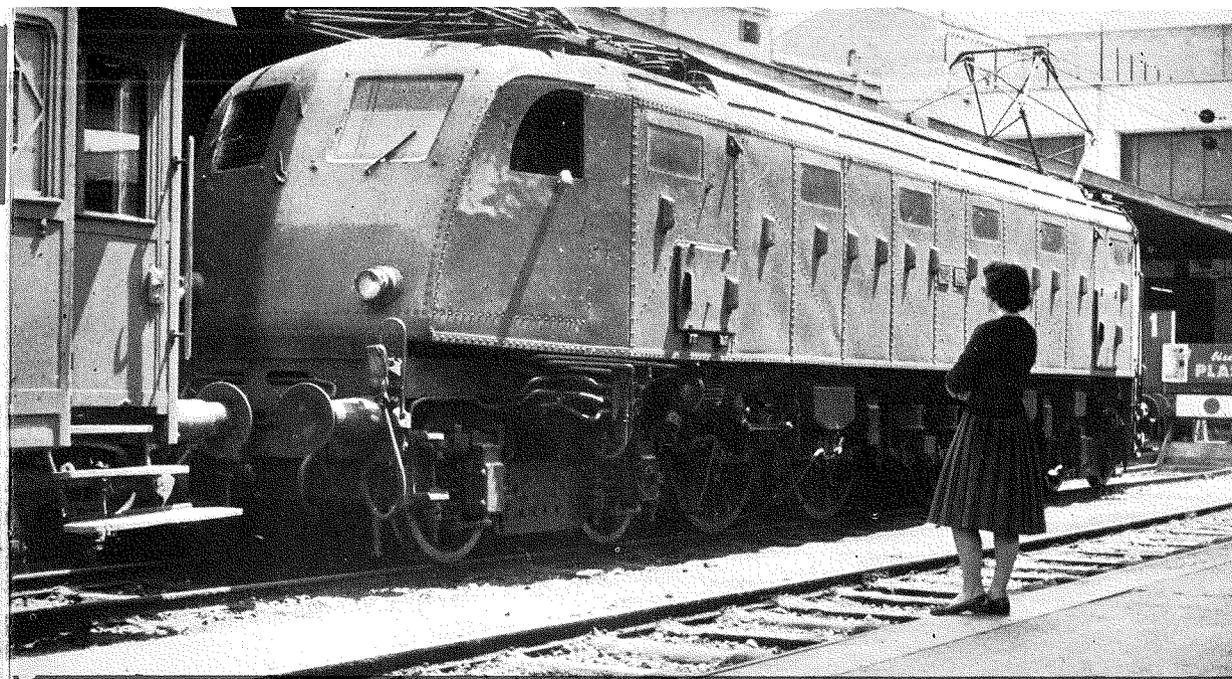
(Massimo Giordano - Roma)

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.



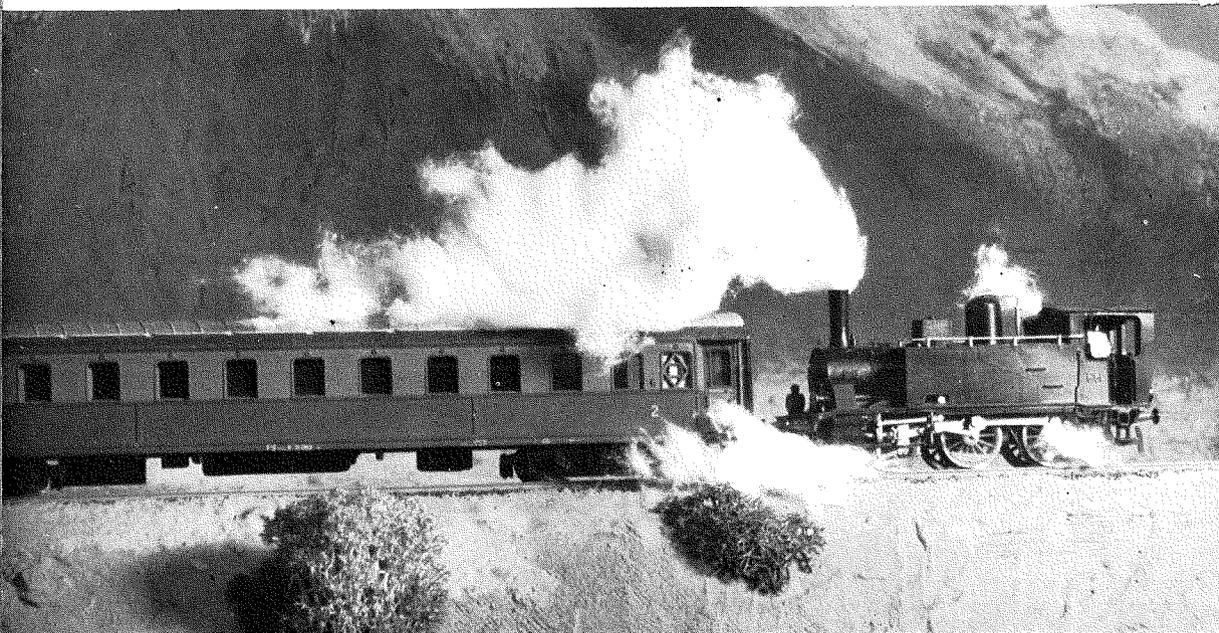
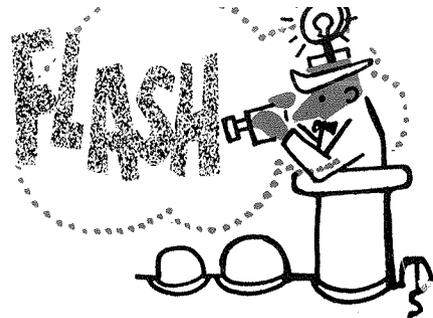
Sopra Presentiamo una bella fotografia di un locomotore E 428 F.S. scattata a Venezia dal Signor Corkill di Sale Cheshire (Inghilterra), nostro assiduo collaboratore.

Sotto Questa interessante fotografia è stata scattata dal Sig. A. Genova di Pieve di Cadore, che è riuscito ad ottenere un buon risultato estetico fondendo ottimamente la scena ferroviaria con il caratteristico paesaggio invernale. La foto mostra una loco-diesel 342 F.S. ed una locomotiva a vapore 745 F.S. con applicato lo spazzaneve. E' possibile ad un abile fermodellista applicare un simile spazzaneve (con un lamierino opportunamente modellato) a qualche nostro modellino di locomotiva che acquisterebbe così un tono di viva originalità.



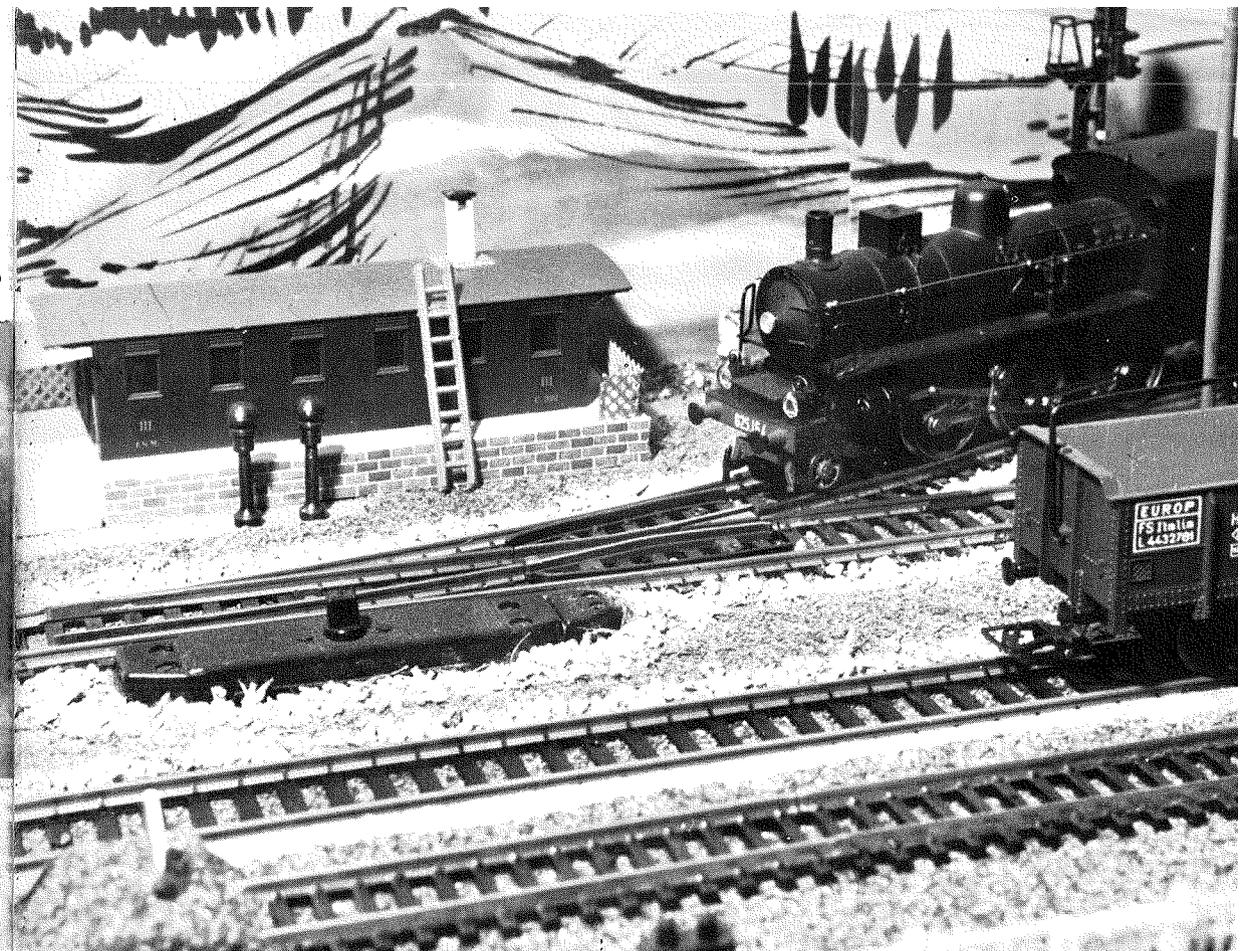
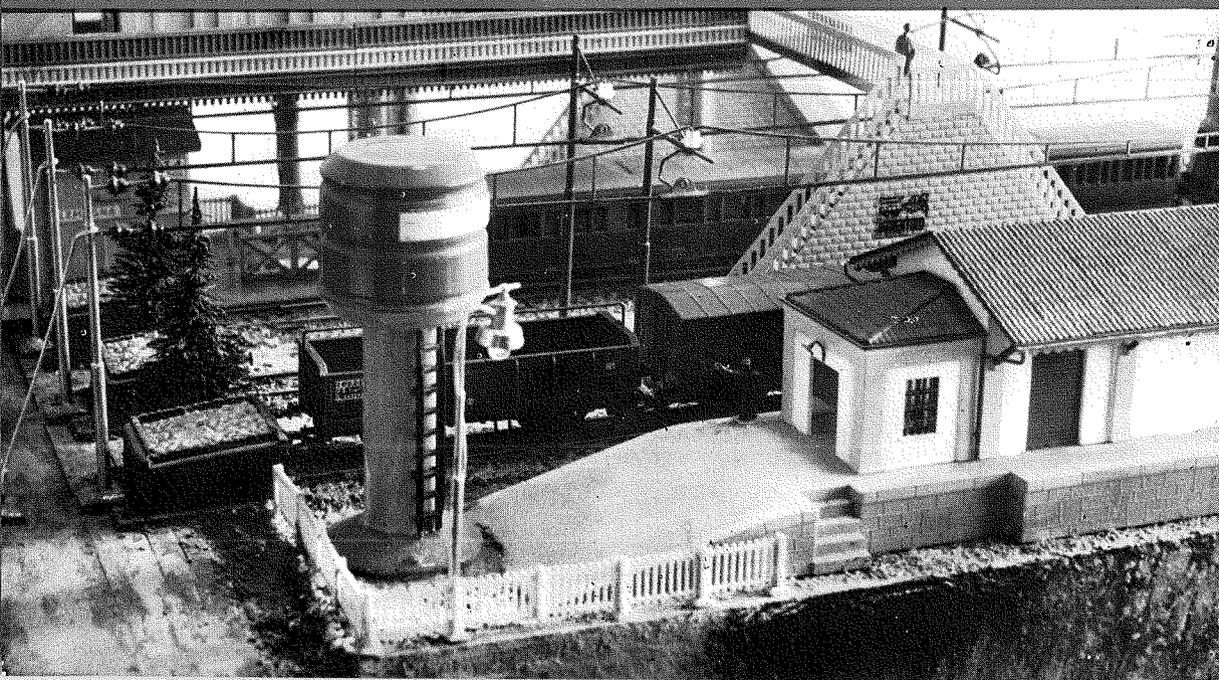
Questa foto è stata inviata dal Sig. Scuderi di Milano, la quale, con alcune altre, ha vinto il concorso fotografico a premi fra i lettori. Il primo premio è stato assegnato al Sig. Scuderi con un premio in denaro. Il secondo premio è stato assegnato al Sig. Scuderi con un premio in denaro. Il terzo premio è stato assegnato al Sig. Scuderi con un premio in denaro. Il quarto premio è stato assegnato al Sig. Scuderi con un premio in denaro. Il quinto premio è stato assegnato al Sig. Scuderi con un premio in denaro. Il sesto premio è stato assegnato al Sig. Scuderi con un premio in denaro. Il settimo premio è stato assegnato al Sig. Scuderi con un premio in denaro. L'ottavo premio è stato assegnato al Sig. Scuderi con un premio in denaro. Il nono premio è stato assegnato al Sig. Scuderi con un premio in denaro. Il decimo premio è stato assegnato al Sig. Scuderi con un premio in denaro.

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

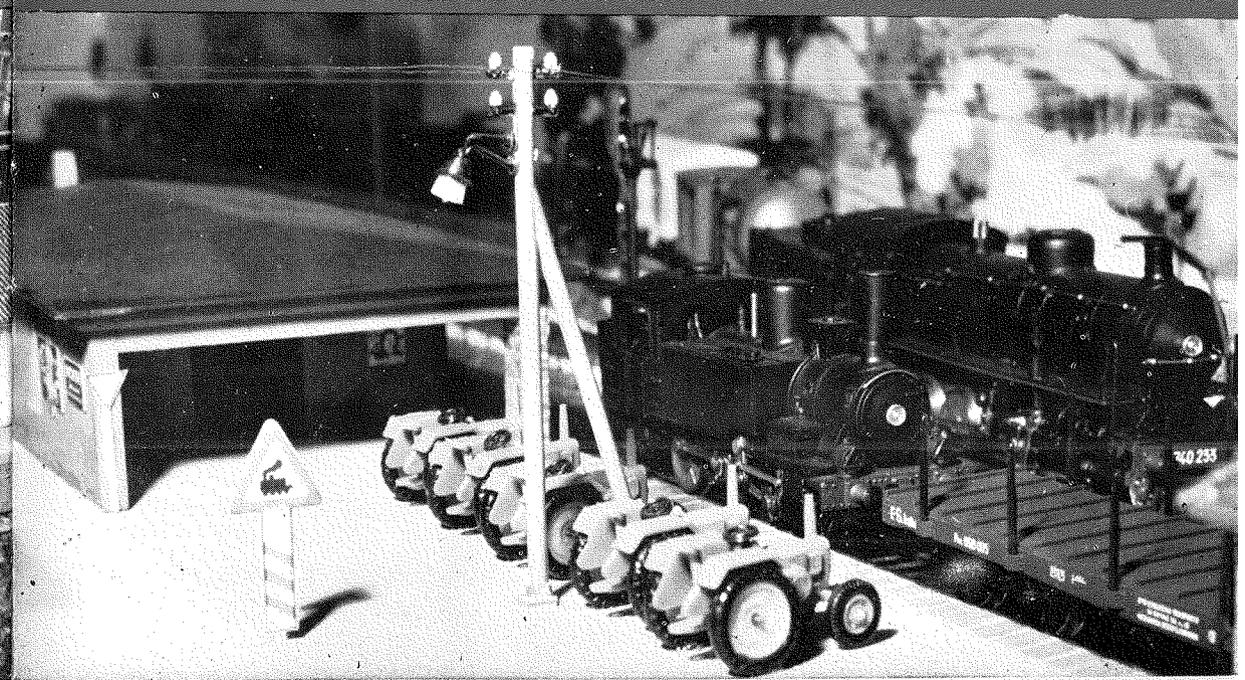


Sopra La foto non ha bisogno di particolari commenti. Il Sig. Corkill ha creato un realismo perfetto in questo originale angolo del suo plastico.

Sotto Presentiamo una bella inquadratura di un settore del plastico costruito dal Sig. Ucci Umberto di Benevento il noto, appassionato fermodellista che passa con disinvoltura dalle ferrovie reali (è macchinista delle S.F.S.) ai plastici in miniatura con notevoli risultati.



Queste due belle fotografie mostrano due interessanti scorci del plastico costruito dal Sig. Helmut Sporn di Linz (Austria). In alto possiamo osservare una interessante trasformazione di un vagone F.N.M. (Rivarossi 12501) in capannone-deposito, con una locomotiva 625 in fase di manovra. In basso, invece, notiamo in primo piano uno scalo merci, con accanto locomotive e carri merce Rivarossi, con un ottimo effetto realistico complessivo.



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 Italgioattoli
S.p.A.

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

COSTRUZIONE DI LOCOMOTIVE SPECIALI SU COMMISSIONE

via S. Maria *via* 37/c ROMA

MODELLISMO
E GIOCATTOLI



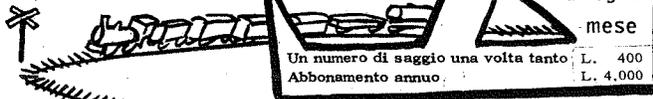
TRENI
ELETTRICI

Agente generale per l'Italia: L. 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 elettricità, ecc.
Numerose illustrazioni.

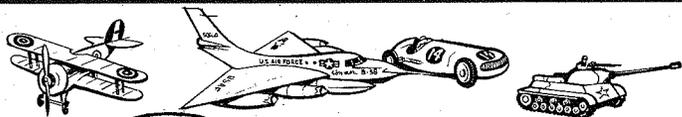
«CASABELLA TESTI»
VIA ALTINATE 16
Tel. 25.440 + 35082

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



GHIGLIOTTI

VIA SCURRERIA, 17-19 R.
TELEFONO 297.557
GENOVA

ASSORTIMENTO COMPLETO
PER IL MODELLISMO
• FERROVIARIO
• NAVALE
• AEREO
DELLE MIGLIORI MARCHE
NAZIONALI ED ESTERE
CATALOGHI A RICHIESTA

VENDITA ANCHE PER CORRISPONDENZA



Rivarossi

MODELLISMO



VIA BALDISSERA, 9
ANGOLO STOPPANI

MILANO
Tel. 270.811

Grandi **Rivarossi**

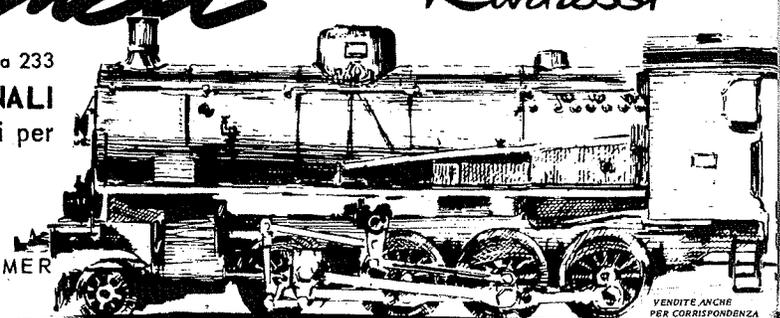
COMPLETO ASSORTIMENTO
DI TRENI ELETTRICI

PALERMO Via Maqueda 233

I GIOCATTOLI PIU' ORIGINALI
parti di ricambio e pezzi staccati per
modellisti

ASSISTENZA TECNICA
accessori per plastici

Rivarossi FALLER WOLLMER
PREISER - WIKING



VENDITE ANCHE
PER CORRISPONDENZA

L'INTERESSANTE RIVISTA

Modelbane *nyt*

DI MODELLISMO FERROVIARIO
DANESE

Kongevej 128 Virum (Danimarca)



i magazzini ARBITER
Vi offrono:

UN COMPLETO ASSORTI-
MENTO di articoli
NAZIONALI ed ESTERI.

per:

arbitер

Organizzazione VITTADELLO
FIRENZE - Via Brunelleschi
Tel. 21.318

MODELLISMO
FERROVIARIO.
NAVALE. AEREO.

e i migliori giochi istruttivi scientifici



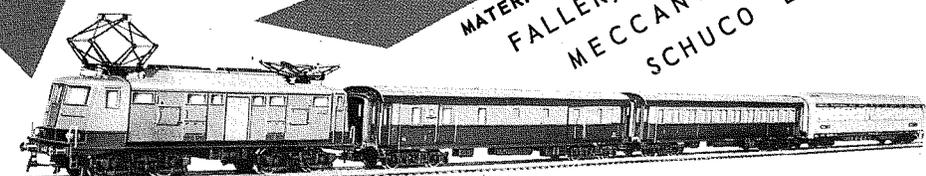
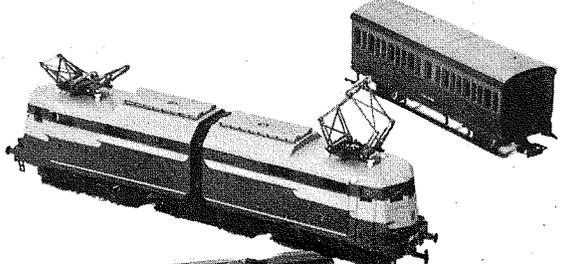
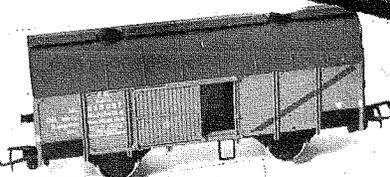

"casa dei balocchi"

FIRENZE - VIA PANZANI 61/r - TEL. 272264

DITTA SPECIALIZZATA PER
AEREO - AUTO - FERMODELLISMO

Rivarossi TRENI ELETTRICI

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


GIACINTO BLONDI
VIA EMILIA 90
MODENA

TRENI ELETTRICI IN MINIATURA

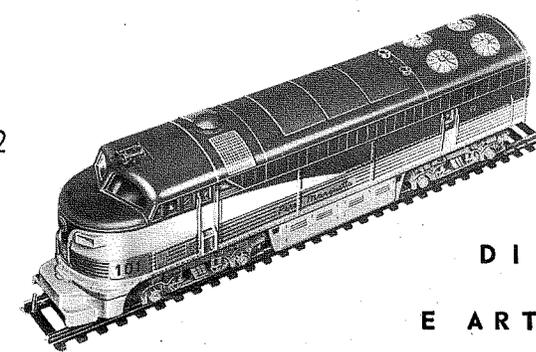
Rivarossi

DITTA
DIANA
P.za Duomo - tel. 25992
COMO

TRENI ELETTRICI

Rivarossi

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



alla gioia dei bimbi

VIA PO 46 - TORINO TEL. 882850

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

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

Costruzioni di plastici
con tutto il relativo
accessorio



MODELLI FUNZIONANTI E STATICI DI AEREI - NAVI

AUTO TRENI

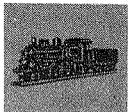
MOVO

MODELLI VOLANTI E PARTI STACCATE

conto corrente postale - milano - n. 3/25814
si eseguono spedizioni in Italia e all'estero
P.le Principessa Clotilde, 8 - Tel. 66.48.36
MILANO

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

fondata nel
la ditta montanari
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

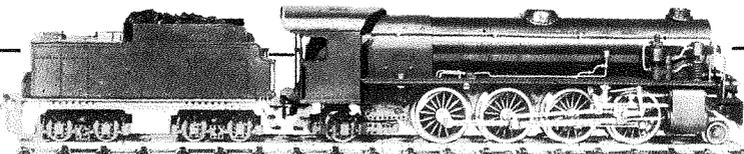
AEREI

NAVI

TRENI

Abbonamento per 12 numeri 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. 469572
GENOVA - SAMPIERDARENA
LABORATORIO ATTREZZATO PER
RIPARAZIONI E COSTRUZIONE PLASTICI

EMPORIO ARTIGIANO
di Gino Menicucci
Via Cavour 180 R - FIRENZE
TROVERETE TUTTO PER IL
FERMODELLISMO

«MARISA» di M. Bolla
Via Manno 39 - CAGLIARI
I MIGLIORI GIOCATTOLE ED I PIÙ
BEI TRENI ELETTRICI

AEROMODELLI
Piazza Salerno 8 - ROMA
TUTTO PER IL MODELLISMO

Organizzazione LEONE
Piazza Giordano 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

PARADISO DEI BAMBINI
Via A. Doria angolo
Via C. Alberto - TORINO
MATERIALE FERROVIARIO E AC-
CESSORI DELLE MIGLIORI MARCHE



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

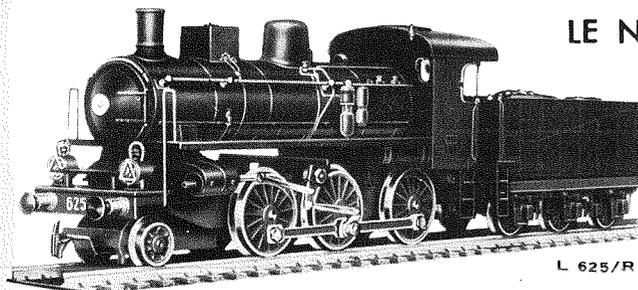
ONORATO ISACCO
Corso V. Emanuele 36 - TORINO
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*
SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA

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 *Rivarossi*
MECCANO - GIOCATTOLE NAZIONALI ED ESTERI



PAPALINI

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