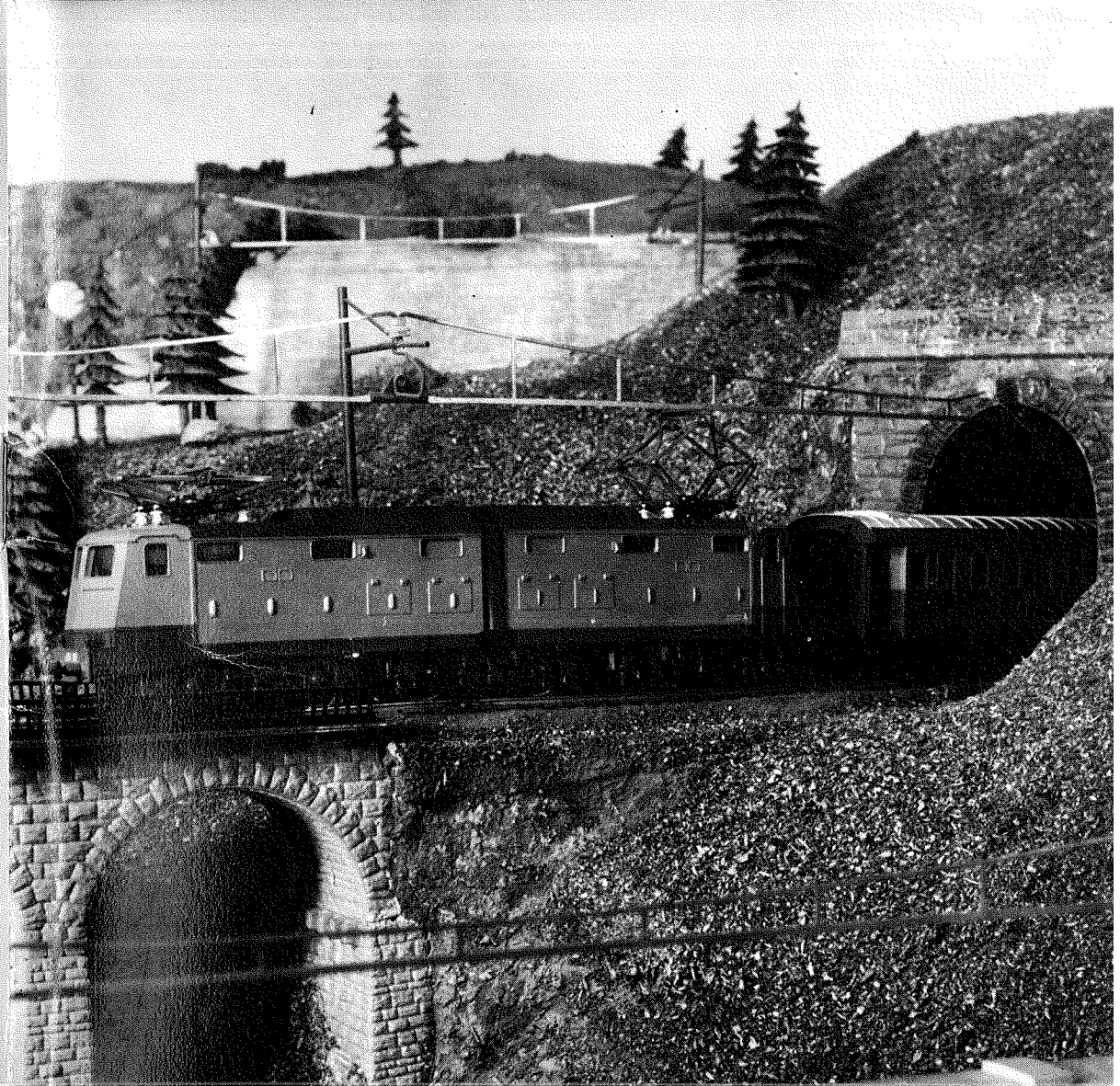


Presentiamo lo scorcio di un plastico Rivarossi con una realistica composizione d'insieme. Il tutto è ricavato dall'appropriato e dosato uso del materiale Rivarossi e del materiale d'ambientamento Falter e Wilking.



61 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

H10

aprile 1964
anno XI - L. 150

pubblicazione bimestrale

Rivarossi



Mastro Geppetto

di
SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLE**

MODELISMO

MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

TUTTO PER IL MODELLISMO
FERROVIARIO AEREO NAVALE DA

**Romina
Giocattoli**

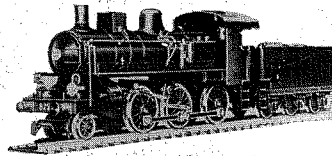
VIA CERNAIA 2 (P.ZA SOLFERINO)
TEL. 54.75.86. TORINO

COSTRUZIONE PLASTICI DI OGNI GENERE

* ASSISTENZA TECNICA
PARTI DI RICAMBIO

☆ ACCESSORI DELLE MIGLIORI CASE
FALLER - VOLLMER REVELL
WIKING PREISER

● SPEDIZIONI
CELERI IN
TUTTA ITALIA



E' stato pubblicato dalla «ERI-Edizioni Rai Radiotelevisione Italiana» un interessante volume che tutti i fermodellisti non dovrebbero mancare di acquistare:

Trattasi del libro

- IL TRENO IN CASA -

di Bruno Ghibaldi

in vendita a L. 1.800.= nelle librerie e nei migliori negozi di giocattoli e modellismo ferroviario

==

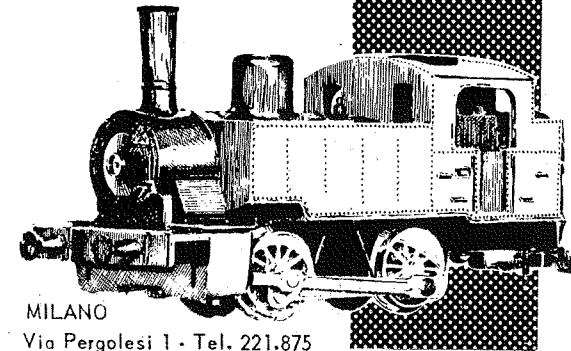
Questa pubblicazione rappresenta un po' la guida pratica per la costruzione di un plastico di ferrovie elettriche in miniatura.

Gli appassionati modellisti vi potranno trovare tutte le indicazioni e le illustrazioni atte a soddisfare le loro necessità di realizzazione, piccole o grandi che siano!

fochimodels DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

Tutto per l'Aeromodellismo - Automodellismo - Navimodellismo - Fermodellismo - Scatole di montaggio - Accessori e materiale per la loro costruzione - Motori nazionali ed esteri: Diesel - Glow Plug - Jetex - Reattori - Radiocomandati - Parti staccate ed accessori vari. Assistenza e riparazioni in genere.



MILANO
Via Pergolesi 1 - Tel. 221.875
Via Durini 5

F.Z. MODELLISMO

di GUGLIELMO FORQUET e C.
P.zza S. PASQUALE A CHIAIA 8
NAPOLI

Tutta la produzione *Rivarossi* e Case Rappresentare FALLER - VOLLMER - PREISER - REVELL

Parti di ricambio originali - Riparazioni ed Assistenza Tecnica - Plastici

Modellismo Aereo e Navale - Accessori

Modelli statici e naviganti in plastica delle migliori Marche

Soldatini e figure per Collezionisti

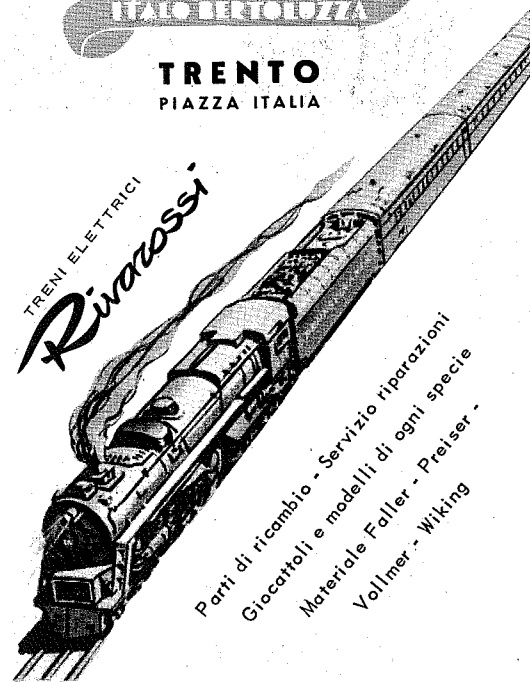
VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI

Rivarossi

SERVIZIO RIPARAZIONI
ed
ASSISTENZA TECNICA

Italo
ITALO GIOIELLERIA

TRENTO
PIAZZA ITALIA



TRENI ELETTRICI
Rivarossi

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

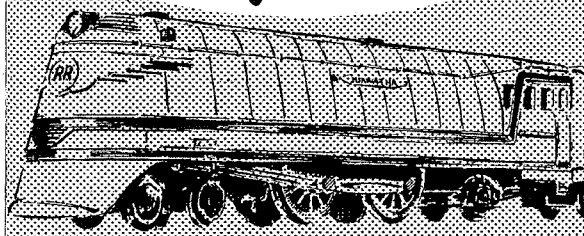
LA CASA DEL GIOCATTOLO

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

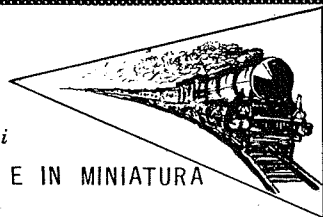
NAPOLI

Telef. 390963
374687

PARTI DI RICAMBIO
SERVIZIO ASSISTENZA
ACCESSORI
FALLER
PREISER
VOLLMER

ITALMODEL

Rivista bimestrale di
FERROVIE REALI E IN MINIATURA



Copia singola L. 500.-
Estero 600.-
Abbonamento a 6 numeri (anno solare) 3.000.-
Estero 3.400.-

Richieste alla Direzione

VIA CAFFARO 19 - GENOVA



LA MODELLISTICA

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

Vendite anche per corrispondenza

GIOCATTOLI E MATERIALI INERENTI
ALLA COSTRUZIONE IN MINIATURA
DI GIOCATTOLI MECCANICI

Hobby Model

di DOMENICO PINTON

TREVISO
GALLERIA S. VITO
TEL. 20497

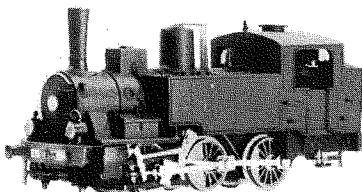
ASSORTIMENTO COMPLETO
TRENI ELETTRICI

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

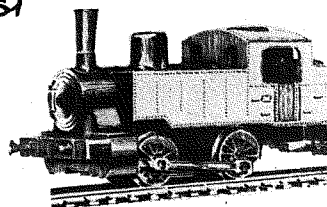
VASTO ASSORTIMENTO TRENI "HO"

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

GIOCATTOLI E MODELLISMO DELLE MIGLIORI MARCHE DI TUTTO IL MONDO

COSTRUZIONE PLASTICI

COMPLETO ASSORTIMENTO

Rivarossi

WIKING

Revell

FALLER

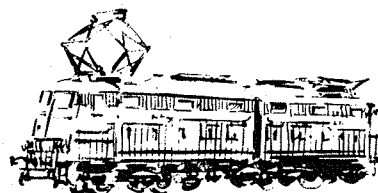
VOLLMER

PREISER

CARTOLERIA

MARANI

CORSO REPUBBLICA N° 15 VENTIMIGLIA Tel. 31216



Rivarossi

FALLER

PREISER

REVELL

WIKING

VOLLMER

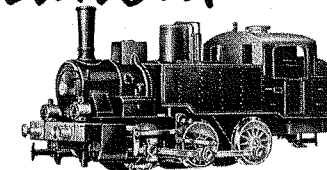
Laboratorio attrezzato

ROMA

VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038

"Casama" 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

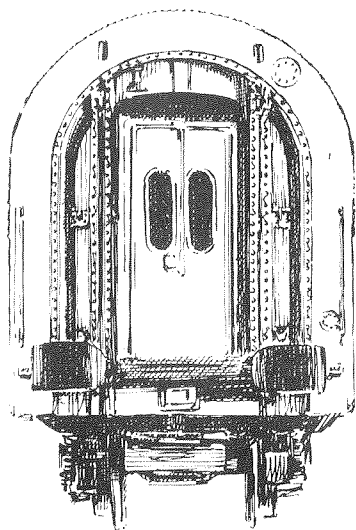
i più bei modelli

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

gozmati

VIA CESARE CORRENTI, 21
MILANO

TRENI ELETTRICI Rivarossi



Pezzi di ricambio

Meccano originale inglese
Pezzi staccati

Cassette - Piante ed
accessori per plastici

Scatole di montaggio, accessori
e materiale per l'aeromodellismo

Modellini «Wiking»

RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

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

n. 61 Aprile 1964 Anno XI L. 150

HO Rivarossi

EDITORIALE

La Fiera Campionaria di Milano rappresenta, ormai, il tradizionale appuntamento di ogni anno per tutti i nostri amici desiderosi di prendere conoscenza diretta delle novità Rivarossi che vengono, in questa particolare occasione, presentate al pubblico.

Quest'anno le novità Rivarossi comprenderanno una vasta gamma di articoli che, siamo certi, contribuiranno a soddisfare le nuove esigenze e le crescenti richieste del mercato italiano ed estero.

Questi nuovi articoli sono equamente distribuiti nelle quattro serie in cui è suddivisa tutta la produzione Rivarossi e cioè: serie «modello», serie «r», serie «TrenHOby», e «Tramway Sistema Rivarossi».

I nostri affezionati amici potranno fare riferimento al nuovo Catalogo Generale 1964, anche quest'anno già uscito con notevole anticipo, che illustra e descrive tutti gli articoli novità in programma per il 1964 e che vengono presentati alla XIII Fiera Campionaria di Milano.

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

<i>Il X anno della Rivista «HO Rivarossi»</i>	Pag. 8
<i>La Trazione Elettrica nelle Ferrovie Italiane (I puntata)</i>	« 9
<i>La Ferrovia Genova-Casella</i>	« 15
<i>Costruzioni in cartoncino</i>	« 19
<i>L'Album delle locomotive</i>	« 20
<i>Una tavola di costruzione</i>	« 22
<i>I plastici dei lettori</i>	« 27
<i>I nostri lettori all'opera</i>	« 32
<i>Concorso «Flash»</i>	« 34
<i>Occhio al treno</i>	« 36

IN COPERTINA

La fotografia riproduce un particolare angolo di un plastico Rivarossi. Da una galleria Faller sta uscendo un convoglio passeggeri trainato da un modello del locomotore 636 F.S. (Rivarossi 21442). Il convoglio sta per transitare sopra un ponte Faller. Il realismo è perfetto sotto ogni punto di vista.

NEL PROSSIMO NUMERO

La Trazione Elettrica nelle Ferrovie Italiane (II puntata)
L'Album delle locomotive
Concorsi fotografici
ed altre interessanti rubriche

IL 10° ANNO DELLA RIVISTA «HO RIVAROSSÌ»

Cari amici fermodellisti,
con questo numero la nostra Rivista compie il 10° anno di vita!

Il 1° numero di «HO Rivarossi» uscì, infatti, nell'ormai lontano mese di Aprile dell'anno 1954.

Siamo molto lieti in questa particolare circostanza di richiamare la Vostra cortese attenzione su questa meta da noi raggiunta che, permetteteci di dirlo, rappresenta per la nostra Rivista un traguardo molto importante.

Quanto iniziamo la pubblicazione di «HO Rivarossi» il nostro intendimento era quello, in particolare, di poter aiutare sia il principiante che il modellista più ferrato a sviluppare o completare le sue iniziative e le sue realizzazioni pratiche nel campo del fermodellismo, in poche parole a comprendere meglio questo magnifico hobby del treno elettrico in miniatura.

Riteniamo di essere riusciti nel nostro intento e la prova migliore della nostra affermazione è data da tutti coloro che, sin dall'inizio, ci hanno inviato il loro incoraggiamento o la loro critica, o che in modo particolare hanno via via collaborato con noi con l'invio di copioso, interessante materiale da pubblicare sui vari numeri di «HO Rivarossi».

A tutti Voi, collaboratori ed amici, inviamo il nostro più sentito ringraziamento e Vi invitiamo cordialmente a voler continuare a mantenere con «HO Rivarossi» legami sempre più stretti affinché la nostra pubblicazione divenga sempre più interessante ed utile per tutti.

Inviateci, perciò, le Vostre fotografie più riuscite ed i disegni dei Vostri impianti e delle Vostre realizzazioni fermodellistiche, o quant'altro ritenete utile per l'appassionato dei treni in miniatura..... ed anche di quelli grandi!

E' nostro fermo intendimento, comunque, con la passione che sempre ci ha guidato nel nostro lavoro, di migliorare ancora nei limiti del possibile la nostra Rivista in tutte le sue varie rubriche. Possiamo, quindi, concludere affermando in sintesi, che il 1° decennio di vita di «HO Rivarossi» rappresenta non un traguardo di arrivo, ma un punto di partenza per dare a tutti Voi, cari amici fermodellisti, una Rivista sempre più degna dell'interesse che ci avete dimostrato.

* * * * *

A proposito del materiale che ci viene inviato per la pubblicazione sulla Rivista, vogliamo avvertire tutti i collaboratori che le fotografie o le descrizioni dei loro modelli e dei loro impianti, verranno pubblicate seguendo un determinato ordine cronologico che tiene conto di tutto il materiale pubblicabile inviatoci. Inoltre dobbiamo tener presente lo spazio a disposizione sulla Rivista che, molte volte, risulta assai scarso. Quindi non ci è possibile garantire nessuna data precisa di pubblicazione.

La Trazione Elettrica nelle Ferrovie Italiane

Le sue ragioni lontane.... I suoi primi passi difficili, ma determinanti. La sua evoluzione nel tempo.

I Puntata

Cenni introduttivi

Se la materia di cui mi accingo a parlarvi, amici lettori di «HO», era stata da me lungamente elaborata nella mente, attraverso ricerche che mi hanno permesso di completare notizie o attinte alla viva voce di coloro che della Trazione Elettrica sono stati i protagonisti oppure che hanno costituito conferma di esperienze dirette, mi mancava lo spunto iniziale per cominciare a buttar giù, come suol dirsi, un po' di nero sul bianco. Mi capita sempre così allorquando sono spinto a parlare di quel che è stato il mio lavoro di ferroviere, il quale si è svolto tra il 1932 ed il 1945 anche nel campo della Trazione Elettrica ferroviaria, in un periodo cioè che è stato determinante, proprio intorno al 1932, per la scelta del sistema da definitivamente adottarsi e che ha visto, tra il 1940 ed il 1945, la graduale distruzione di tutto quel che, nel campo della Trazione Elettrica ferroviaria, era stato fatto, cosicché, praticamente a guerra finita, si dovette ricominciare, anche lì, dallo zero, quasi assoluto.

«1945. Tutto distrutto e rapinato»

Queste parole che ho trovato scritte a lapis con mano non certo ferma nella prima pagina di copertina di una vecchia pubblicazione ufficiale, forse la prima del genere che, intitolata «La Trazione Elettrica nelle Ferrovie Italiane», ho recentemente acquistato presso una libreria antiquaria bolognese, sintetizzano, meglio di qualsiasi altra cosa, le condizioni in cui all'atto della cessazione delle ostilità sul suolo italiano, si trovavano gli impianti della Trazione Elettrica ferroviaria e, quindi, di riflesso tutti quelli costituenti la rete ferroviaria italiana. Ebbene quelle parole, quel «1945. Tutto distrutto e rapinato» hanno costituito lo spunto, lo spunto che cercavo per cominciare a scrivere per voi quella storia della Trazione Elettrica ferroviaria, che le aride ed avare fonti ufficiali non hanno mai, in realtà, compiutamente conosciuto.

Storia che è di pensiero e di azione. Di pensiero che prende le mosse, prima, da quello precursore di Re Carlo Alberto di Savoia e, poi, da quello divinatore di Cavour. Di azione che, dai primi incerti passi, si conchiude allorquando, dopo l'8 Settembre 1943, le ferrovie seppero durare, soprattutto nell'interesse supremo del paese,

seppero combattere, contrastando in tutti i modi l'occupazione straniera, seppero rappresentare l'Italia in regioni già praticamente staccate dal nesso del paese, seppero conservare intatta per il domani la loro organizzazione.

Facile fu quindi la ripresa, agevolata anche dal materiale occultato perchè non venisse asportato e da una azione saggiamente rallentatrice degli ordini di smontaggio per trasportare oltralpe materiali che ci furono preziosi per la ricostruzione, premessa questa per la successiva unificazione ed il successivo completamento degli impianti di Trazione Elettrica delle linee principali.

Le ferrovie ebbero, in quel tragico periodo che intercorre tra l'8 Settembre 1943 ed il 25 Aprile 1945, i loro martiri ed i loro eroi, si può dire in tutti i campi della loro attività.

E se mi volgo indietro a ricordare quel tempo, penso che mi ci volle più coraggio, ben più coraggio di quel che mi fu necessario allorquando, durante la guerra 1915-1918, mi trovai, giovane tenente comandante di sezione di una batteria di artiglieria di montagna, in situazioni non certamente facili delle quali gli ordini di operazione ne stabilivano, ma solo sulla carta, lo svolgersi dei tempi.

Il monumento che, in America, ricorda i caduti di Okinawa, rappresenta un gruppo di «marines» che sul terreno conteso piantano a forza la bandiera stellata di quel grande paese. Ebbene, se dovessi artisticamente rappresentare quel che è stato il nostro lavoro, veramente entusiastico, veramente pieno di fede, non saprei trovare altra immagine che quella di un gruppo di operai che rizzano un palo, uno dei tanti pali recisi, anche allora, dai salsicciotti di esplosivo posti alla loro base dai quastatori tedeschi.

E se dovessero chiedermi se è stato più bello il momento in cui, la prima domenica di giugno del 1922 al parco di Milano, il Generale Cattaneo, comandante il Corpo d'Armata di Milano, mi ha consegnato la medaglia di bronzo al valore militare oppure, allorquando alle ore 14 del giorno 29 Aprile 1945, impartivo, con voce commossa, alle sottostazioni elettriche della linea Milano-Varese, l'ordine di mettere in moto i gruppi di conversione e di alimentare la terza rotaia al fine di far partire i treni, risponderci senz'altro che è stato per me più bello questo



Fig. 1
Vista del vecchio ponte a schiena d'asino di «Gonda» sul fiume Adda, non lungi da Morbegno, ed unico mezzo, anche se piuttosto scomodo per accedere alla centrale elettrica alimentante la elettrificazione trifase delle linee valtellinesi (Foto Sella - F.S. Milano)

secondo momento della mia vita.

Tanto più che potevo far seguito con l'ordine scritto che, per ciò che mi concerneva, tutti i treni dovevano circolare con le norme di sicurezza regolamentari dei tempi normali, norme che erano cadute, gli ultimi mesi, completamente in non cale, in quanto, pur di portar via roba tra un bombardamento e l'altro, era stata ammessa la marcia dei treni «a vista» come per i tram!.

Con l'ordine di rialimentare la terza rotaia della Varesina, dato alle ore 14 del giorno 29 Aprile 1945, aveva idealmente inizio la fase di ricostruzione, prima, e di completamento, poi, degli impianti di Trazione Elettrica delle Ferrovie Italiane.....

I precedenti lontani

.....Oggi ti canto, o re de' miei verdi anni, re per tant'anni bestemmato e pianto che via passasti con la spada in pugno ed il cilicio

al cristian petto, italo Amleto.....

Così Giosuè Carducci parla di Re Carlo Alberto di Savoia in uno dei più bei carmi da lui scritti, il Piemonte, dando di quel veramente gran Re la definizione generalmente acquisita dalla storia.

Di Re Carlo Alberto si conoscono pratica-

mente solo la sua partecipazione ai moti del 1821, la costituzione, prima concessa, poi dovuta rinviare, l'esilio a Firenze, la sua partecipazione alla spedizione che soffocò nel 1823 la rivolta spagnola, il governo reazionario del Marchese Solaro della Margherita che egli tollerò dopo la sua assunzione al trono avvenuta il 27 Aprile 1831 alla morte di Re Carlo Felice, la concessione dello Statuto, l'8 Febbraio del 1848, la guerra all'Austria, e la bandiera tricolore concessa al suo esercito al passaggio del Ticino, le vittorie di Goito e di Pastrengo, la resa della fortezza di Peschiera..... Poi, la sconfitta di Custoza, il triste abbandono di Milano, l'armistizio, poi ancora un nuovo tentativo di riaprire la guerra, Novara con la vittoria degli Imperiali guidati dal Feldmaresciallo Radetzky, l'esilio ad Oporto, la morte lontano dalla sua patria. Si sa tutto questo di Re Carlo Alberto, ma si sa poco di un Re Carlo Alberto che, in tempi ancora così oscuri da far definire le ferrovie «Invenzione del Diavolo», fu tanto sollecito del progresso civile del suo regno da inviare in Inghilterra nel 1839 l'Ing. Mosca, affinché lo raggiungesse sulle ferrovie che si andavano rapidamente diffondendo in quel grande paese, sui loro piani inclinati e sui canali che, allora,

costituivano la ossatura dei trasporti interni delle merci, e da appoggiarsi ai migliori tecnici per lo studio del traforo delle Alpi Cozie e per quello della Ferrovia Torino-Genova attraverso il colle dei Giovi.

Ma che cosa si proponeva Carlo Alberto di sapere, o, meglio, di poter raggiungere attraverso il viaggio e la relazione dell'Ing. Mosca?

- a) La possibilità di realizzare, utilizzando le acque del Po e dei suoi affluenti, una rete di canali navigabili che avrebbero permesso un economico trasporto delle merci nella parte non montagnosa del suo Regno.
- b) Quali erano le prospettive del nuovo mezzo di trasporto, la ferrovia, che si andava rapidissimamente sviluppando in Inghilterra.
- c) Quali le modalità migliori per la Trazione di convogli lungo quei piani inclinati, che si prevedeva di dovere impiegare nelle linee ferroviarie transappenniniche e forse anche transalpine al fine di ridurre la lunghezza delle gallerie, la cui costruzione, con i mezzi allora a disposizione, oltre a richiedere mol-

to tempo, si presentava molto difficile.

Ricordo di avere visto copia della relazione dell'Ing. Mosca presso la Dott. Signorina Lange, valente cultrice piemontese della storia patria, ma poiché non è stato possibile, per ragioni varie, raggiungere lo scopo che quella copia venisse acquistata da un ente pubblico qualificato e messa, così, a disposizione di tutti gli studiosi, debbo avvalermi, a proposito della utilizzazione, come mezzo di trasporto, delle acque dei fiumi piemontesi, di ciò che ho trovato scritto al riguardo in quella miniera di documentazione storica rappresentata dal «Carteggio di Germano Sommeiller» che, donato dalla Dott. Lange al Museo Ferroviario di Roma, io ho avuto modo di esaminare molto attentamente.

Da quanto ho trovato scritto, risulta che venne nominata subito una «Commissione per lo studio dei canali navigabili», commissione che deve aver lavorato ben alacremente se, nella relazione Rovere ad essa presentata il 15 Aprile 1840, si parla della «Portata dei vari corsi d'acqua al Nord ed al Sud del Colle dei Giovi misu-

Fig. 2
Uno degli spettacoli, per noi ferrovieri consueti, negli anni tra il 1942 ed il principio del 1945. Linee aeree strappate..... Pali di sostegno divelti..... Locomotive e veicoli ridotti ad ammasso in forme di rottami..... Binari contorti, ripiegati, assai spesso su se stessi..... rotaie strappate dalle traverse, crivellate dalle schegge, attorcigliate nei modi più strani..... crateri immensi determinati dallo scoppio delle bombe di aereo..... le case vicino alla ferrovia smozzicate, sgretolate... La sferza, dopo l'8 Settembre 1943, dell'oppressore che voleva a tutti i costi il lavoro perché i treni continuassero a correre per alimentare una guerra, mai, come allora, senza scopo. (Foto della raccolta del Museo F.S. di Roma).



rata nella State del 1839 dall'Ing. Diana.....

Nel corso abbastanza lungo della mia vita mi è capitato di leggere di un progetto di canale navigabile per grossi barconi destinato a congiungere Genova con il suo retroterra, cosicché, quando ho trovato in un certo punto del carteggio di Germano Sommeiller quell'accenno alla «Portata dei vari corsi d'acqua al Nord ed al Sud del Colle dei Giovi», mi è venuto spontaneo di dire «Sta vedere che, anche allora, pensavano ad un canale navigabile tra Genova e la pianura Padana».

Non mi sbagliavo infatti perchè, anche senza andare a cercare all'Archivio di Stato di Torino gli atti della «Commissione di studio per i canali navigabili», la cosa mi è stata confermata alla pag. 24 del testo di quella bellissima pubblicazione fuori commercio intitolata «Il Centenario delle Ferrovie Italiane» la quale precisa che il progetto del canale navigabile Genova-Pianura Padana era stato dovuto scartare, soprattutto per il gran numero di conche che sarebbe stato necessario di costruire onde superare la catena dell'appennino particolarmente ripida dal lato Genova del Colle dei Giovi.

Ma, a parte quanto sopra, siamo già nel 1840, l'era delle ferrovie è cominciata, si pensa, anche nel Piemonte, centro motore di quel che costituiva allora il Regno di Sardegna, ad una rete organica di ferrovie basata su due direttrici in-

tersecantesi quasi ad angolo retto in quel di Novara. Una prima da Culoz in Savoia, punto di confine occidentale verso la Francia del Regno di Sardegna, al ponte di Trecate sul Ticino, punto di confine orientale verso il Lombardo Veneto del Regno stesso, ed una seconda da Arona, che guardava alle progettate ferrovie transalpine verso l'Europa centro meridionale, a Genova con diramazione da Alessandria verso Torino, capitale del Regno.

Per realizzare la Culoz-Trecate, destinata ad assicurare al Regno di Sardegna i traffici tra l'Europa Occidentale e quella Orientale, occorreva affrontare il problema di perforare le Alpi Cozie, per realizzare la Arona-Genova, che mirava ad assicurare, per un avvenire prossimo, i traffici tra l'Europa centro meridionale e Genova, bisognava affrontare il problema del valico del colle dei Giovi. Per lo studio o, meglio, la definizione del punto ove le Alpi Cozie avrebbero dovuto essere traforate, Carlo Alberto chiamò in Piemonte due Ingegneri Belgi, il Maus ed il Rombard, di cui il primo aveva fatto le sue prove sui piani inclinati di Liegi, mentre per quella che viene generalmente conosciuta come la linea dei Giovi gli studi vennero condotti dagli Ingegneri Porro, italiano, e da Sir Isambard Kingdom Brunel, quest'ultimo in funzione di consulente vero e proprio del Governo Sardo (vedi in proposito alla pag. 26 del n. 37 di «H0»).

Fig. 3
Rampa sud della vecchia linea dei Giovi nei pressi di Mignanego. Ponte sul torrente Riccò.
(Da stampa del Bossoli. (Anno 1855). Museo ferroviario di Roma).



Fig. 4
Mignanego con le due linee dei Giovi viste dall'alto in direzione Nord Sud. A sinistra la rampa della vecchia linea dei Giovi di cui alla precedente riproduzione della stampa del Bossoli. Si intravede il ponte sul torrente Riccò. A destra la stazione di Mignanego e la linea succursale dei Giovi che ha raggiunto con moderata pendenza costante l'imbocco Sud della galleria di valico lunga m. 8.297,55.

Entrambe queste due vitali Ferrovie facevano parte di quel piano regolatore delle Ferrovie Italiane che, studiato da Cavour, ebbe poi pratica attuazione con la costituzione del Regno d'Italia ed entrambe queste ferrovie furono previste quasi certamente nell'anno in cui uno studioso rispondendo ad un amico aretino, che lo aveva pregato di interessarsi per sollecitare le pratiche onde allacciare la Ferrovia Aretina a quella che ne doveva costituire il prolungamento su Roma attraverso Terontola-Perugia-Terni-Orte, gli diceva - ho visto con i miei occhi la lettera che mi era stata offerta in vendita da una libreria antiquaria - di Milano - che occorreva prima attendere la morte di una altissima personalità del tempo, la quale era - cosa nota - non precisamente favorevole alle ferrovie.....

Non polemizzo perchè la storia registra solo i fatti, ma riflettendo a quel che, attraverso il caso oppure le ricerche pazienti, sono venute a conoscere, l'opera di quei due grandi tra gli artefici dell'Unità d'Italia che furono Re Carlo Alberto e Cavour mi appare, anche nel campo del progresso civile del paese, sempre più grande.

Per la costruzione della Torino-Genova era stata inizialmente costituita un'apposita Società

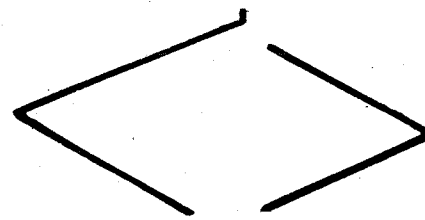
ma, poi, data l'importanza della linea, ne venne decisa con Regie Patenti del 13 Febbraio 1845 la costruzione a spese dello Stato.

Il tracciato della Torino-Genova certamente lo conoscete tutti. Pianeggiante sino ad Alessandria comincia poi a salire, ma sempre piuttosto dolcemente, seguendo da Serravalle il corso della Scrivia. Poi da Busalla precipita verso Genova.

In senso inverso, la linea si mantiene a profilo piuttosto facile sino a Pontedecimo, poi comincia a salire con pendenze che passano dal 21 al 35 per mille in precedenza all'imbocco sud della Galleria dei Giovi. Questa, che, lunga 3 chilometri e 300 metri, è costata, con i mezzi del tempo, ben 8 anni per essere perforata, è in salita costante verso Busalla del 29 per mille.

Essendo avanti lo scavo sorse il problema di come tirare su i treni lungo una salita così erta e così lunga ed in un primo tempo si pensò a fare ricorso ad argani azionati da ruote idrauliche.

Demanda tutta la questione allo studio del Cav. Maus, come specialista di piani inclinati, vennero ripresi in esame i dati contenuti nella Relazione Rovere sulla portata dei corsi d'acqua



la ferrovia elettrica Genova - Casella

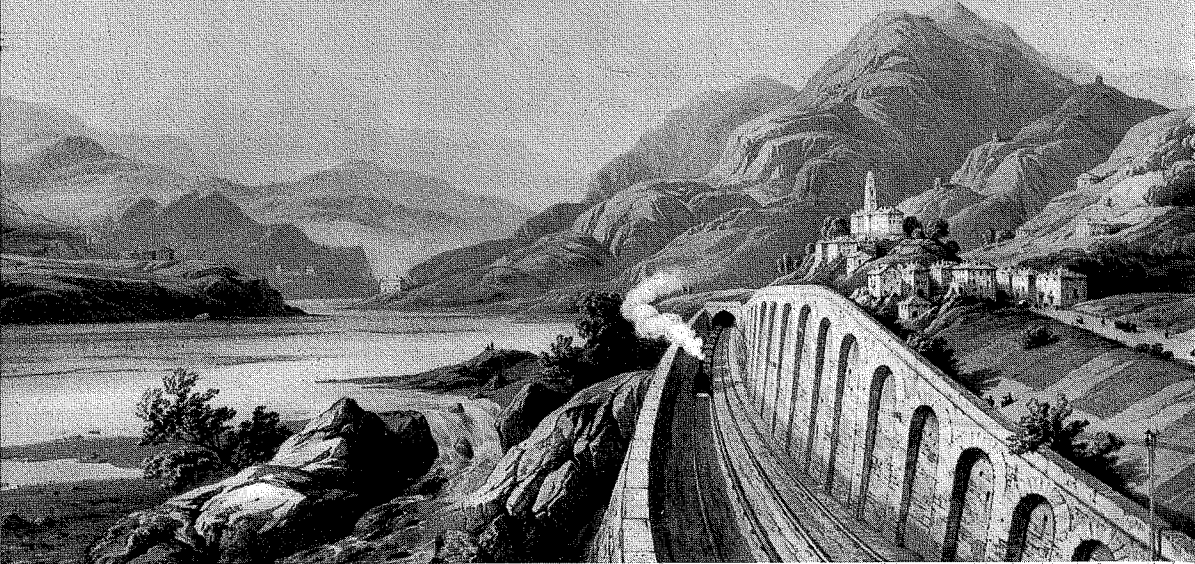


Fig. 5
Lo sbocco a Busalla della galleria dei Giovi ed, a sinistra, la valle del torrente Scrivia. (Da stampa del Bossoli (Anno 1855). Museo ferroviario di Roma).

al Nord ed al Sud del Colle dei Giovi, e venne parimenti rilevata nei mesi di giugno 1847 e Luglio 1849 la portata dello Scrivia, ma il Maus in una lettera indirizzata in data 22 Settembre 1851 al Presidente della Commissione «Chargée d'examiner le projet des machines des plans inclinés du Riccò» è costretto ad ammettere che sarebbe stato impossibile, con l'acqua dello Scrivia «fournir a l'exploitation des Plans Inclinés la force motrice nécessaire pour assurer ce service important comme nous allons le voir».

Si sarebbe potuto, dice la relazione del Cav. Maus, accumulare, durante le ore vuote da treni in salita, l'acqua dello Scrivia in appositi bacini, in modo da aver sempre disponibile la portata necessaria al funzionamento delle ruote idrauliche degli argani, ma data la irregolarità del traffico ferroviario in salita, vincolato agli arrivi delle navi nel porto di Genova, si sarebbero dovuto sbarrare diverse valli per ottenere un bacino contenente acqua sufficiente a fare fronte a tutte le punte di carico, da cui un costo di impianto e di esercizio ben superiore a quello richiesto mediante argani mossi da macchine a vapore.

Per questa volta il carbone nero l'ebbe vinta su quello bianco, rappresentato dall'energia potenzialmente ottenibile attraverso le cadute di acqua.

Ma in quelle parole, che sostanzialmente condensano quella che è stata ed in certo senso è ancora, la tragedia dell'Italia, cioè la quasi totale assenza nel sottosuolo del carbon fossile e dei non meno preziosi combustibili liquidi

in quelle parole, ripeto, ci sono quasi, anche se non chiaramente, le premesse per l'avvenire e che sono rappresentate dall'accenno alla possibilità dello sbarramento di tutte le valli attorno a Busalla al fine di trasformarle in un grandissimo serbatoio d'acqua da utilizzarsi per le ruote idrauliche accoppiate agli argani, destinati alla trazione, mediante funi, dei treni su per l'erta salita dei Giovi.

In quelle conclusioni io credo che stia il punto di partenza di quella che è stata la storia della Trazione Elettrica in Italia, la quale ha subito attinto, e sempre quasi esclusivamente, all'energia elettrica prodotta, come suol dirsi, idraulicamente, cosicché quella storia è strettamente connessa con quella della utilizzazione delle forze idrauliche italiane.

Come voi sapete, la possibilità di utilizzare, per il rimorchio dei treni sulla rampa meridionale della Ferrovia dei Giovi, due locomotive tender accoppiate l'una all'altra per la piattaforma del macchinista in guisa da costituire un complesso chiamato «Mastodonte dei Giovi» (vedi alla pagina 13 del n. 37 di «H0»), permise, di rinunciare totalmente all'impiego dei previsti argani, cosicché la situazione su quella linea si stabilizzò, sia pure mediante l'impiego di locomotive sempre più potenti, sin verso il Maggio del 1911, anno in cui l'elettrificazione in trifase del tronco Pontedecimo-Busalla costituì il punto di partenza di quella che si usò allora chiamare «la grande elettrificazione ferroviaria italiana».

(Zeta-Zeta)
(continua)

Pubblichiamo, qui di seguito, una interessante descrizione della ferrovia elettrica Genova-Casella inviataci dal Sig. Armando Brasca di Novi Ligure.

Si tratta di una linea ferroviaria a scartamento metrico con un percorso piuttosto breve (24 Km.) ma di notevole interesse sia dal lato prettamente tecnico, che da quello

turistico; infatti detta linea attraversa quasi tutta la pittoresca Valle Scrivia.

«La ferrovia Genova-Casella fu costruita nel 1929 e, come dice il suo nome, collega il capoluogo ligure con Casella, grazioso paesino al centro della Valle Scrivia, meta turistica e centro di villeggiatura

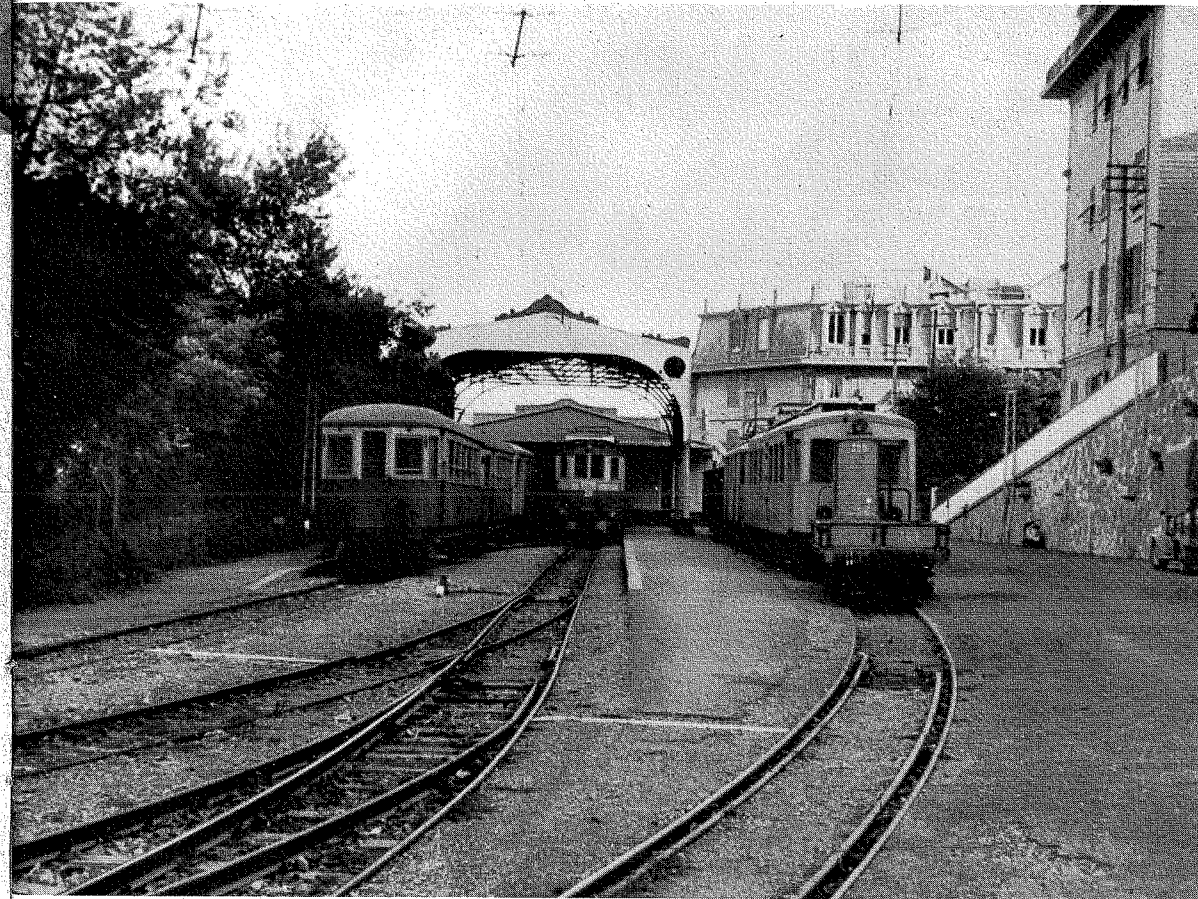
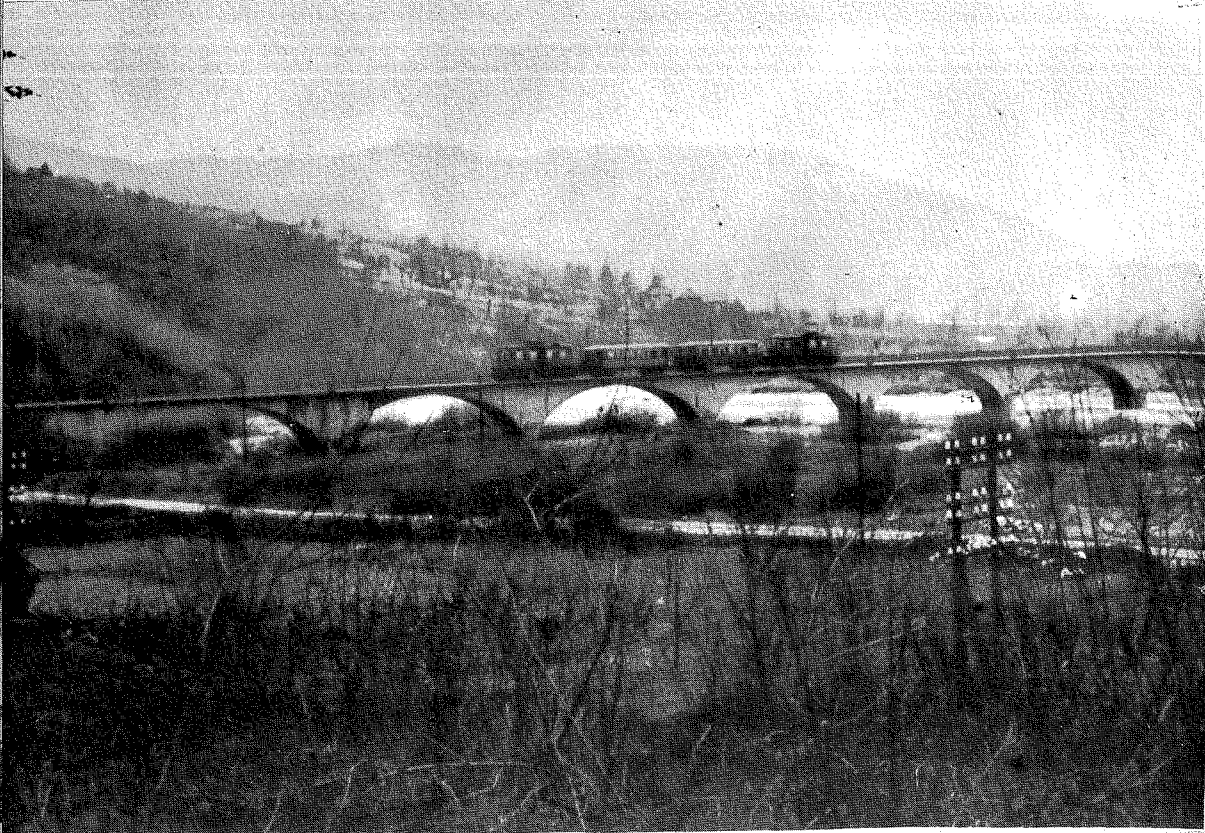


Fig. 1
La stazione di Genova-Manin da dove inizia la ferrovia elettrica Genova-Casella.



Sopra
Fig. 2
Caratteristica visione di un convoglio della linea Genova-Casella transitante sul ponte dello Scrivia fra le stazioni di Casella paese e Casella deposito.

Sotto
Fig. 3
Treno con locomotore Brown-Boveri in transito dalla stazione di Torrazza sulla linea Genova-Casella.

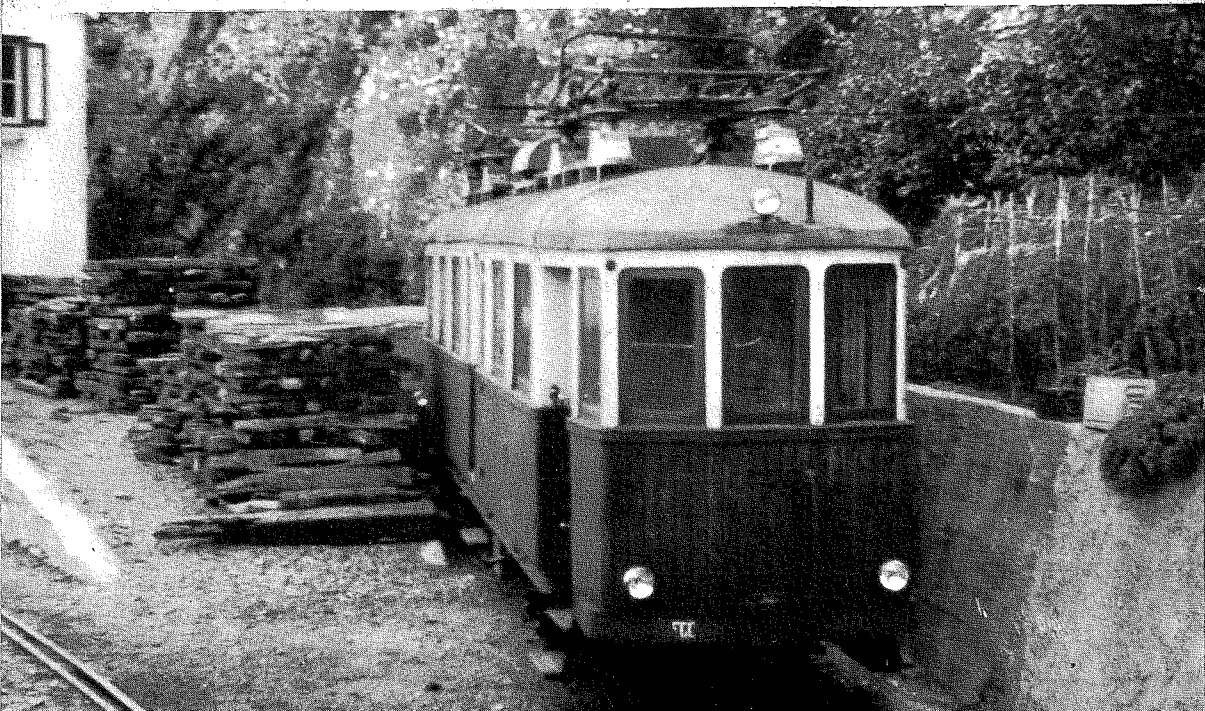


Fig. 4
Treno con locomotore Brown Boveri in transito dalla stazione di Torrazza sulla linea Genova-Casella.

estiva, a circa 400 m. s.l.m.

La stazione di Genova si trova sopra Piazza Manin; mentre a Casella le stazioni sono due: una, la principale, si trova al centro del paese, al termine di un grande viale alberato, mentre la seconda si trova al deposito, circa 500 m. fuori del paese.

Questa ferrovia è lunga 24 Km., a sola aderenza, e i treni la percorrono in un'ora circa; ma è un'ora che passa rapidamente tanto è suggestivo il paesaggio che da essa si domina.

Il percorso di questa linea può essere distinto in due parti e precisamente il versante genovese dal quale si domina uno stupendo panorama di Genova e in cui la

ferrovia sale continuamente fino alla stazione di Torrazza situata a circa un terzo del percorso, con una pendenza media del 40-45‰, e versante di Casella dove la ferrovia effettua un continuo saliscendi in arditi tornanti a costa di ampie vallate che ricordano, in piccolo, la linea del S. Gottardo in Svizzera. Molte, sia pur brevi, sono le gallerie e pure molti sono i viadotti in muratura, taluni dei quali veramente arditi.

Lo scartamento di questa linea è metrico, come la Domodossola-Locarno, e la Spoleto-Norcia.

Il parco rotabile è molto eterogeneo e caratteristico nel suo genere.

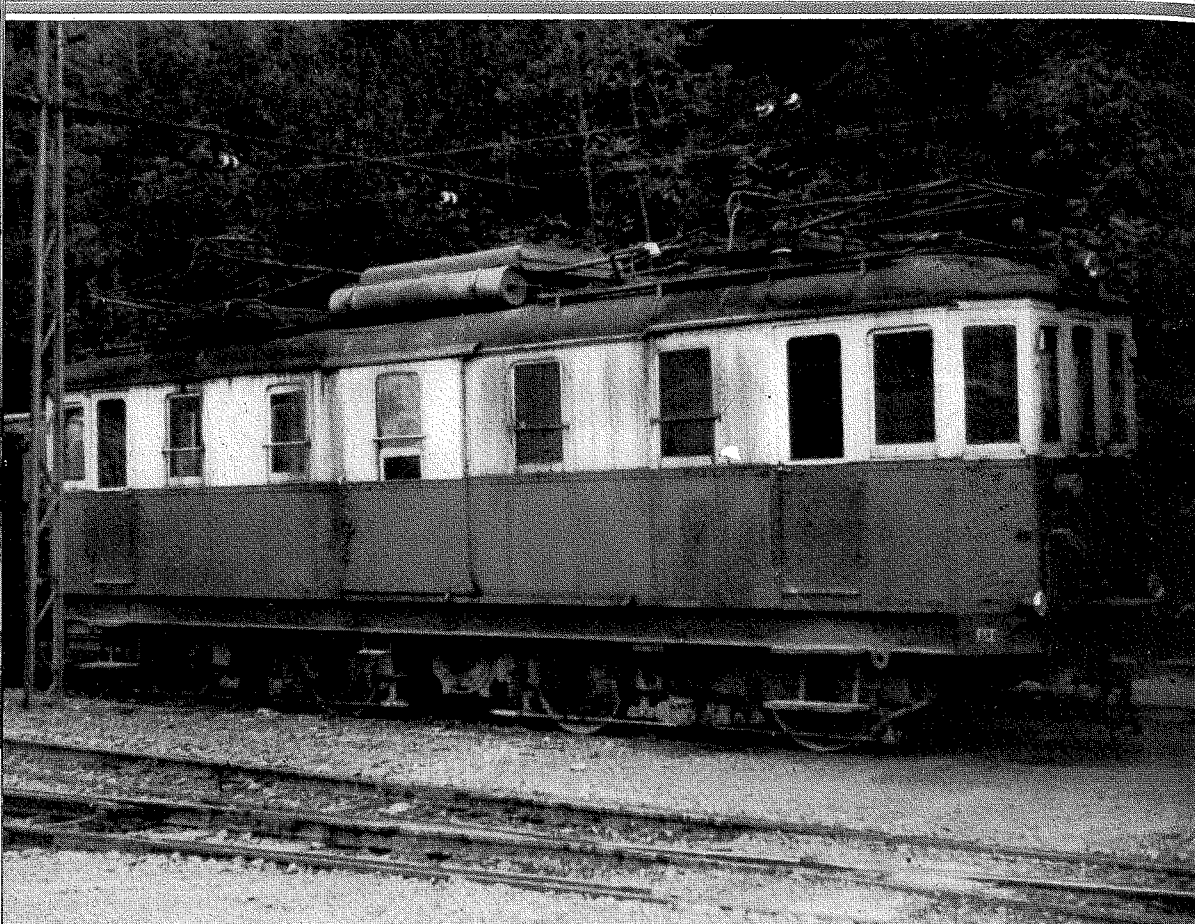


Fig. 5
Motrice Breda a recupero, ferma a Casella deposito.

Esso comprendeva, fino a poco tempo fa: due locomotori Brown Boveri del 1924, usati sia per treni merci, che per treni passeggeri; due motrici Breda per treni passeggeri e sei rimorchi, il tutto a carrelli, bicolore rosso-bianco avorio; oltre a due motrici funzionanti isolate color bianco-marrone con cassa a doghe di legno. Invece per il servizio merci, usato quasi esclusivamente per il trasporto di ghiaia e sabbia, la ferrovia possiede quindici carri merce pure essi a carrelli.

Attualmente il parco rotabile è stato arricchito con l'arrivo di tre motrici, due locomotori, e due rimorchi, provenienti dall'ormai chiusa linea Ora-Predazzo, nel tipico colore azzurro delle linee delle Dolomiti. L'adozione di questo materiale è stata possibile data l'uguale tensione di funzio-

namento che è di 2.600 V a corrente continua, e dall'uguale scartamento.

Un'altra caratteristica di questa linea è che le motrici Breda hanno il dispositivo per il recupero della corrente.

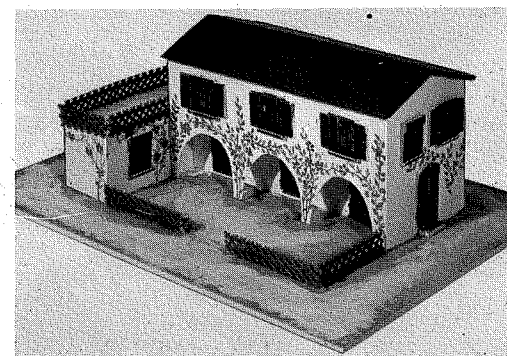
Siccome la centrale di alimentazione, situata a Vigomorasso esattamente a metà percorso, è dotata di macchinario sufficiente ad alimentare al massimo tre treni contemporaneamente, nelle giornate di punta, quando sulla linea circolano fino a quattro treni, nei tratti in discesa le suddette motrici azionano il recupero, aiutando così la centrale.

Tuttavia questo fatto durerà ancora per poco, in quanto è in arrivo dalla Ora-Predazzo anche la centrale che potenzierà quella attualmente in funzione».

(A. Brasca - Novi Ligure)

COSTRUZIONI in CARTONCINO

CASSETTA CON PORTICATO



loro, dovranno essere incollati dei listelli, sempre di legno di balsa, a rinforzo e sostegno di tutta la costruzione.

Abbiamo segnato sulla tavola di costruzione anche la pianta della casetta, che vi potrà servire per realizzare il basamento su cui appoggiare tutta la costruzione.

Noi, come potete vedere dalle due fotografie, abbiamo preferito per dare maggior consistenza alla costruzione, fare un basamento con delle misure più grandi rispetto alla pianta della casetta,

Per il completamento della casetta occorrono:

6 porte SFN 909; alcune finestre SFN 908 e SFN 911; 4 tetti SFN 921-1.

Intorno al cortile della casetta, posto davanti al porticato, se vorrete, potrete anche disporre la stacionata Faller 526/F.

Solita regola per la piega delle linguette e cioè piega indietro guardando la tavola.

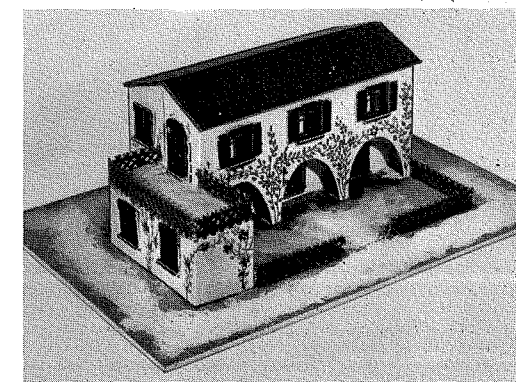
A tutti i costruttori auguriamo buon divertimento!

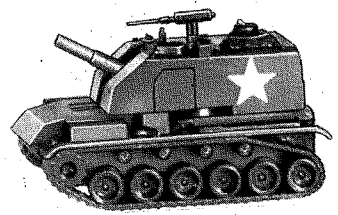
In questa Rivista abbiamo inserito una interessante tavola di costruzione in cartoncino (Mod. 546) che, a lavoro ultimato, darà modo ai modellisti di possedere una graziosa quanto realistica riproduzione di una casetta di campagna con porticato.

Diamo qui di seguito, come al solito, alcune note riguardanti la realizzazione pratica della casetta e pubblichiamo anche due fotografie del modello da noi costruito che danno senza dubbio, una chiara idea del risultato che si potrà ottenere con un pochino di pazienza e di tempo libero.

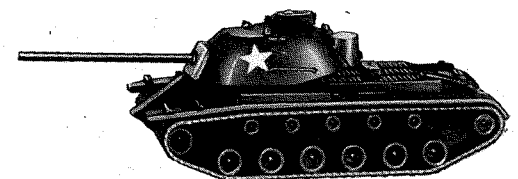
La tavola dev'essere, anzitutto, incollata su di un foglio di cartoncino Bristol. Indi devono essere ritagliati i vari pezzi che compongono la costruzione. Questi ultimi dovranno essere uniti fra loro facendo combaciare i vari lati segnati con apposite lettere indicative. Per questo lavoro di unione si dovrà fare uso di listelli di legno di balsa di eguale misura dei lati.

Nell'interno della casetta, quando le pareti che la compongono saranno unite fra

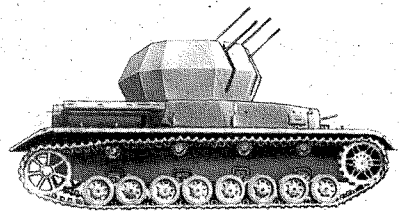




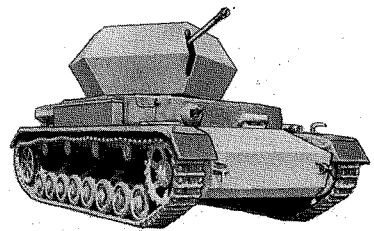
98/RO
Obice semovente americano
T 98 - cm. 5,8 **L. 150**



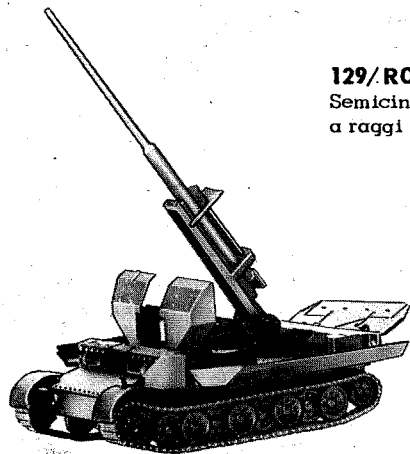
100/RO
Carro armato americano Patton
M 48 - cm. 9 **L. 150**



109/RO
Batteria semovente antiaerea tedesca
da 20 mm. quadrinata - cm. 6,6 **L. 220**



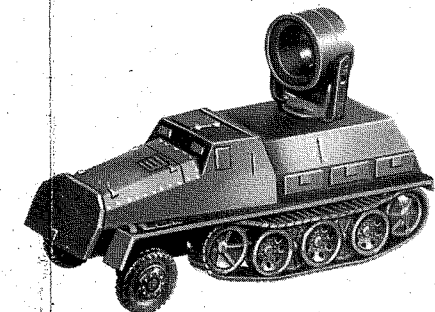
110/RO
Cannoncino antiaereo semovente tedesco
da 37 mm. - cm. 6,6 **L. 220**



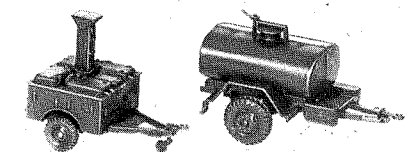
105/RO
Cannone tedesco semovente
antiaereo da 88 mm. - cm. 9,8
L. 220



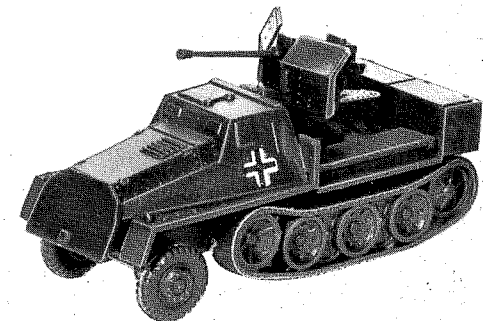
124/RO
Autoblinda tedesca 234/2
cm. 7 **L. 150**



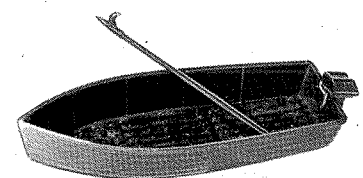
129/RO
Semicingolato tedesco con proiettore
a raggi infrarossi - cm. 7,4 **L. 150**



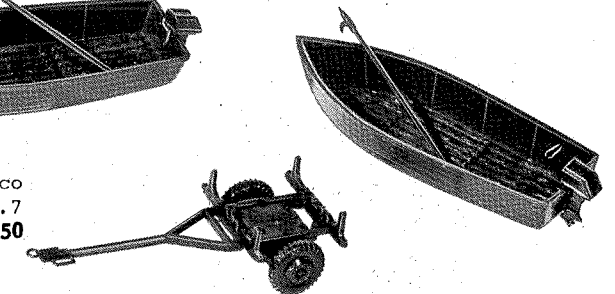
149/150/RO
Rimorchio per autobotte
cm. 3,8 e cucina da campo - cm. 4,7 **L. 220**



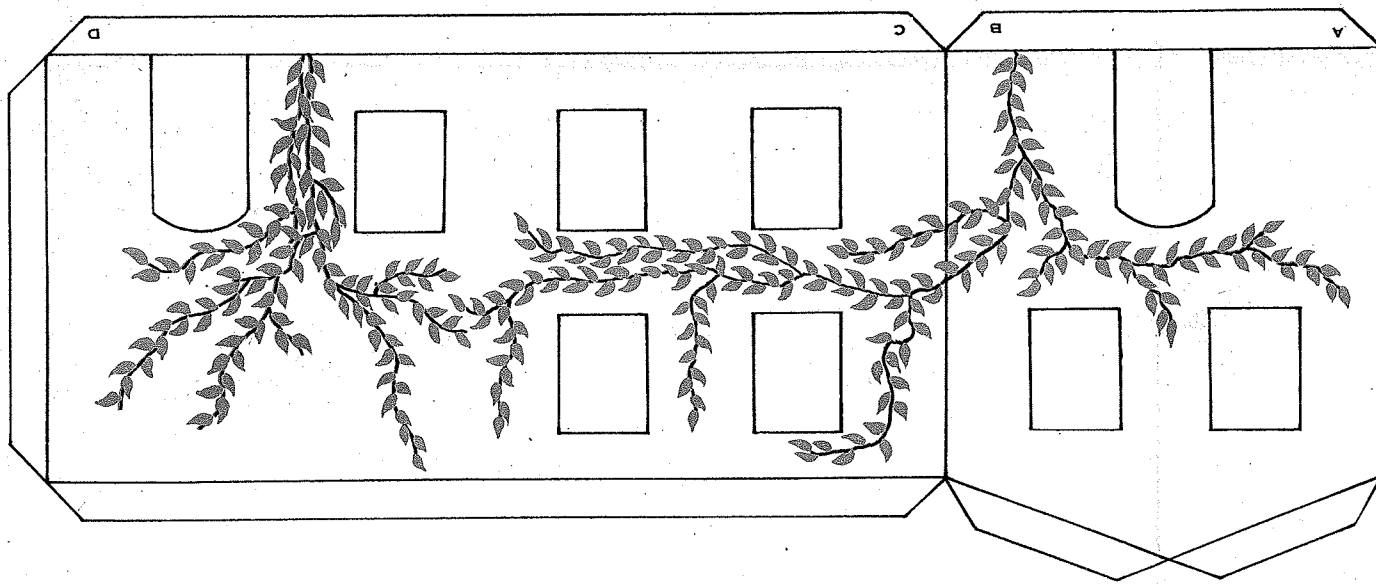
127/RO
Semicingolato con cannoncino antiaereo
da 36 mm. - cm. 7,4 **L. 150**



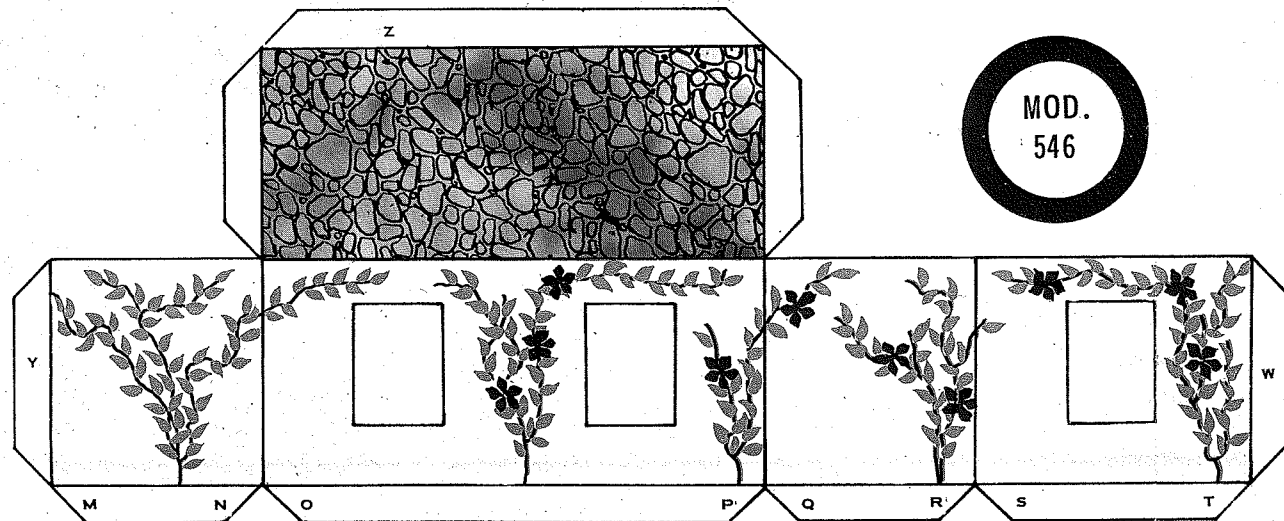
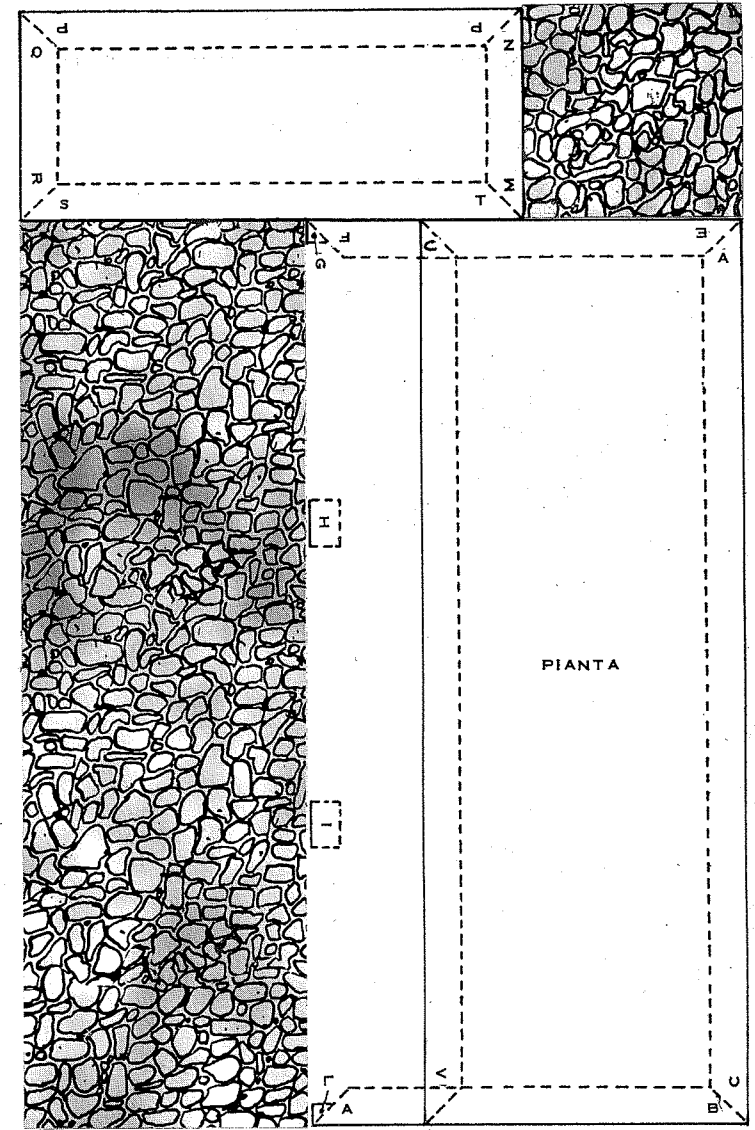
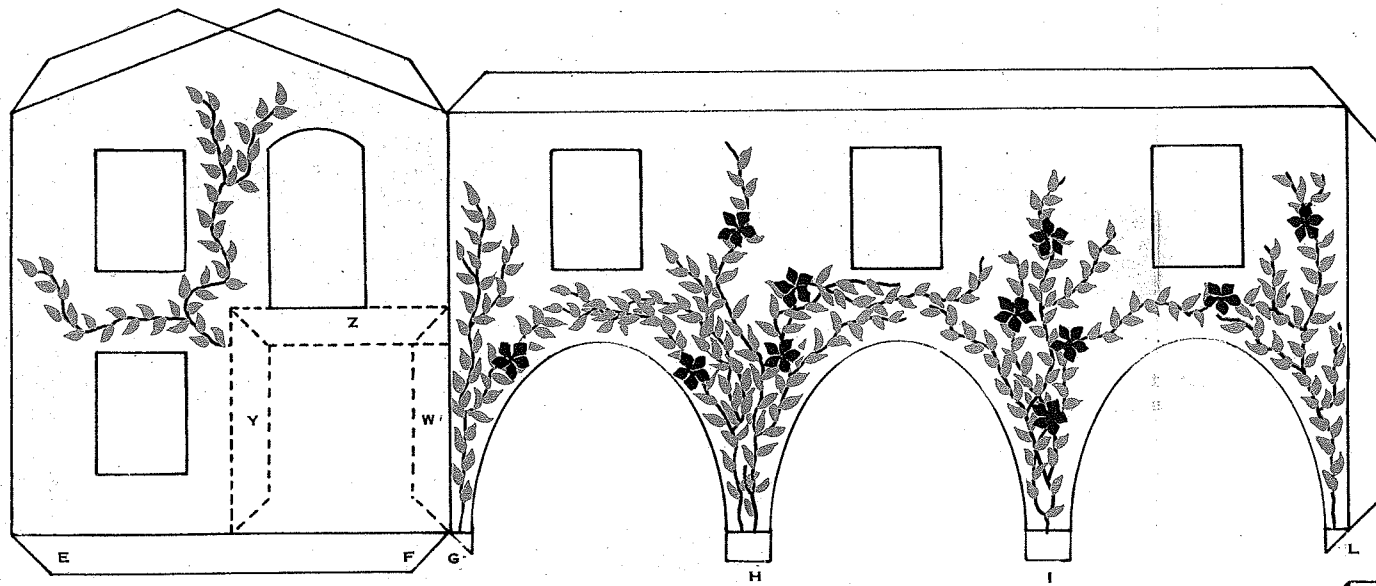
151/RO
Convoglio di mezzi da sbarco
con motore fuori bordo - cm. 7
L. 150



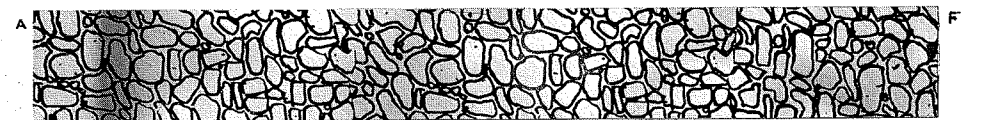
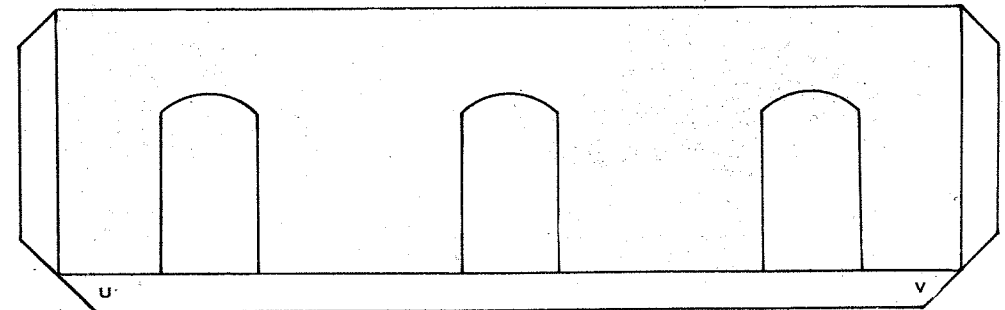
I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia
in vendita nei migliori negozi del ramo



CASETTA CON PORTICATO



MOD.
546



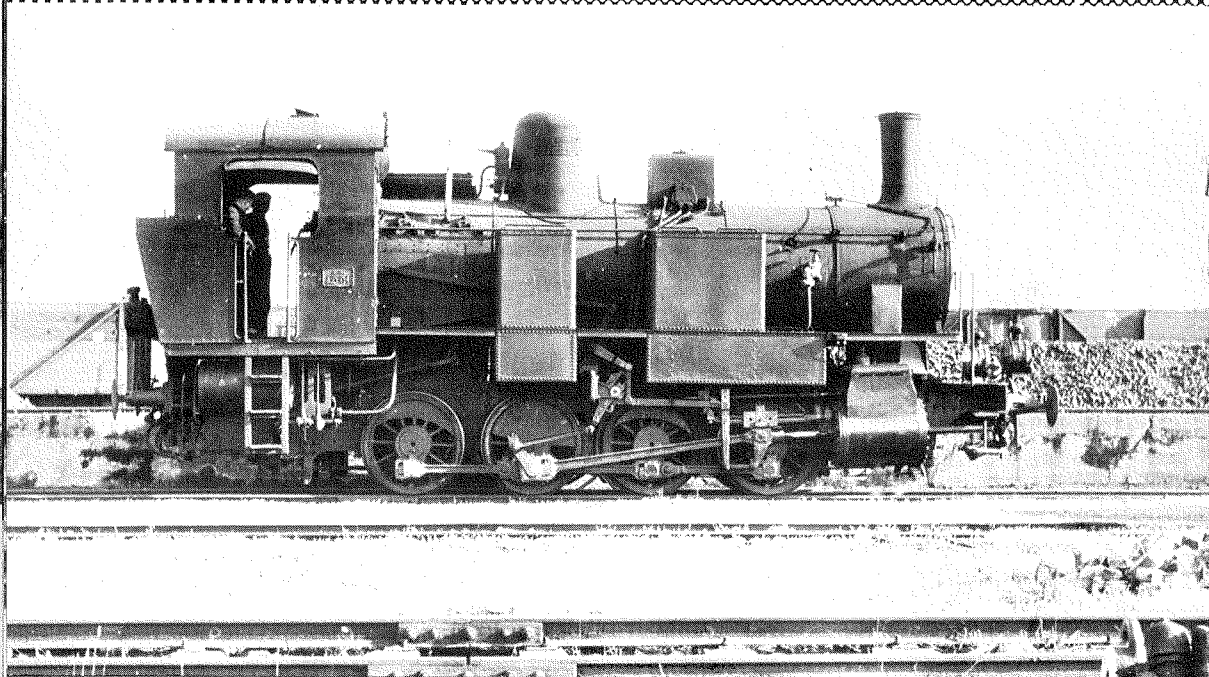
PAVIMENTO DEL PORTICO

L'Album

DELLE LOCOMOTIVE



a cura di Zeta-Zeta



Locomotiva del Gruppo 895 F.S. (Foto Grillo)

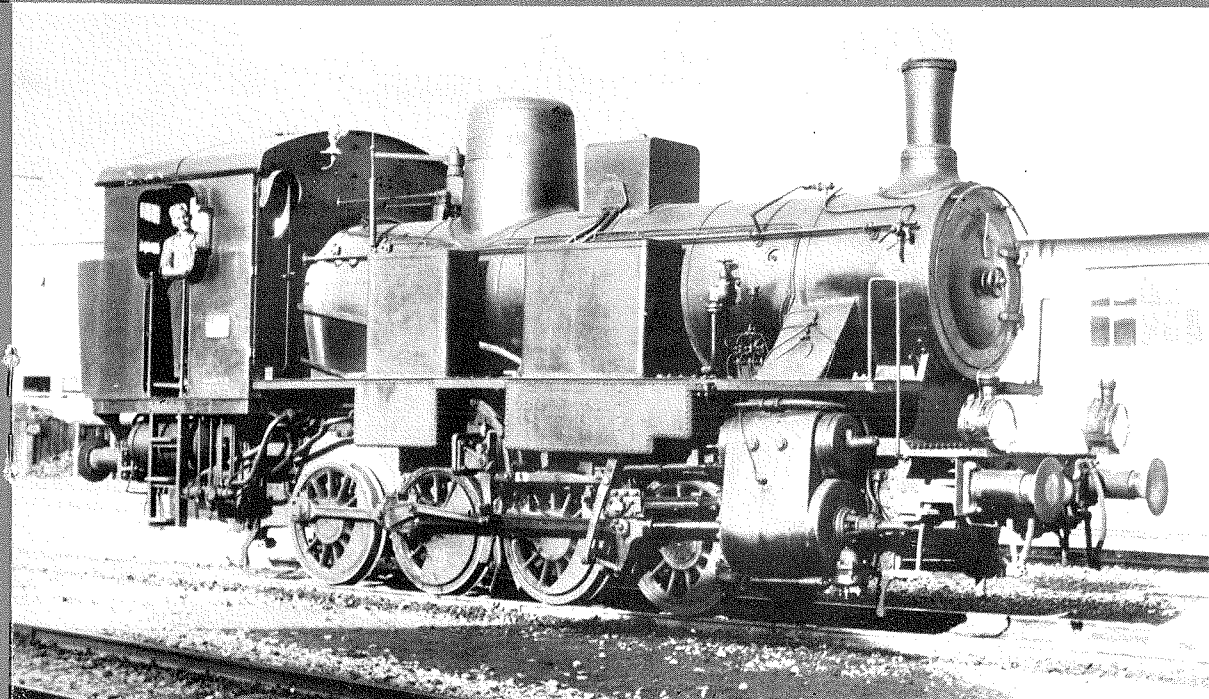
Locomotive-tender a 4 assi accoppiati (0-4-0) a vapore saturo e semplice espansione - a 2 cilindri esterni. Gruppo 895 F.S.

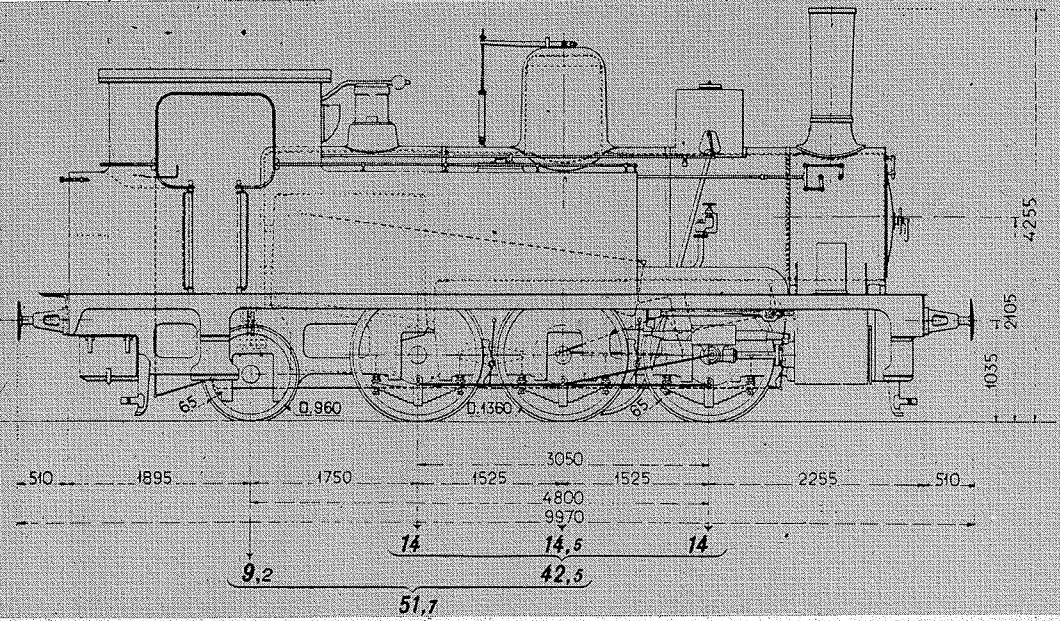
Si tratta di un tipo di macchina che, essendo stato inizialmente anche previsto per il servizio dei treni merci sulle linee interne del nodo di Salerno, venne progettata a peso tutto aderente e con quattro assi accoppiati aventi ruote di piccolo diametro, in guisa da poter rimorchiare bene carichi abbastanza pesanti nelle salite di quelle linee, anche se alla velocità piuttosto ridotta di 30 Km/ora, in cui esse sviluppavano la loro massima potenza continua. - Successivamente il servizio delle 895 venne esteso ai grandi scali merci ed al rimorchio di quelle che si chiamano le «tirate» di carri, le quali, nei grandi centri ferroviari, circolano sulle linee di collegamento tra di uno scalo e l'altro. Si tratta, questo, di un servizio piuttosto pesante, anche se svolto a velocità ridotta, in quanto si debbono prendere dalle varie stazioni di smistamento i carri carichi in arrivo e portarli nei vari scali, nonché prelevare da questi i carri, che sono stati caricati, e portarli, alla loro volta, nelle stazioni di smistamento per essere messi in composizione ai treni in partenza per le varie direzioni ed essere avviati, così, a destino. - Non meno pesante è il servizio delle «tirate» di carri vuoti che, in provenienza delle varie direzioni, vengono raggruppati ed avviati allo scalo dove si manifesta la mancanza di vuoti da mettere sotto carico. - Le 895 erano perfettamente adatte a questi servizi in quanto avendo una caldaia con una buona produzione oraria di vapore, essa era sufficiente ad alimentare i cilindri, aventi un diametro piuttosto grande, in modo che la macchina potesse dare lo sforzo motore, talvolta rilevante, richiesto per rimorchiare le «tirate» su percorsi, quali quelli tra uno scalo e l'altro, che non sono mai, però, eccessivamente lunghi. - Le 895 non risultarono, invece, molto adatte né al servizio degli scali viaggiatori e nemmeno a quello delle rampe delle stazioni di smistamento, al quale ultimo vennero prevalentemente adibite, come ad esempio a Milano Sempione, prima, ed a Milano Smistamento, poi, macchine a cinque assi accoppiati di costruzione straniera, ricevute in conto riparazioni di guerra. - La potenza normale in H.P. effettivi alle ruote motrici sviluppabile con continuità alla velocità di 30 Km/ora è nelle 895 di 510 H.P. e la velocità massima che esse possono raggiungere è di 40 Km/ora. - La capacità delle casse di acqua è di 6,5 metri cubici nelle 895 della 1a serie e di 7,5 metri cubici in quelle della 2a serie. Il peso aderente a scorte piene è nelle prime di Ton. 57,5 e nelle seconde di Ton. 58,8, e quello a scorte al minimo è rispettivamente di Ton. 50,7 e Ton. 51,1. - Di 895 ne sono state complessivamente costruite 107 tra il 1908 ed il 1915.

Locomotive-tender a 4 assi accoppiati (0-4-0) a vapore surriscaldato e semplice espansione - a 2 cilindri esterni. Gruppo 896 F.S.

Le trenta locomotive costituenti il gruppo 896 e che sono state costruite tutte dalle officine meccaniche di Milano tra il 1921 ed il 1922, debbono essere considerate la versione a vapore surriscaldato e semplice espansione delle locomotive del gruppo 895, di cui ripetono le caratteristiche generali. - L'applicazione del surriscaldatore a macchine, come le 896, da considerarsi da manovra e che si pensavano, quindi, secondo le precedenti vedute come le meno adatte per l'applicazione stessa, venne certamente decisa sia seguendo l'esempio della Germania, la quale, già avanti il 1914 si era indirizzata verso un'applicazione sempre più estesa del surriscaldamento del vapore e sia perchè, dato il servizio svolto dalle 895, per tempi abbastanza lunghi, al rimorchio delle tirate talvolta assai pesanti, un adatto surriscaldatore avrebbe portato, si pensò, a realizzare delle economie di un combustibile, quale il carbone fossile, di cui, la lunga durata della guerra mondiale, aveva dimostrato la preziosità. - Pur avendo le 896 guadagnato rispetto alle 895 in potenza continua a pari velocità di 30 Km/ora (610 H.P. contro i 510 delle 895) anch'esse non si dimostrarono troppo adatte a quei servizi che, anche se limitati nel tempo, richiedevano una certa velocità, come ad esempio le manovre nelle stazioni viaggiatori ove i carichi da spostare sono sempre piuttosto ridotti, ma occorre, soprattutto se si tratta del passaggio di vetture da un treno all'altro, di fare molto presto. - Cosicché, quando, nel 1931, le 896 vennero dislocate nella allora nuovissima stazione Centrale di Milano, non vi fecero buona prova anche se, essendo munito del freno ad aria compressa, permettevano, attraverso il collegamento alla condotta dei veicoli cui esse erano attaccate, una pronta frenatura di tutta la colonna, cosa indispensabile per evitare contraccolpi nel caso di agganciamento a veicoli carichi di viaggiatori, oppure per arrestarsi tempestivamente in precedenza agli abbondanti segnali di manovra, che, in una stazione ad intenso traffico come ad esempio quella di Milano Centrale, non consentono assolutamente di essere oltrepassati, anche di poco, se disposti a via impedita. - Il problema delle manovre di Milano Centrale ed in generale delle grandi stazioni, fu risolto dotando le 835 del freno ad aria compressa e le 896 furono relegate, come già le 895, prevalentemente al servizio delle tirate tra uno scalo e l'altro. - Il peso in servizio e quello aderente a scorte piene - che sono uguali a quelle delle 895 2a serie - è di Ton. 59,5, mentre quello aderente a scorte al minimo è di Ton. 51,7. La velocità massima ammessa per esse, è come per le 895, di 40 Km/ora.

Locomotiva del Gruppo 896 F.S. (Foto Grillo)





Schizzo di locomotive GR 900 F.S. Riproduzione della II parte dell'Album dei tipi delle locomotive e automotrici delle F.S. edizione 1915.

Locomotive-tender a tre assi accoppiati ed asse posteriore portante. A vapore saturo e semplice espansione - 2 cilindri esterni. Gruppo 900 F.S. (già gruppo 260 R.A.)

Di questo tipo di macchine, che io ho visto in servizio di manovra a Lecco nei primissimi anni della mia piuttosto lunga vita di ferroviere, sono costretto a darvi solo la riproduzione dello schizzo quale risulta alla tavola 166 Volume II dell'Album dei tipi delle locomotive ed automotrici delle F.S., Edizione 1915. In quei tempi, infatti, i miei occhi e quello della mia macchina fotografica non vedevano altro, o quasi, che i locomotori trifasi di stanza al DL di Lecco ed è solo adesso che, giunto quasi alla fine de «L'album delle locomotive» di «HO», mi sono soffermato un po' a lungo sulle macchine del gruppo 900, il cui rodiggio 0-3-1 è da considerarsi veramente eccezionale non solo in Italia ma nella stessa Inghilterra ove, pure, si sono avuti, nel volger del tempo, diversi esempi di macchine tender provviste di assi portanti solo posteriori. - Lecco era un nodo abbastanza importante per la Rete Adriatica in quanto esso era stato congiunto nel 1888 con Como, nel 1894 con Sondrio, mediante due linee, così dette «complementari» che, per i criteri di economia connessi con la legge che autorizzava la costruzione delle «complementari», non sono certamente da considerarsi un modello di perfezione ferroviaria. Le pendenze, infatti, abbondano sulla Lecco-Camerlata (Como) e, non parliamo, del tratto Lecco-Colico della linea Lecco-Sondrio, in cui non mancano certo le curve di un raggio così limitato per giunta, da imporre severe restrizioni di velocità. Migliore il tratto Colico-Sondrio, pessimo per pendenze e curve l'ultimo tratto della Colico-Chiavenna. Completata la Lecco-Camerlata (Como) la Adriatica pensò subito di dirottare su di essa e su Lecco-Bergamo-Brescia il traffico Svizzera-Veneto proveniente da Chiasso e che prima seguiva il percorso Camerlata-Monza-Milano, appartenente alla Rete Mediterranea, con minor introito, quindi, per la rete Adriatica, ma, date le caratteristiche del tracciato della Lecco-Camerlata occorrevano macchine, anche se tender, di buona potenza, che, del resto, sarebbero state utili, si pensava certamente allora, se la linea Lecco-Sondrio si fosse congiunta alle reti Bavarese ed Austriaca mediante il traforo dello Stelvio e se la Colico-Chiavenna si fosse, a sua volta congiunta, alla rete Svizzera mediante un traforo sotto lo Spluga, il che, ovviamente, avrebbe aumentato e non di poco il traffico in transito per Lecco. Comunque, stando al problema immediato, alla Rete Adriatica interessava far passare il traffico Svizzera-Veneto interamente sulle sue linee, da cui un progetto, che ho visto con i miei occhi per attrezzare, allora modernamente, la Lecco-Albate-Camerlata, progetto che non ha avuto alcuna esecuzione, mentre ha avuto pratica, anche se piuttosto limitata esecuzione, il progetto di Firenze per quelle che, nate nel 1889 presso Henschel di Cassel come 260 R.A., divennero sotto lo Stato 900 F.S. Le 18 macchine che componevano questo gruppo rimasero sempre, anche se ridotte poi ai più umili servizi di manovra, o a Lecco o a Brescia, il cui DL serviva, con le sue macchine, anche la Brescia-Rovato-Bergamo-Lecco. - Le 260 R.A., poi 900 F.S., avevano una caldaia con produzione di vapore non molto dissimile da quella delle 270 ad esse contemporanee e le loro scorte di acqua, 5,5 metri cubici, e di carbone 5,2 Ton., sono da considerarsi piuttosto abbondanti per una macchina tender. - La buona produzione oraria di vapore, congiuntamente alle scorte di acqua e di carbone suddette, permettevano alle 260 R.A./900 F.S. di sostenere lo sforzo motore ad esse richiesto segnatamente sulle forti salite della Como-Lecco il che era anche agevolato dal fatto che, gravando le scorte di acqua, in parte, e totalmente quelle di carbone sull'asse portante posteriore, il peso aderente che era di 42,5 Ton. con le scorte al completo, passava a 40,1 Ton. con scorte al minimo, subendo quindi una variazione in meno piuttosto modesta. - Le 260 R.A./900 F.S. avevano una velocità massima di 60 Km/ora e la loro potenza normale in HP effettivi alle ruote motrici sviluppabile con continuità a 45 Km/ora era di 460 HP. Nonostante la velocità relativamente elevata che esse potevano raggiungere, non furono mai provviste del freno ad aria compressa; la frenatura avveniva, quindi, a mano. - Su una di esse e precisamente la 2612, poi 9012, venne sperimentato nel 1902 il carrello italiano (vedi alla pag. 20-21 del n. 36 di «HO»); l'applicazione ne venne curata dalle Officine Sociali di Firenze della Rete Adriatica,

I PLASTICI DEI LETTORI

Qualche anno fa, dall'avv. G.B. Conti di La Spezia abbiamo ricevuto alcune belle fotografie di un plastico che rappresentava il suo primo tentativo nel campo del fermodellismo.

L'avv. Conti ci faceva infatti notare che, dopo aver acquistato un piccolo convoglio Rivarossi per la sua bambina, era

stato preso dalla passione per il modellismo ferroviario e, aiutato anche dai consigli presi dalla nostra Rivista, aveva costruito un impianto ferroviario in miniatura.

I risultati che si potevano osservare dalle fotografie erano discreti e denotavano non solo un grande entusiasmo verso il treno elettrico in miniatura, ma anche

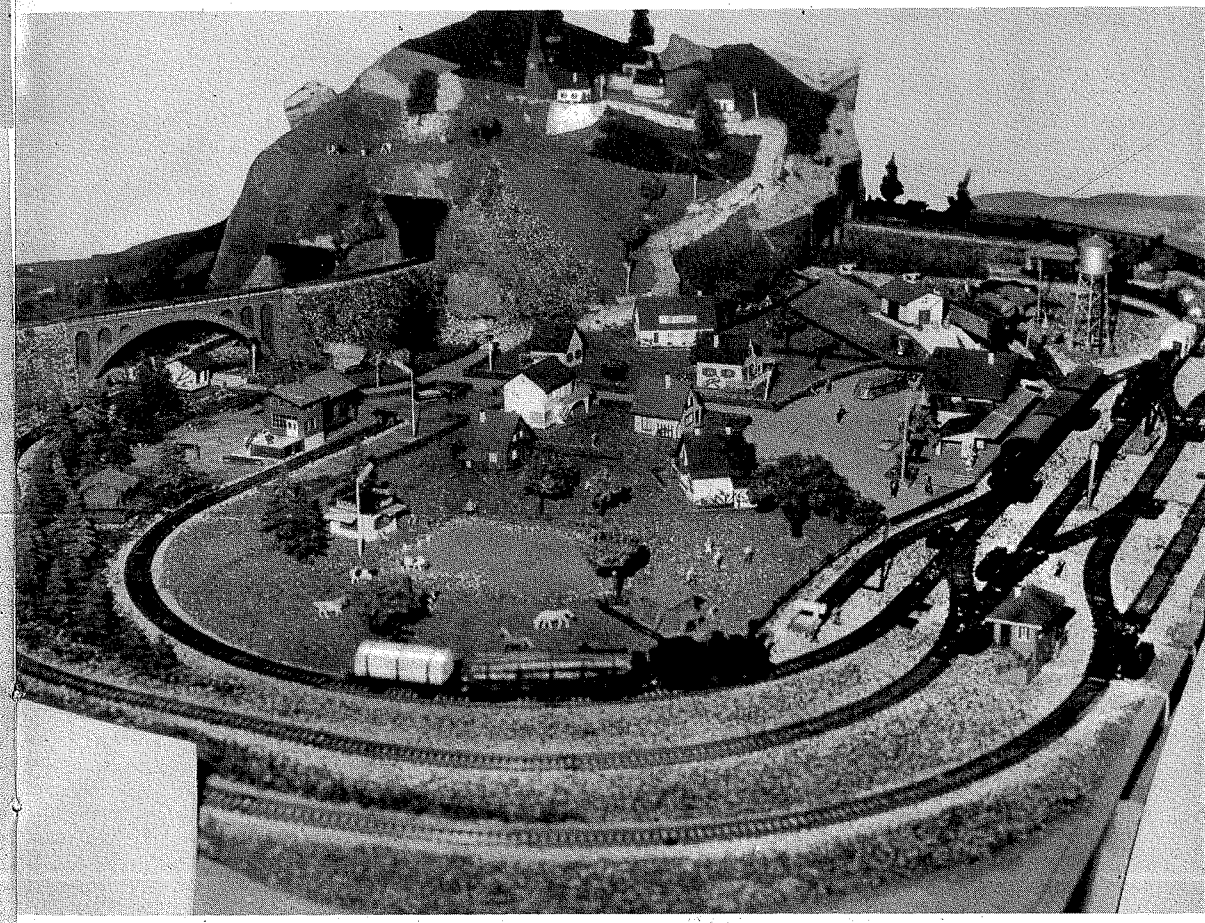
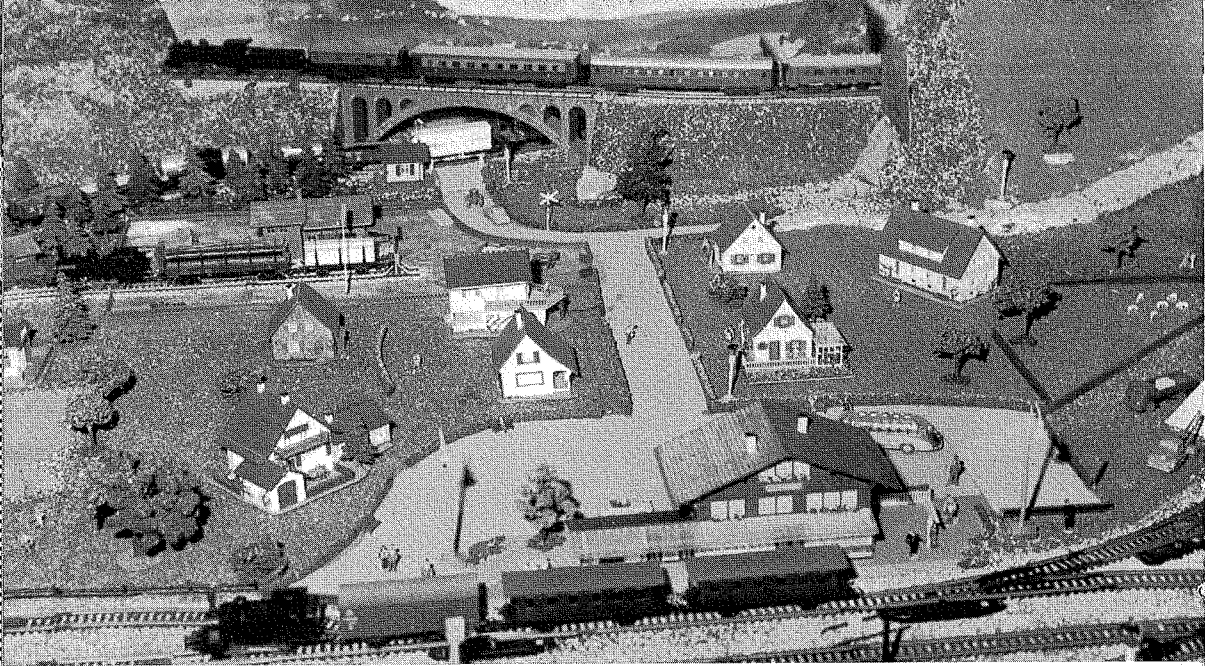


Fig. 1 Visione completa del primo plastico costruito dall'avv. Conti. L'effetto realistico complessivo è già buono.



Sopra

Fig. 2

Ecco un'inquadratura ravvicinata sempre del primo plastico dell'avv. Conti. Si nota già, pur nella semplicità del plastico, una discreta cura dei particolari.

Sotto

Fig. 3

Ed ecco l'inquadratura, dall'alto, di un settore del nuovo plastico Conti, posto vicino alla stazione principale. L'effetto realistico è già notevolmente migliorato. Notiamo il transito di un convoglio trainato da un locomotore 428 (Rivarossi 1444).

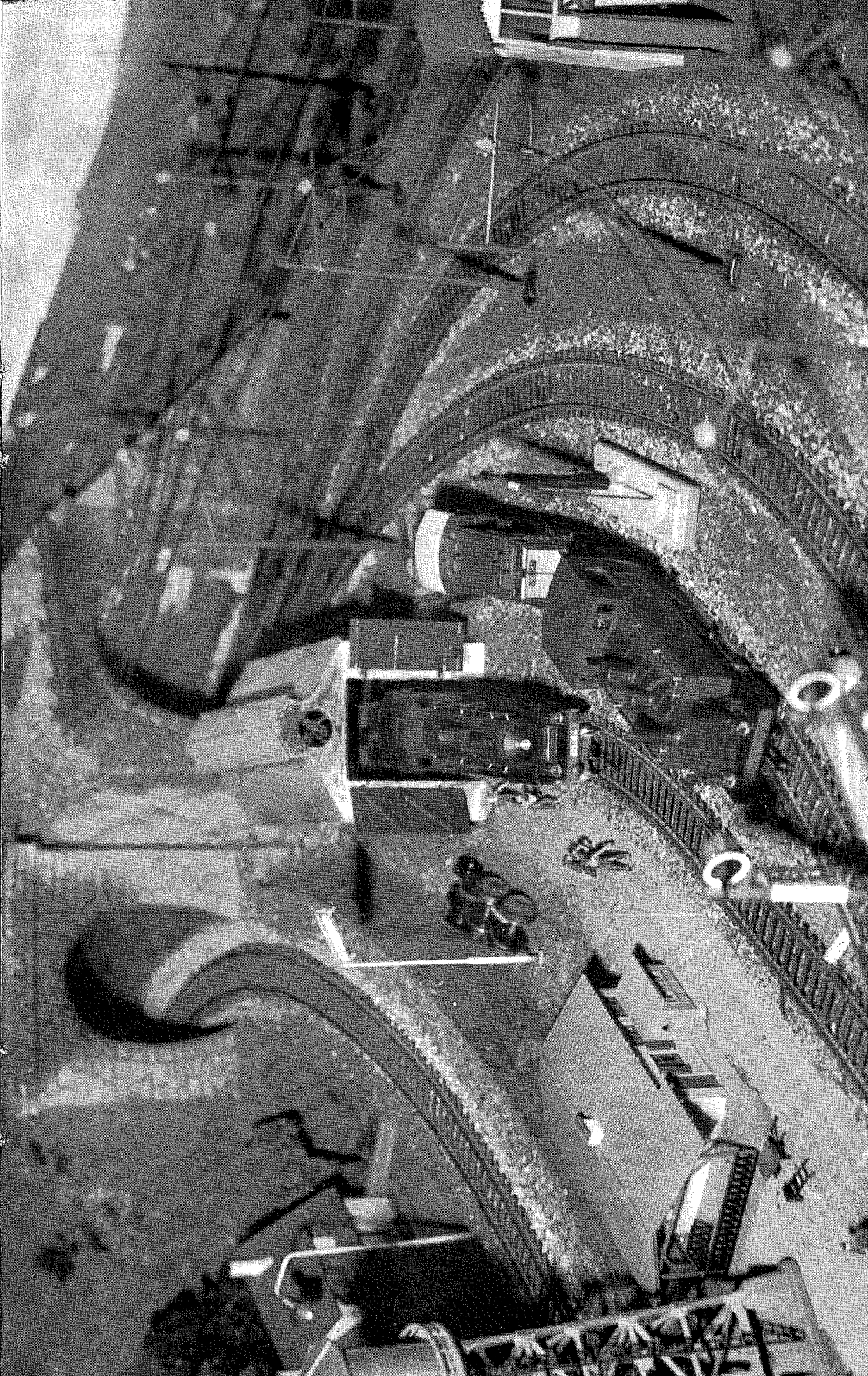
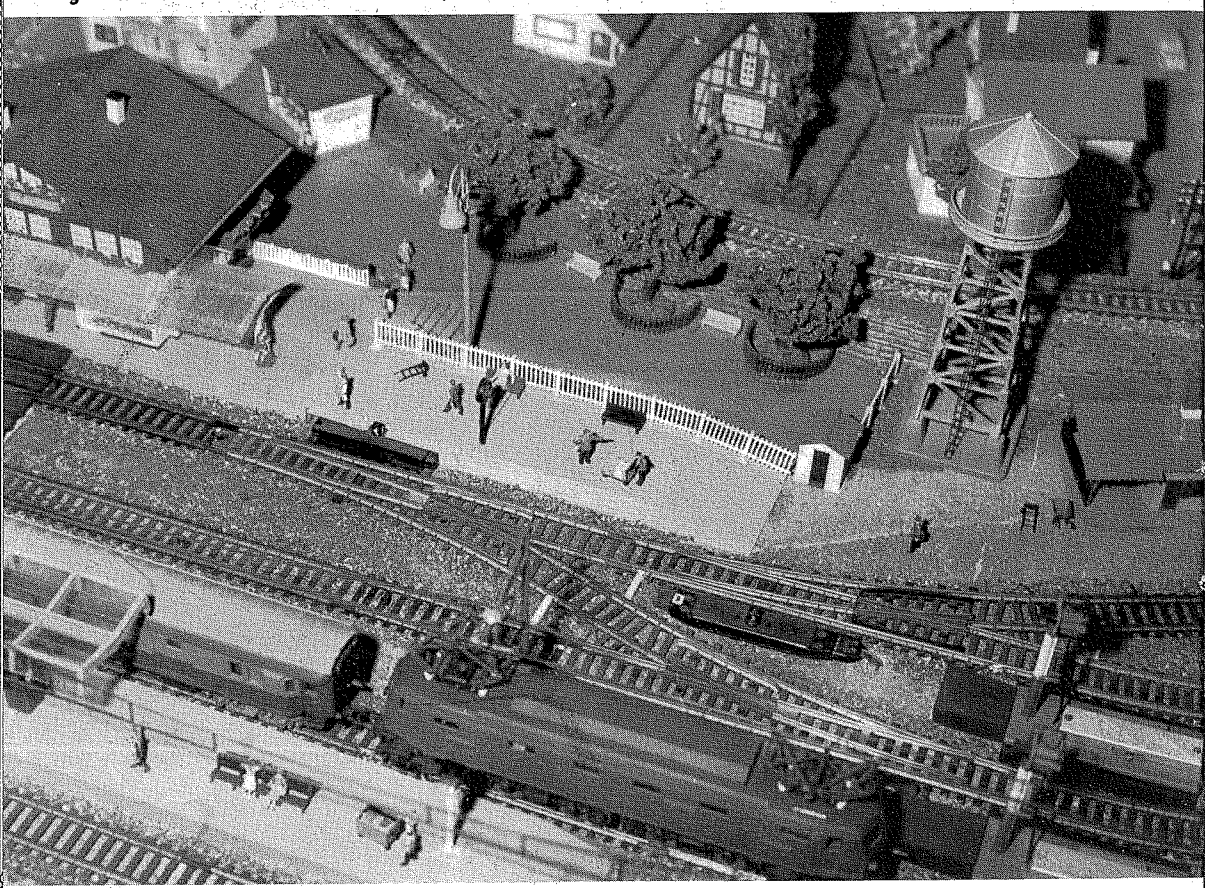
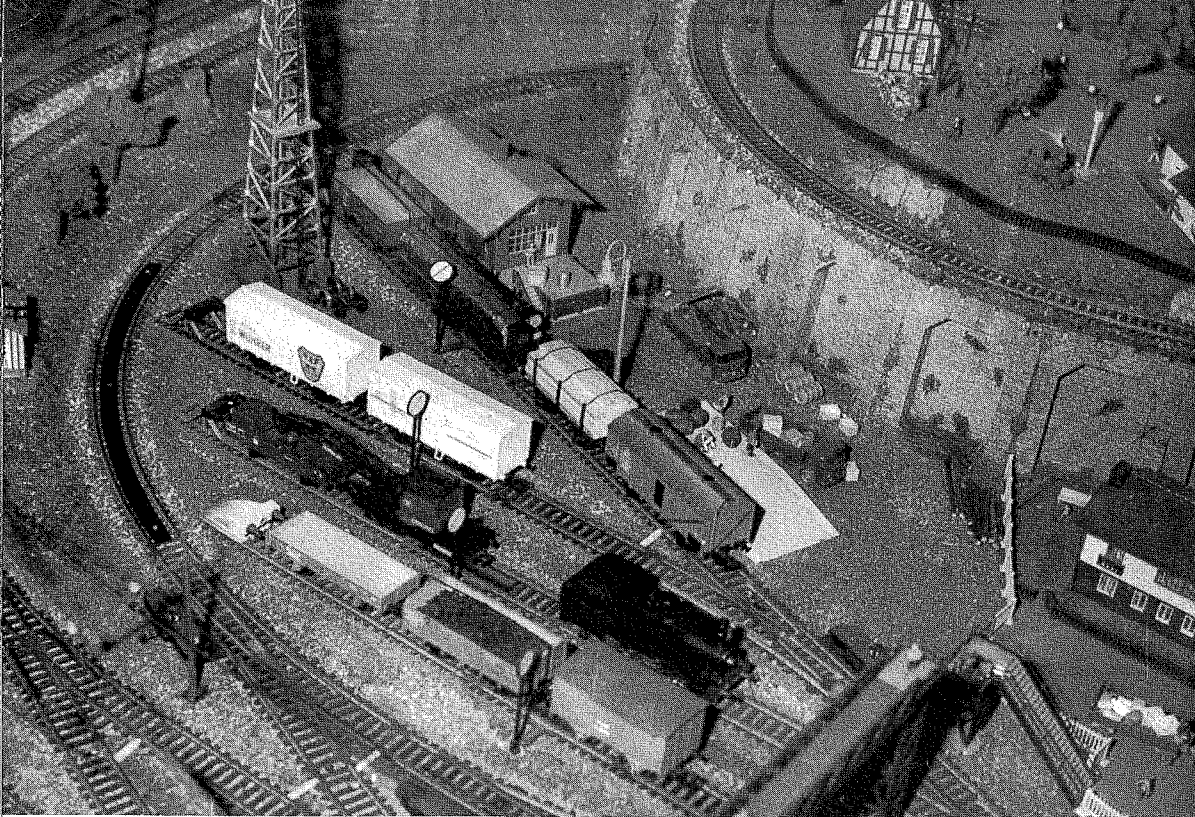


Fig. 4
Ferve il lavoro in questo angolo del plastico, dove sono all'opera alcune locomotive Rivarossi. Buona la disposizione degli accessori ferroviari e la cura dei particolari.



Sopra
Fig. 5
 In questo settore del plastico Conti, dove è stato ottimamente ubicato lo scalo merci, il realismo è quasi perfetto.

Sotto
Fig. 6
 Il passaggio a livello Còsio-Traona (Rivarossi 5101) qui raffigurato permette l'attraversamento della linea ferroviaria l'accesso alla zona residenziale e successivamente alla città vera e propria.



Fig. 7
 Le sbarre del passaggio a livello stanno alzandosi, il convoglio ferroviario è già passato ed i veicoli possono riprendere il loro movimento da e per la città. La fotografia, assai veristica, ci mostra anche numerosi fabbricati (Faller), e veicoli in movimento (Wiking).

una certa competenza ed un indubbio estro personale che lasciavano intravedere ulteriori interessanti sviluppi. La conferma di questo nostro iniziale giudizio l'abbiamo avuta in questi ultimi mesi, quando abbiamo ricevuto dallo stesso avv. Conti un'altra serie di fotografie che riguardavano un suo nuovo plastico. Esso, rispetto al primo plastico realizzato, metteva subito in evidenza un notevole progresso con una maggiore completezza in ogni suo settore e una più spiccata cura dei particolari.

Non abbiamo purtroppo, ne descrizioni tecniche ne schemi dei due plastici.

Siamo certi, però, che dalle belle fotografie che qui di seguito pubblichiamo, i nostri lettori potranno avere la conferma di tutti quegli elementi di giudizio di cui abbiamo brevemente accennato sopra ed inoltre riteniamo che le fotografie stesse sono di indubbio interesse per tutti i nostri amici fermodellisti.

Al nostro amico avv. Conti facciamo i nostri più vivi complimenti per i notevoli progressi compiuti con la sua seconda realizzazione e lo invitiamo a voler continuare a contribuire, con ulteriori belle creazioni, al meraviglioso mondo delle ferrovie in miniatura!

I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA

LOCOMOTIVA GRUPPO 552 F.S.

La collaborazione alla nostra Rivista da parte del Sig. A. Schiassi di Bologna diventa sempre più assidua ed interessante.

Questa volta siamo lieti di poter sottoporre alla cortese attenzione di tutti i nostri amici fermodellisti, la descrizione e le fotografie di una riproduzione della locomotiva gruppo 552 F.S. abilmente autocostruita in perfetta scala «H0» dal Sig. Schiassi.

Formuliamo al nostro amico Schiassi i più sinceri complimenti per la sua bella realizzazione e passiamo senz'altro alla descrizione del modello, che ci è stata fornita dallo stesso costruttore.

«Vi invio due fotografie del mio ultimo lavoro in campo fermodellistico. Si tratta di una ri-

produzione in scala «H0», secondo disegni e fotografie apparsi su vecchi numeri di «H0», della locomotiva gruppo 552 F.S.

Per la realizzazione sono state impiegate come parti di commercio gli assi SFN 834 e SFN 836, due assi SFN 1304, a cui sono state limate via le punte coniche per il carrello portante anteriore, due assi SFN 3569 ed un asse SFN 2980 per il tender, una vite senza fine SFN 793, due fanalini SFN 1044, corrimani SFN 746 e un gancio SFN 1420.

Il motore (2-12 V c.c.) è sistemato nella caldaia della locomotiva della «Valigia delle Indie».

Il telaio del tender è stato realizzato partendo da due SFN 2781, tagliandoli in posizione opportuna e riunendo le tre parti utili con collante al fine di rispettare gli interessi del

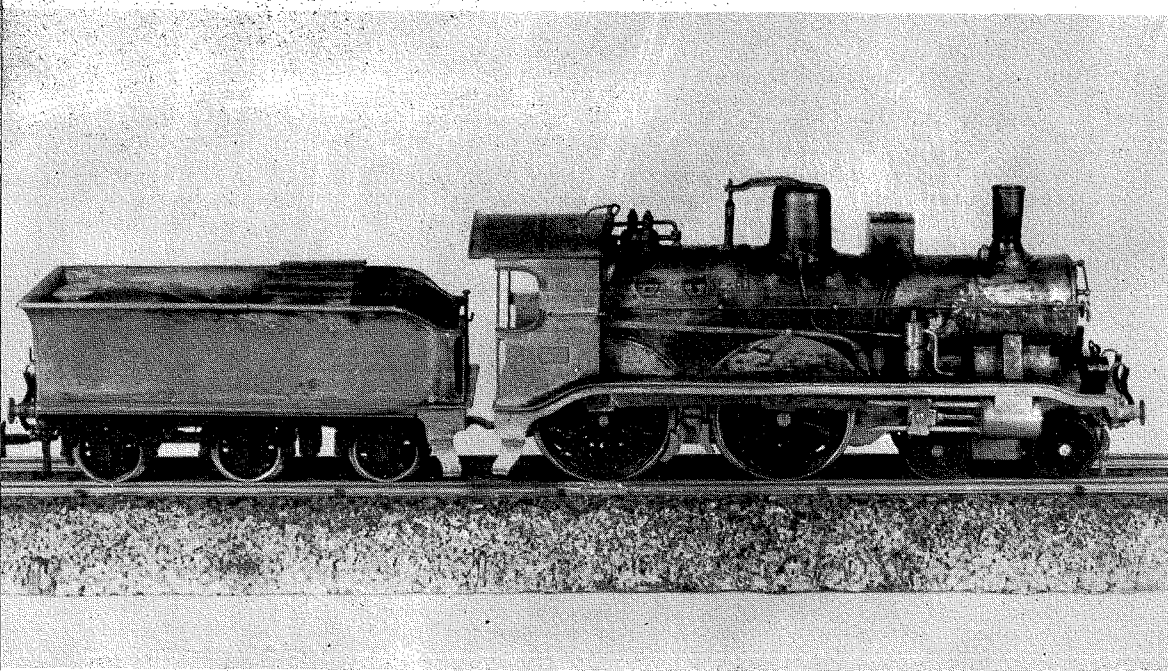


Fig. 1
Modello della locomotiva gruppo 552 F.S., costruito dal Sig. A. Schiassi di Bologna, visto completamente di lato.

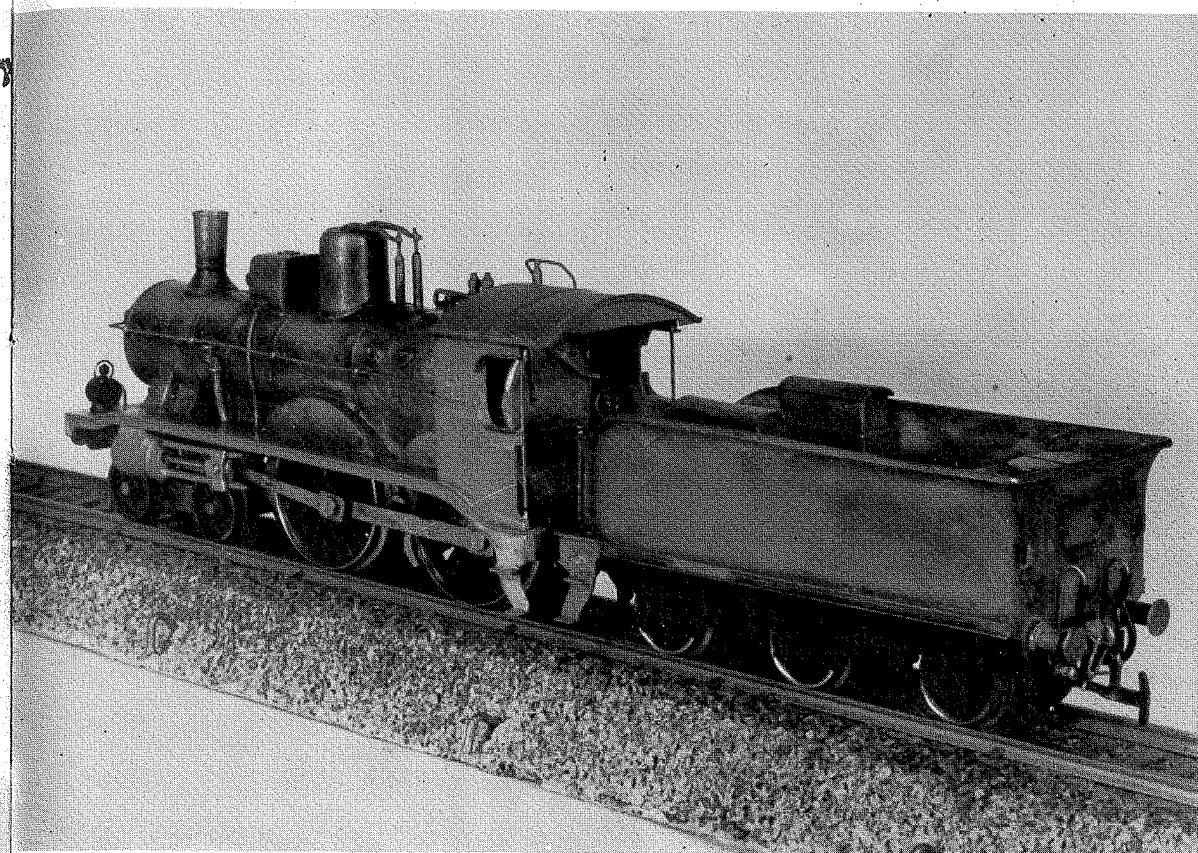


Fig. 2
Un'altra immagine del modello di locomotiva gruppo 552 F.S. del Sig. Schiassi, con inquadratura presa di tre quarti.

modello che sono di 2 mm. più grandi di quelli del tender della 625 F.S. di vostra produzione.

Tutto il resto è stato costruito in ottone: le valvole, il duomo, il camino, la pompa ed altre minuterie sono tornite, il resto è piattina o lamiera di ottone opportunamente lavorata e saldata.

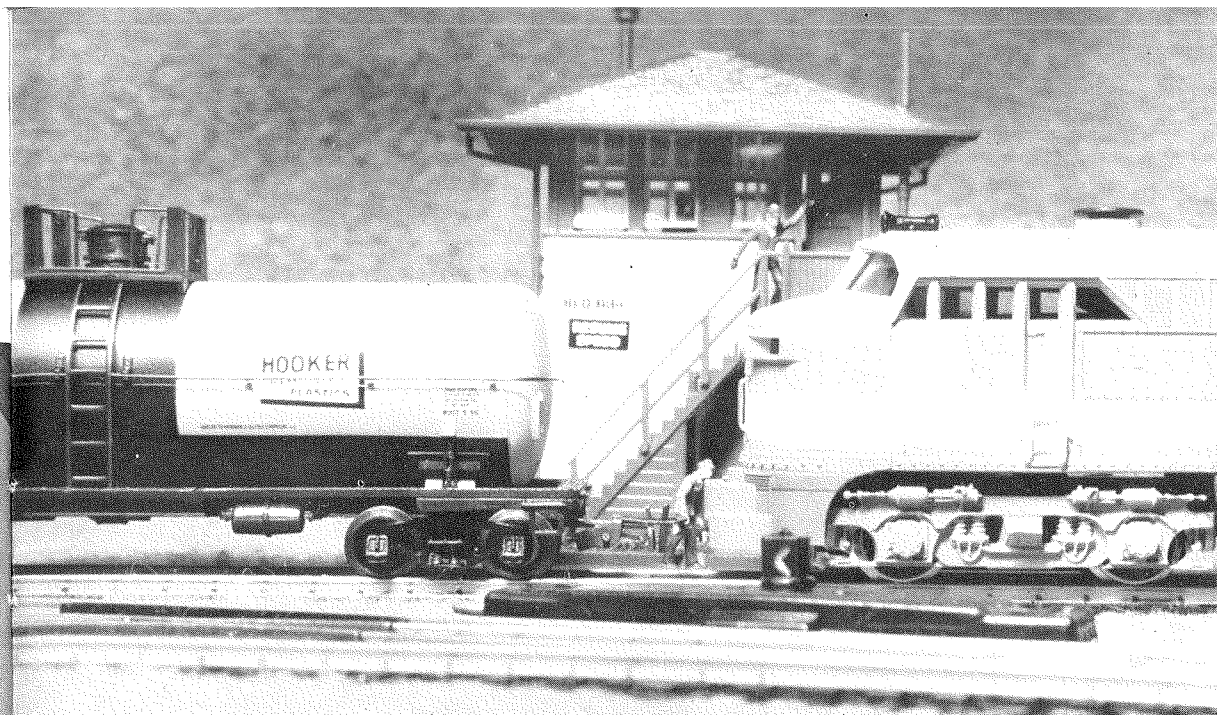
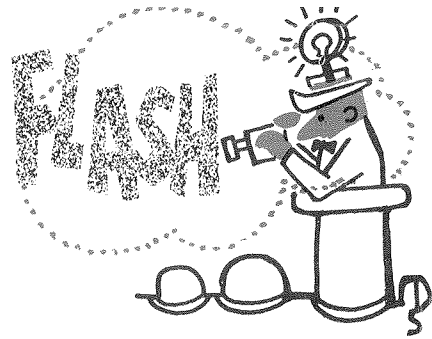
L'alloggiamento del motore nella caldaia mi ha permesso di dettagliare alquanto l'interno della cabina come appare nella fotografia presa di tre quarti. In luogo della verniciatura il modello è stato prima ramato per coprire le stagnature e poi ossidato in nero con un procedimento galvanico. (A. Schiassi-Modena).

* * * * *

ESPOSIZIONE DI MODELLI ROTABILI IN SCALA 1:15 delle Ferrovie dello Stato, alla XLII Fiera di Milano

Tramite il nostro collaboratore Zeta-Zeta siamo stati informati che le Ferrovie dello Stato presenteranno nel proprio stand alla prossima Fiera di Milano, una larga raccolta di pregevolissimi modelli di rotabili in scala 1:15, tratti dal Museo Ferroviario di Roma Termini, ed inoltre delle collezioni di francobolli a soggetto ferroviario edite da 37 paesi europei. Gli appassionati di modellismo ferroviario potranno quindi trovare nello stand F.S. particolare motivo di interesse.

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.

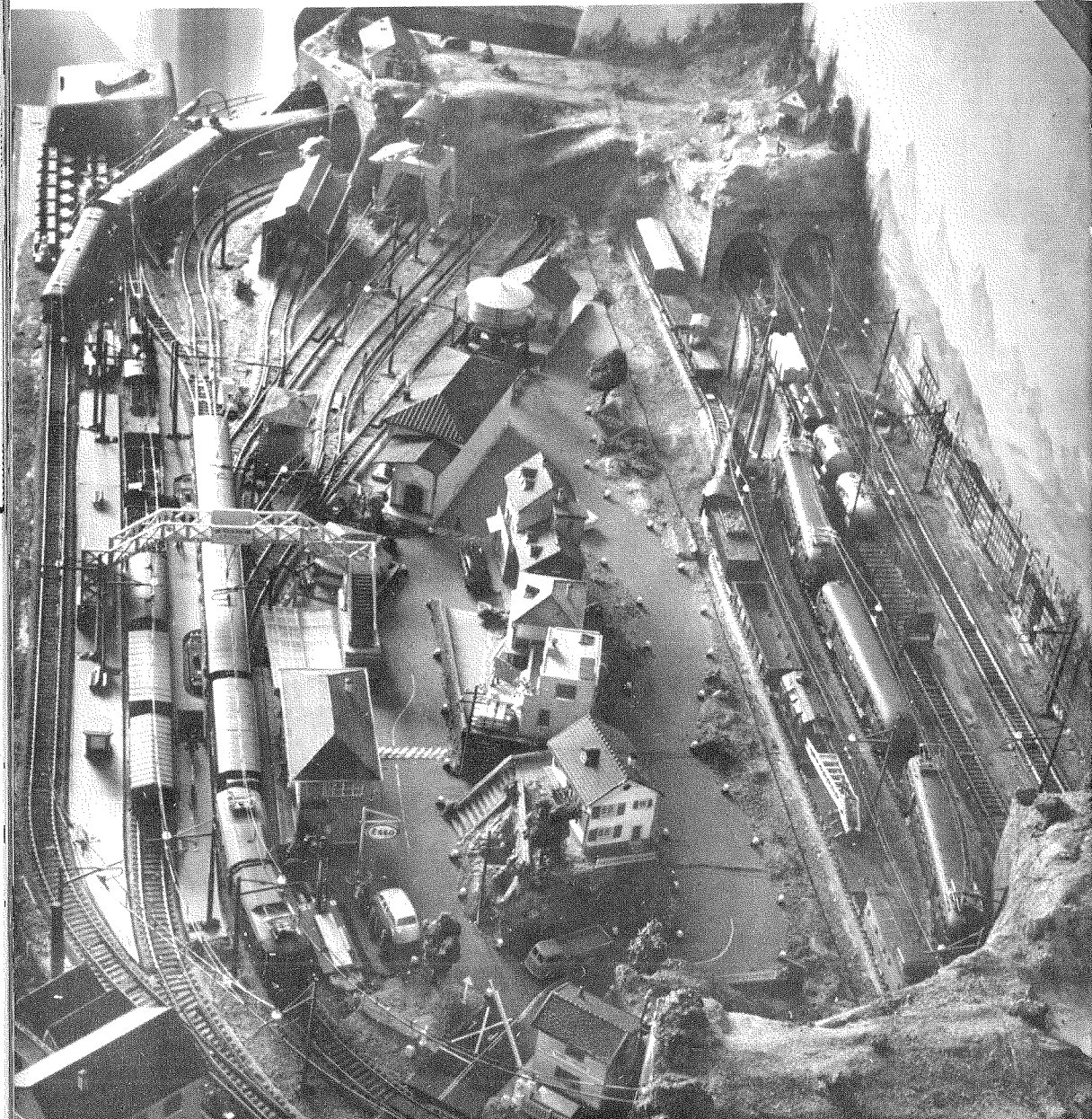


Sopra

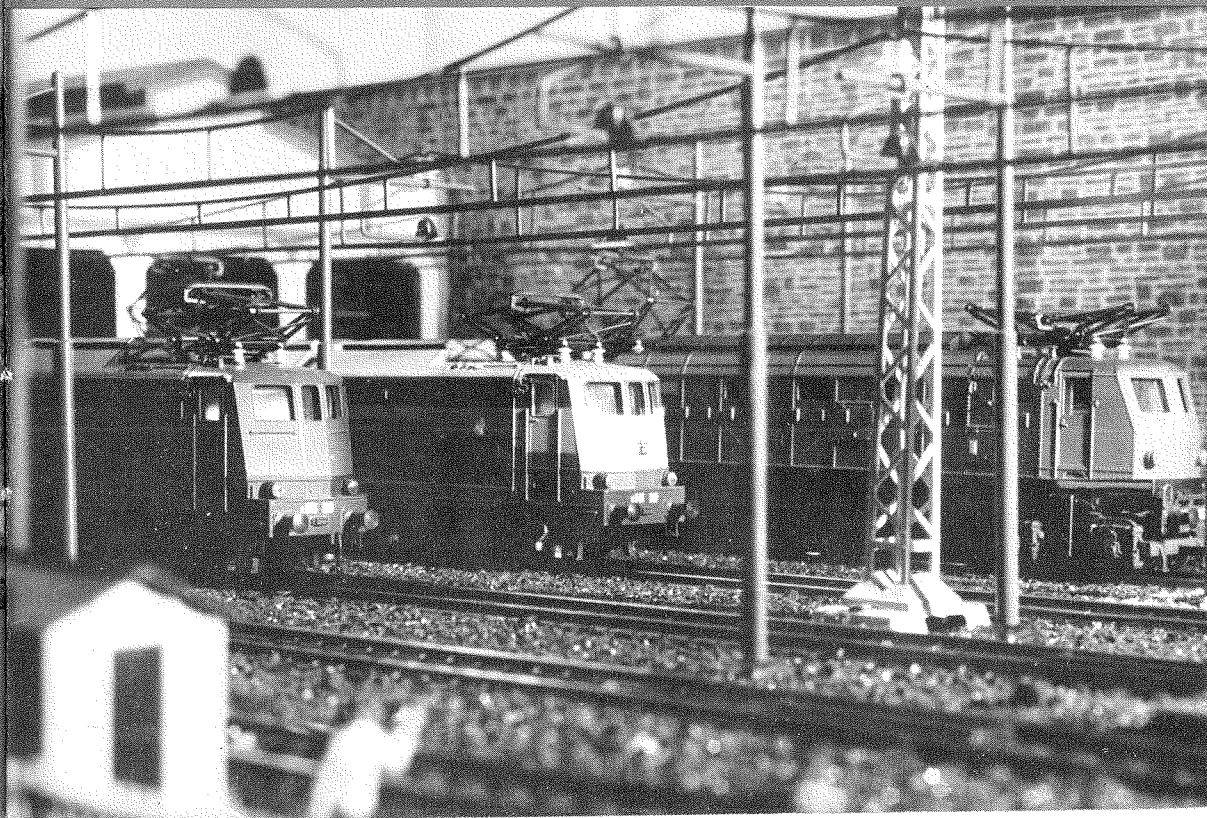
L'uso degli accessori di un plastico deve essere fatto in carattere con il plastico stesso, per quanto concerne appunto le caratteristiche dell'ambiente che si vuole creare e del materiale ferroviario che si usa. In questo caso è stato ottimamente abbinato un fabbricato ferroviario americano della Casa Revell ad una locomotiva diesel-elettrica della «Minneapolis e St. Louis» (Rivarossi 11888) ed un carro botte americano di nostra vecchia produzione. (Foto Cesare Giorgi - Milano)

Sotto

Realtà o finzione modellistica? Trattasi di una bella inquadratura di un angolo del plastico del Sig. Celani Raniero di Roma con una quasi perfetta aderenza al vero sia per quanto concerne i locomotori Rivarossi sapientemente fotografati, che per l'ottimo uso del materiale d'ambientamento.

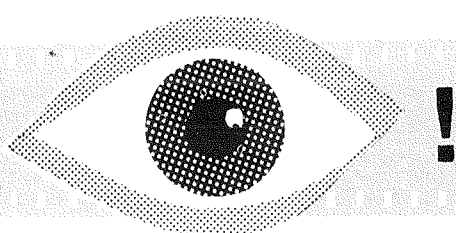


Visione completa di un nuovo plastico costruito dal Sig. Aurelio Galleppini di Chiavari. Vorremmo poter dare un'esauriente descrizione scritta di questo interessante plastico, ma lo spazio non ce lo consente. Riteniamo, in ogni modo, che dalla fotografia stessa i nostri lettori potranno rendersi conto delle notevoli qualità di realismo, accuratezza e perfezione possedute da questa realizzazione fermodellistica.

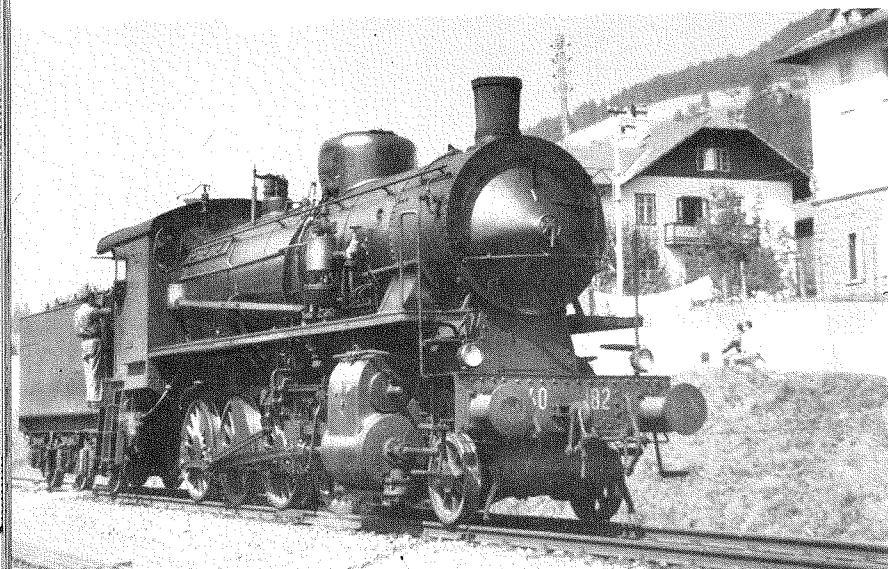


OCCHIO al TRENO

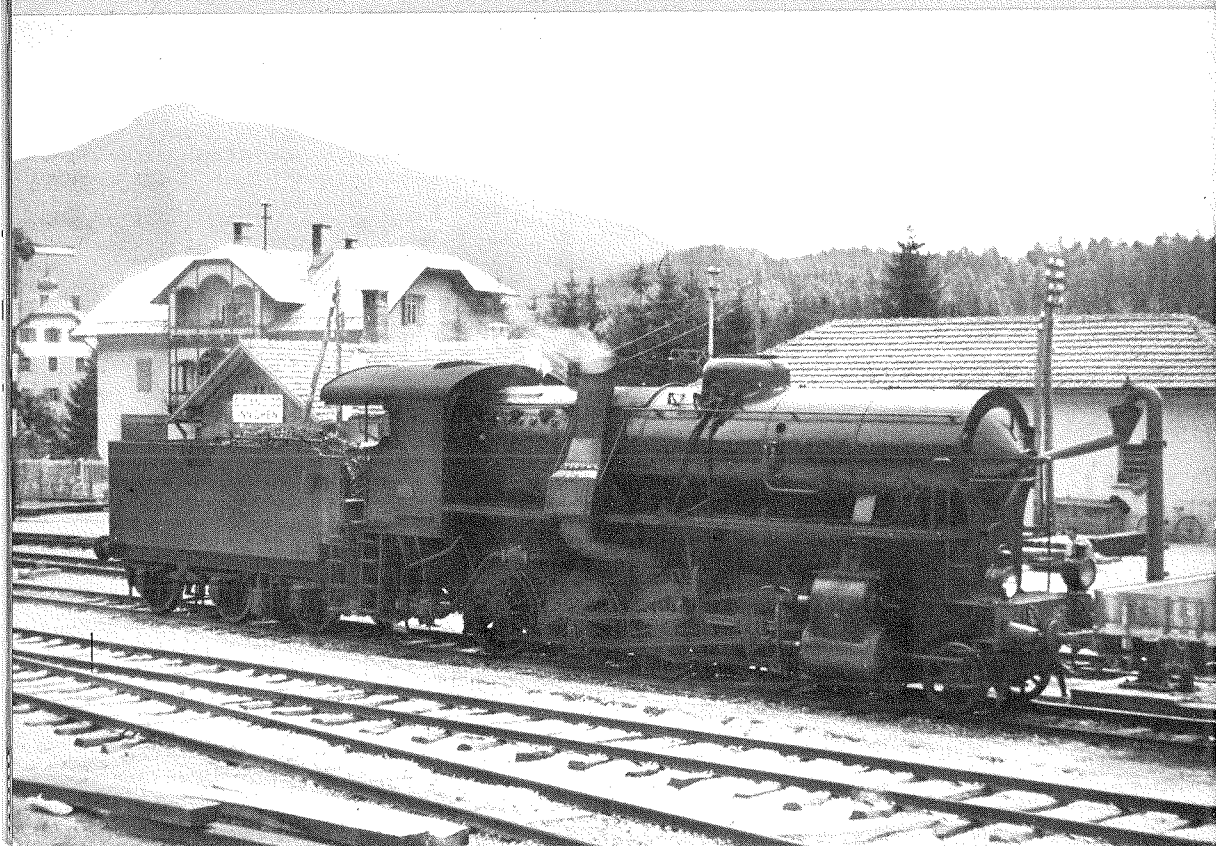
CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI



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.



Il Sig. Claudio Pedrazzini di Brescia aveva fotografato, tempo addietro, con ottima inquadratura, questa locomotiva gruppo 740 F.S. e ce ne aveva inviato l'immagine. (a sinistra) Successivamente egli ci ha inviato la riuscita fotografia di una locomotiva gruppo 741 F.S. scattata a S. Candido (Bolzano). Pubblichiamo ambedue le fotografie facendo rilevare che alla 741 F.S., derivata dalla 740, sono stati aggiunti i preriscaldatori Franco Crosti per potenziarne il rendimento. (foto sotto)

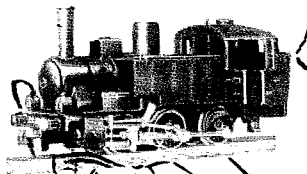


Il Sig. Wolf Schneider di Schwäbisch Hall (Germania) ha colto, con ottimo effetto fotografico, questo imponente gruppo di locomotive, tutte quante sotto pressione, pronte per essere inviate dove si rende necessaria la loro opera.

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



ella Italgioiattoli
S.p.A.

via S. Maria Nuova 37/c ROMA

MODELISMO
E GIOCATTOLI

TRENI
ELETTRICI

MODEL Shop

di LOMBARDI ETTORE

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



TRENI ELETTRICI DELLE MIGLIORI MARCHE

MODELLISMO AERO-NAVALE

ASSORTIMENTO COMPLETO E PARTI STACCAE *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

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

LEGERETE CON PIACERE

loco REVUE

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.

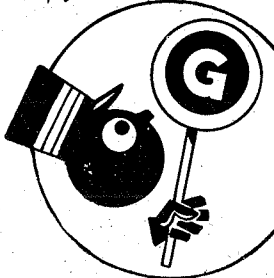
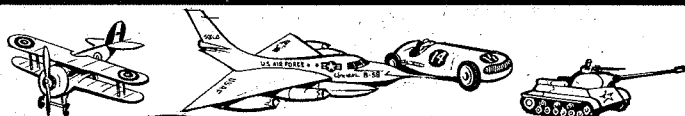
«CASABELLA TESTI»
VIA ALTINATE 16
Tel. 25.440 + 35082

«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 MODELISMO

- FERROVIARIO
- NAVALE
- AEREO

DELLE MIGLIORI MARCHE
NAZIONALI ED ESTERE
CATALOGHI A RICHIESTA

VENDITA ANCHE PER CORRISPONDENZA



Rivarossi

MODELISMO



VIA BALDISSERA, 9
ANGOLO STOPPANI

MILANO
Tel. 270.811

Grandi

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

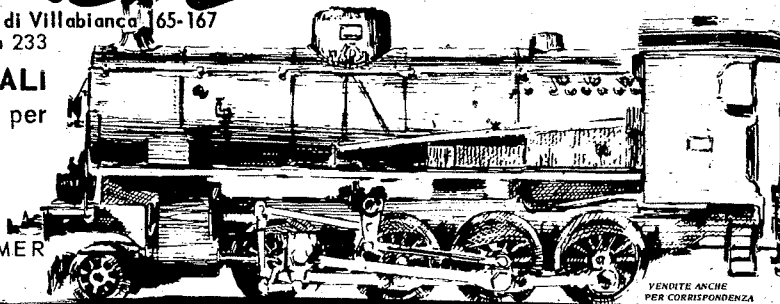
ASSISTENZA TECNICA

accessori per plastici

Rivarossi FALLER WOLLMER
 PREISER - WIKING

COMPLETO ASSORTIMENTO
 DI TRENI ELETTRICI
Rivarossi

Via Marchese di Villabianca 165-167
 Via Maqueda 233



VENUTE ANCHE
 PER CORRISPONDENZA

i magazzini ARBITER

Vi offrono:

UN COMPLETO ASSORTI-
 MENTO di articoli
 NAZIONALI ed ESTERI

per:

arbiter

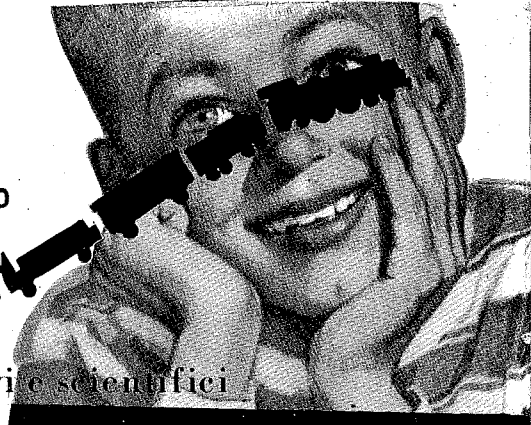
Organizzazione VITTADELLO

FIRENZE - Via Brunelleschi

Tel. 21.318

MODELLISMO
 . FERROVIARIO .
 . NAVALE AEREO .

e i migliori giochi istruttivi e scientifici



ABBONATEVI

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

ABBONAMENTO
 ANNUO L. 800

NUMERI SINGOLI
 O ARRETRATI L. 150 cad.

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



alla gioia dei bimbi

VIA PO 46 - TORINO TEL. 882850

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

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

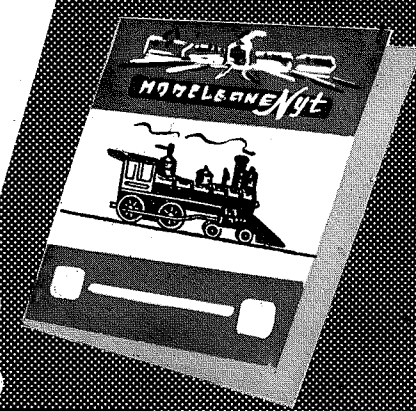
Costruzioni di plastici
 con tutto il relativo
 accessorio

L'INTERESSANTE RIVISTA

Modelbane *nyt*

DI MODELLISMO FERROVIARIO
 DANESE

Kongevej 128 Virum (Danimarca)



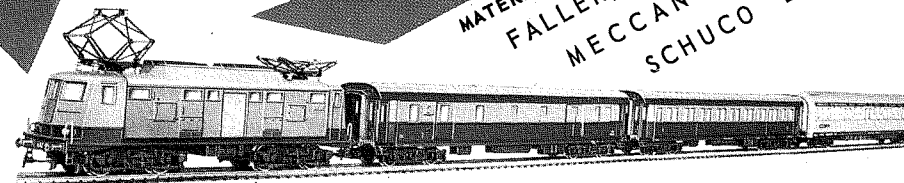
"casa dei balocchi"

FIRENZE - VIA PANZANI 61/r - TEL. 272264

DITTA SPECIALIZZATA PER
 AEREO - AUTO - FERMODELLISMO

TRENI ELETTRICI
Rivarossi

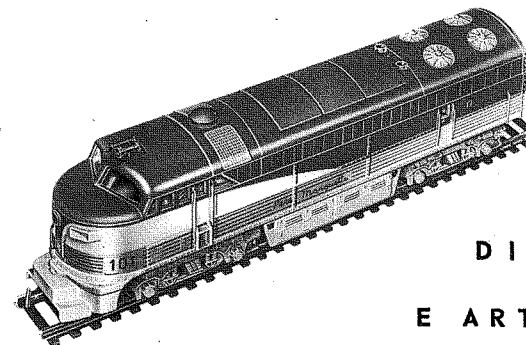
MATERIALE MODELLISTICO DI TUTTE LE CASE
 FALLER, VOLLMER, PREISER
 MECCANO MERCURY
 SCHUCO ECC.



DITTA
DIANA
 P.za Duomo - tel. 25992
 COMO

TRENI ELETTRICI

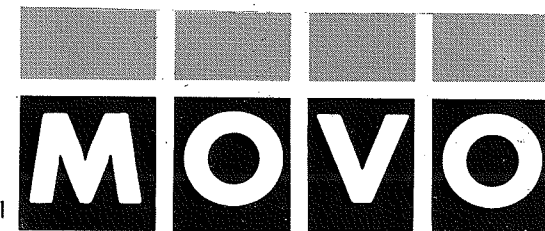
Rivarossi



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



MODELLI FUNZIONANTI E STATICI DI AEREI - NAVI



MODELLI VOLANTI E PARTI STACCATE

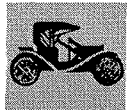
Richiedete il catalogo illustrato n° 32 inviando L. 900
 conto corrente postale - milano - n. 3/25814 si
 eseguono spedizioni in Italia e all'estero
 P.le Principessa Clotilde, 8 - Tel. 66.48.36

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

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

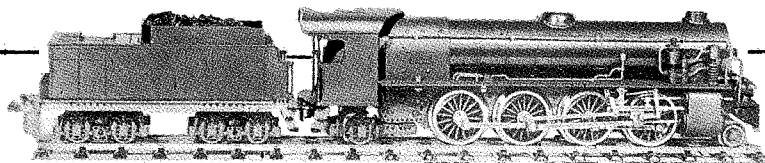
AEREI

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

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

TUTTO PER IL MODELLISMO
Via S. Giovanni in Laterano 266
ROMA

GRILLO SPORT
Via Cantore 267 R - Tel. 469572
GENOVA - SAMPIERDARENA
LABORATORIO ATTREZZATO PER
RIPARAZIONI E COSTRUZIONE PLASTICI

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



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

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 39 - 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

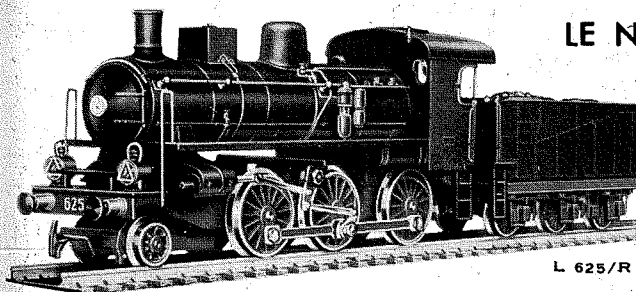
M. REVIGLIO
Via M. Gioia 2 - TORINO
I GIOIELLI DEI
GIOCATTOLE SCIENTIFICI

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

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

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

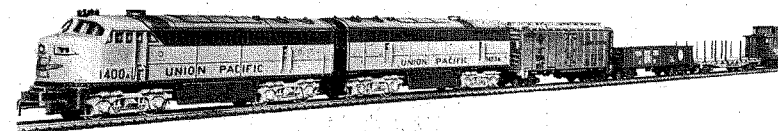
Rivarossi
scrivete per ordinazioni
alla Ditta

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. 733371

INDICE GENERALE DELLA RIVISTA

“HO *Rivarossi*”

DAL N° 56 AL N° 61

NUMERI DI RIFERIMENTO DELLE RUBRICHE

Rub. n. 1 - Plastici	Rub. n. 11 - Al finestrino
« « 2 - I plastici dei lettori	« « 12 - Norme sulla manutenzione dei treni <i>Rivarossi</i>
« « 3 - Studiamo un tracciato - Schemi di tracciati	« « 13 - Consigli per impianti e funzionamento dei treni
« « 4 - Elettricità ed automatismi	« « 14 - Articoli descrittivi e storici
« « 5 - Costruzioni in cartoncino - Una tavola di costruzione	« « 15 - Vagone postale - (Gli argomenti di questa rubrica sono elencati tra le varie altre rubriche secondo l'argomento).
« « 6 - Disegni costruttivi	« « 16 - La serie «TrenHobby»
« « 7 - I nostri lettori all'opera - Diamoci da fare	« « 17 - Il «Tramway Sistema Rivarossi»
« « 8 - Album delle locomotive	
« « 9 - Album di famiglia	
10 - Mondo Modellistico	

N.B. - Nelle appendici «vedere anche», il primo numero si riferisce alla rivista, il secondo alla rubrica; es.: 3/15 vuol dire rivista n. 3 rubrica n. 15

1 - PLASTICI

- 56 - Il plastico ferroviario ed il Sistema Tranviario Rivarossi (I puntata)
- 57 - Il plastico ferroviario ed il Sistema Tranviario Rivarossi (II puntata)

2 - I PLASTICI DEI LETTORI

- 58 - Alessandrini e Mapelli - Torino
- 59 - Medici - Modena
- 60 - Pucci - Trapani
- 61 - Conti - La Spezia

5 - COSTRUZIONI IN CARTONCINO

- 57 - Mod. 543 - Casetta per villeggiatura
- 58 - Mod. 545 - Casa di abitazione
- 61 - Mod. 546 - Casetta con porticato

7 - I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA

- 56 - Locomotiva «Consolidation» in scala «0», con motore Rivarossi - Broccardo - Modena
- 57 - Locomotore GR E 428 F.S. 1a serie - Tamillio - Roma
Locomotore GR E 428 F.S. 3a serie - Tamillio - Roma
Locomotiva GR 743 F.S. - Tamillio - Roma
- 58 - Locomotiva GR 691 F.S. - Schiassi - Bologna
Locomotiva norvegese 2-4-0 a cilindri inclinati - Gonnelli - Roma
Locomotiva americana Camel-Back 4-8-0, classe M 35a - Gonnelli - Roma
- 60 - Locomotiva GR 816 F.S. - Tora - Roma
- 61 - Locomotiva GR 552 F.S. - Schiassi - Bologna.

8 - ALBUM DELLE LOCOMOTIVE

- 56 - Locomotiva GR 816 F.S.
Locomotiva GR 817 F.S.
Locomotiva GR 825 F.S.
- 57 - Locomotiva GR 827 F.S.
Locomotiva GR 830 F.S.
Locomotiva GR 835 F.S.
- 58 - Locomotiva GR 848 F.S.
Locomotiva GR 849 F.S.
Locomotiva GR 851 F.S.
- 59 - Locomotiva GR 870 F.S.

- Locomotiva GR 874 F.S.
- 60 - Locomotiva GR 875 F.S.
Locomotiva GR 880 F.S.
Locomotiva GR 885 F.S.
- 61 - Locomotiva GR 895 F.S.
Locomotiva GR 896 F.S.

10 - MONDO MODELLISTICO

- 56 - Vita dei Gruppi Fermodellistici: Club Fermodellistico Cagliaritano - Circolo Fermodellistico «Lorenzo Perrotta» di Benevento - Club Fermodellistico Anconetano - Circolo Fermodellistico Palermitano
- 57 - X Congresso Internazionale di Modellismo (MOROP)
- 58 - Il X Congresso Internazionale MOROP a Lucerna
- 59 - Il plastico di Wuppertal
- 60 - XII Congresso FIMF e Mostra modelli ferroviari a Firenze

14 - ARTICOLI DESCRITTIVI E STORICI

- 56 - Cenni dei principi sui quali sono basate le locomotive sistema Franco e quelle Franco Crosti (Zeta-Zeta) II puntata
- 57 - La 18⁶ Bavarese - Riflessioni su di un modellino in scala «H0» e sulla storia di una grande macchina (Zeta-Zeta) I puntata
La ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo (Giordano)
- 58 - La 18⁶ Bavarese - Riflessioni su di un modellino in scala «H0» e sulla storia di una grande macchina (Zeta-Zeta) II puntata
- 59 - La 18⁶ Bavarese - Riflessioni su di un modellino in scala «H0» e sulla storia di una grande macchina (Zeta-Zeta) III puntata
- 60 - La 18⁶ Bavarese - Riflessioni su di un modellino in scala «H0» e sulla storia di una grande macchina (Zeta-Zeta) IV puntata
- 61 - La Trazione Elettrica nelle Ferrovie Italiane. Le sue ragioni lontane... I suoi primi passi difficili ma determinanti. La sua evoluzione nel tempo (Zeta-Zeta) I puntata
- 61 - La Ferrovia Genova-Casella - Brasca

17 - IL TRAMWAY SISTEMA RIVAROSSÌ

- 59 - Alcuni suggerimenti sull'uso dei nuovi scambi

N.B. - L'indice generale della nostra rivista «H0 Rivarossi» per i numeri dall'1 al 55 può essere richiesto al nostro indirizzo e verrà inviato gratuitamente.