

Le carrozze Rheingold, Mitropa e CIWL fra Epoca I e III, attraverso la produzione Märklin

INDICE

Introduzione

Il treno in Europa, tra CIWL, Mitropa, Rheingold: quando il Grand Hotel viaggia su rotaia

Carrozze Rheingold nella realtà

Carrozze Mitropa e DSG nella realtà

Carrozze CIWL nella realtà

Carrozze Mitropa e DSG Märklin in HO

Qualche considerazione di contorno sulle carrozze Mitropa e DSG

Carrozze CIWL Märklin in HO

Carrozze Rheingold Märklin in HO

Altre scale

Conclusioni

Riferimenti

Introduzione

Nel 2008 cade l'ottantesimo anniversario dell'entrata in servizio delle prime carrozze Rheingold, la lussuosa composizione con cui un treno espresso internazionali impegnava la relazione Hoek von Holland - Basilea. Si sta parlando dei treni DRG d'anteguerra, nulla a che vedere con il Rheingold legato all'epopea TEE, e Marklin offrirà, per l'occasione, una edizione nuovo stampo della famosa confezione codice 4228 di cinque carrozze.



Mitropa, nome originato dalla contrazione di Mitteleuropa (Europa Centrale in tedesco) e nota per aver svolto con le proprie carrozze ristorante e vagoni letto il servizio di catering in Germania nel periodo fra le due guerre, ha festeggiato il proprio novantesimo anniversario nel 2006 e qualche Casa, esempio la Fleischmann, non ha perso l'occasione per una serie speciale.

Altri motivi, oltre a quello di nomi accomunati dall'essere sinonimi di servizi di lusso, inducono ad unire i marchi di Mitropa e Rheingold con quello della Compagnie Internationale des Wagons-Lits, la CIWL, fondata nel 1872 in Belgio.

Se le carrozze di oggi presentano un elevato grado di

standardizzazione, non solo nell'ambito di una stessa "famiglia" di vetture, ma praticamente su tutto l'insieme del parco, non era così forse molto tempo fa. Agli albori della storia ferroviaria infatti, quando lo sviluppo di questa industria andò pari passo con la formazione dell'identità nazionale, come negli Stati Uniti, oppure, come in Europa agli inizi del secolo ventesimo, quando il concetto dell'albergo di lusso fu all'origine dei grandi espressi europei ed il treno diventò una specie di protesi viaggiante del Grand Hotel, le carrozze erano diversificate, dovendo adattarsi a esigenze fortemente variabili.

Le carrozze Rheingold, Mitropa e CIWL fanno parte in pieno della leggenda ferroviaria. Le prime erano modellate sul prototipo delle famose carrozze Pullman americane e offrivano lussuosi arredi, le seconde, abbellite da una raffinata livrea color rosso vino (la denominazione ufficiale è "wine red" ma anche "ruby red" per le DSG, che le sostituirono a metà secolo scorso) offrirono, quasi sempre in competizione con CIWL, raffinati servizi catering per i treni importanti ed a lunga percorrenza sulle linee tedesche.



Le terze infine, con la loro livrea blu cobalto e oro, erano il simbolo stesso dell'epoca più fortunata del trasporto passeggeri in Europa occidentale a cavallo tra il diciannovesimo e ventesimo secolo.

Prima classe, anni '30, cucina e servizi per viaggi non "low cost"

La veloce carrellata di carrozze reali che qui si conduce ha come limiti temporali da una parte gli anni verso la fine dell'Epoca I e dall'altra la metà degli anni '70, quando, con il subentro del sistema di numerazione UIC, si ha anche la conclusione in Germania dell'Epoca III, il termine dell'immatricolazione CIWL, nonché la quasi scomparsa del marchio DSG. Dei modelli Marklin di queste carrozze si elencheranno tutte quelle in scala HO, quindi dal 1934 in poi, ma non viene tralasciato un minimo cenno anche alle scale grandi (S, 0, 1) dei decenni iniziali del secolo ventesimo, vera gioia per gli occhi, oltre che sicuro interesse per gli appassionati di collezionismo ferroviario d'autore.



Il treno in Europa tra CIWL, Mitropa e Rheingold: quando il Grand Hotel viaggia su rotaia

Per inquadrare il concetto di treno di lusso, cui sono legati il Rheingold e le carrozze Mitropa e CIWL, occorre risalire indietro nel tempo, quando, con protagonisti come lo statunitense George Mortimer Pullman, ed il belga Georges Nagelmackers, si verificarono gli avvenimenti che portarono alla nascita delle carrozze con letti che presero il nome dal primo e quelli che, ad opera del secondo, alla nascita e allo sviluppo della Compagnie Internationale des Wagon Lits.

Logo di diversi anni di Mitropa e logo "reale" CIWL

Tra i due ci fu competizione, e lo scontro non avveniva solo sul piano finanziario e commerciale, c'erano in disputa anche diverse concezioni del viaggio di lusso nelle carrozze letto.



Da una parte Pullman propose il suo classico modello con letti disposti nella stessa direzione dell'asse longitudinale della carrozza in blocchi di due, uno sopra l'altro. Durante il giorno il letto superiore era richiudibile, il corridoio era centrale ed una spessa tenda scorrevole, ben si immagina non il massimo per garantire la privacy, separava i vari blocchi dal corridoio.

Carrozze Rheingold ripristinate per turismo d'epoca

All'opposto la concezione poi sviluppata da Nagelmackers, che prevedeva camerette singole tipo salottino, e accessi su un corridoio che poi divenne laterale. Verso la fine del secolo molte Compagnie francesi e di altri Paesi adottarono queste carrozze ed iniziarono a dare visibilità alla CIWL, facendo conoscere in molte parti d'Europa il suo stemma, due leoni che reggono la W e la L, un omaggio all'emblema della Casa reale belga, che era uno dei numerosi azionisti.

La ragione della importanza di Nagelmackers è anche quella che a lui si deve l'apertura della mitica rotta ferroviaria verso Costantinopoli, quella dell'Orient Express, con la cui inaugurazione si ebbe l'apice del primo periodo d'oro dei treni di lusso. Il 5 giugno 1883 inizia il servizio, essendo stati raggiunti tutti gli accordi necessari: da Parigi, con la Compagnie de l'Est, attraverso le ferrovie dell'Alsazia Lorena, granducato del Baden, regno di Wurttemberg, ci si congiungeva alle linee dell'Impero austroungarico, per arrivare finalmente in Romania. Da qui, per un certo tempo furono necessari trasbordi, ma questa impresa ed il successivo ritiro del concorrente Pullman nel proprio feudo in Gran Bretagna, furono tali da permettere alle CIWL il decollo per una affermazione in molte parti d'Europa di treni con carrozze salone, carrozze letto e ristorante, dalle rifiniture lussuose.

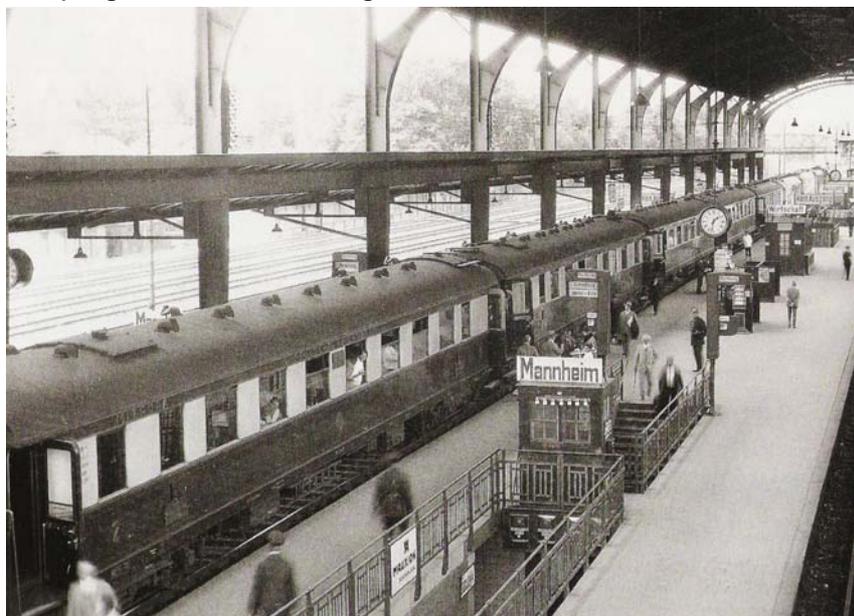
Dopo la guerra un ulteriore periodo di sviluppo prese piede, questa volta avendo tra i protagonisti la Mitropa. La Mitropa fu fondata dopo la Prima Guerra, in seguito alla decisioni governative di togliere le concessioni di circolazione alla CIWL. Questa Compagnia assunse quindi il compito di gestire con le proprie carrozze letto (Schlafwagen) e ristorante (Speisewagen) i relativi servizi a bordo dei treni in Germania.

Carrozze Rheingold nella realtà

L'Espresso internazionale FFD101/102 "Rheingold" fu inaugurato il 15 Maggio 1928, per coprire il percorso tra Hoek von Holland, in pratica il porto di Rotterdam, e Basilea. Fino

al 22 Agosto del 1939, quando cessò il servizio, poco cambio delle proprie destinazioni e fermate, con la sola eccezione che in certi anni venne coperta anche la relazione con Amsterdam, mentre, a sud, il treno si sdoppiava verso Lucerna, Zurigo e Coira (e addirittura Milano nell'estate del 1939).

I passeggeri in arrivo coi traghetti del Canale della Manica, e quindi da Londra, trovavano in quegli anni nel Rheingold il massimo del lusso su rotaia e servizi all'altezza. Il treno



era trainato da locomotive passate alla storia, come la S3/6 bavarese o la badese IVh, ma non mancavano di fascino le vaporiere olandesi, come la Classe 3700 (poi 3900) e la elettrica Ae 4/7 svizzera.

Il convoglio era composto solo da carrozze di prima e seconda classe e dal bagagliaio.

Il Rheingold a Mannheim, anni '30

Appartenevano ad una serie speciale denominata S. La loro lunghezza era 23,5 metri, una cucina era prevista per ogni due carrozze servite. Erano costruite per velocità fino a 120 km/ora, da diverse aziende, come Wegmann, Westwaggon, Linke-Hofmann, Gorkitz per i carrelli. Le carrozze Rheingold, designazione che fu aggiunta qualche anno dopo l'inizio del servizio, furono in tutto 26, tra gli anni 1928 e 1929. Il loro peso era tra 51 e 56 tonnellate, a seconda delle classi e delle capacità di passeggeri trasportati, una decina in più delle carrozze corrispondenti. Le carrozze di prima classe potevano trasportare 20 persone (con cucina) e 28 (senza cucina), quelle di seconda rispettivamente 29 e 41. Nella fornitura del 1929 i numeri furono leggermente superiori, ma si tratta sempre di valori che dimostrano che lo spazio a bordo non era lesinato. I bagagliai, costruiti in numero di tre, misuravano invece 19,70 metri, avevano un peso di 41 tonnellate ed erano di colore completamente blu.

Carrozze Mitropa e DSG nella realtà

Mitropa

Quando nel 1916 iniziò la propria attività, la Mitropa poteva contare, solo come vetture ristorante, su 273 unità, molte delle quali con struttura in legno, ricevute da differenti Compagnie, tra cui la CIWL, e amministrazioni. Tra queste anche carrozze prussiane, e non a caso è prussiano il treno scelto da Fleischmann per la confezione commemorativa Mitropa dei 90 anni. Causa il progressivo ma necessario ritiro di questo materiale, Mitropa commissionò a partire dal 1928 nuove carrozze ristorante. Esse erano caratterizzate da numerose innovazioni: casse prima rivettate e poi saldate, carrelli prima



tipo Goerlitz poi Minden-Deutz, nuovi tipi di intercomunicanti, impianti di condizionamento. Queste carrozze, quelle almeno sopravvissute alla guerra, entrarono a far parte anche del parco vetture DSG. I posti a sedere nel ristorante erano distribuiti in due locali separati, il corridoio divideva, con un criterio poi largamente adottato, i tavoli a quattro posti da quelli a due. Il marchio Mitropa non ebbe quindi più spazio nel nuovo parco

carrozze delle ferrovie federali del dopoguerra, ma lo stemma DSG lo ricalca idealmente. Paradossalmente, "Mitropa" non è terminato in soffitta, qualche foto lo ritrae ancora, mantenuto in vita, seppur umilmente, da società private, come quella olandese nella foto sopra, che ottenne l'autorizzazione ad usarne il nome e la livrea. All'interno però una indicazione avvertiva che Mitropa non era responsabile della qualità del cibo servito a bordo....

Per quanto riguarda le carrozze con letti, le nuove vetture furono ordinate dalla DRG e affittate a Mitropa fino al 1923, dopo quell'anno vennero ordinate direttamente da quest'ultima. Importanti serie di carrozze si ebbero nel 1921, 1935, 1939, e rimasero note come Tipo 21, 35 o 39 a seconda dell'anno. La numerazione era in funzione del numero dei letti a bordo, in una seconda fase si compose di cinque cifre, i primi due indicanti il numero di letti, la terza il tipo di freno, la quarta gli assi, la quinta i compartimenti. Il rinnovamento si incentrò negli anni intorno al 1937-9 e 1941, quando uscirono le carrozze WLAB in diverse sottoserie (166, 174-5, 176), rotabili che furono impiegati fino a buona parte degli anni '60. Della ricca evoluzione di queste carrozze si parlerà più avanti, aprendo una parentesi rispetto a Marklin, a proposito delle carrozze con letti riprodotte da Roco e Trix. Alcune sottoserie avevano destinazioni particolari, esempio i traghetti, altri rifinitura di lusso per impiego governativo.

Nel 1944, Mitropa disponeva di circa 600 tra carrozze letto e ristorante. Lo sviluppo dei treni lunga distanza era già in parte cominciato nell'Era precedente, ma dopo la Prima Guerra, il traffico in Germania, prevalentemente incentrato su Berlino, richiese soprattutto questo tipo di rotabile. La DRG fu in grado di organizzare i convogli in categorie, ben riconoscibili sui tabelloni degli orari. Partendo dal livello più alto, c'erano i treni-FD, e FFD, internazionali, come il Rheingold o l'Espresso del Nord. A lato di questi, i treni-L, esempio il Riviera Express, infine, a livello inferiore, i famosi treni-D, i "Durchgangszug", in pratica treni caratterizzati da interconnessione dei vestiboli di estremità, in grado di viaggiare fino a 100-120 km/ora.

DSG

Seppur fondata un anno prima, la DSG (Deutsche Schlafwagen und Speisewagen Gesellschaft) iniziò ad essere operativa dal primo aprile 1950. Le vetture ristorante sopravvissute erano ben poche, essendo avvenuta una massiccia requisizione per i propri usi da parte degli Alleati. Si pose quindi il problema di riconvertire carrozze salone in ristorante, e furono quindi, negli anni 1951-53, velocemente condotte tali conversioni,

partendo da carrozze Gruppo C, rinominate quindi CR. La caratteristica di alcune carrozze riconvertite era che solo metà assumeva tale funzione, mentre l'altra metà era adibita a normale carrozza salone (le famose carrozze Kakadoo). Carrozze di questo tipo, con livrea bicolore, furono riprodotte anche da Marklin (es. la 4078) ma non sono inserite nella presente rassegna in quanto mancanti della scritta Mitropa o DSG. Nel 1950 furono anche costruite nuove carrozze prototipo a due piani, comprendenti anche una parte cucina, ma non ho evidenze se furono anche DSG.



Prima classe, sleeping-car, DSG, inizio anni '50, no-smoking policy non ancora in vigore

Negli anni 1962-4 si assistette al forte rinnovamento del parco di carrozze ristorante legato ai treni TEE. Alcune di queste, in livrea blu-crema o rosso-crema furono destinate al Rheingold, ma stiamo parlando di quello moderno e la livrea non era DSG. Il design interno seguiva ora modelli diversi, particolari tipi erano le carrozze ristorante per treni

turisticci (Touropa, Hummel, ecc.) un poco più spartane e con una ampia cucina.



Carrozze DSG Marklin

DSG 346/2 di diverse annate dell'inizio '50, non tutti i gialli e i rossi sono uguali

Per quanto riguarda le carrozze con letti, le vetture dopo la guerra stentavano a far fronte ai servizi richiesti.

Essendo molte le requisite, fu necessario anche intervenire con ricostruzioni di modelli antiquati. Nel 1954, comunque, uscì una serie di nuove carrozze con letti, dopo la costruzione di alcune vetture prototipo. Si trattava delle WLABC4üm, avevano lunghezza 26,4 m, aria condizionata, undici compartimenti per vettura, ospitanti ciascuno tre letti.

Nel 1958 il parco vetture letti della DSG poteva contare, anche per il rientro delle carrozze confiscate dagli Alleati, su novanta carrozze e 2400 letti complessivamente.

Dagli anni cinquanta in poi, le DSG ristorante appaiono in composizione in tutti i principali espressi e treni internazionali tedeschi. Dopo l'inizio della numerazione UIC, declinarono



rapidamente, soppiantate dalle livree TEE e da altre. Seguendo le realizzazioni Marklin, si nota quindi che compaiono quasi sempre in composizioni di vetture passeggeri con il logo DB del tipo iniziale, raramente (es. Riviera Express) con il logo DB incorniciato, del periodo successivo.

Scale a go-go, dal basso HO, O, I, II, III

Carrozze CIWL nella realtà

Finiamo con la più prestigiosa del gruppo, simbolo di una epopea ferroviaria senza eguali. Fermo restando che l'attività della Compagnia, fondata da Nagelmackers, si sviluppò sia come

noleggio delle carrozze alle varie amministrazioni ferroviarie, sia, superati con diplomazia i non pochi ostacoli degli orgogli nazionalistici, con l'istituzione di treni esclusivamente CIWL, la necessità era quella di soddisfare le richieste della clientela più esigente.

Per un miglior impiego dei veicoli dislocati nelle singole nazioni, si utilizzava l'inserimento di carrozze singole, couplages o triplages, nei treni nazionali con utenza specifica. Il couplage era un po' un'unità di misura e le carrozze erano già predisposte al deposito, permettendo flessibilità e scelte anche dell'ultimo minuto. Gli interni infine, a volte molto ricercati, erano mobili, per consentire rapidi adattamenti alle più disparate richieste, mentre una elevata standardizzazione dei componenti meccanici permetteva una facile e veloce manutenzione.

Nel 1931 la flotta CIWL raggiunse il suo apice di circa 2300 carrozze, comprese anche le salone, e la loro disponibilità si spingeva a servizi non solo in Europa, ma ormai oltre il vecchio continente, esempio Siria, Egitto, Iran.

Il periodo della seconda Guerra portò vicissitudini poco liete, per restare ai tempi aurei meglio allora scorrere una lista, anche limitata, di treni famosi con composizioni comprendenti carrozze CIWL. Un elenco molto più ricco compare nel catalogo Rivarossi 1992, giustamente generosa nei dettagli informativi su una linea di modelli di cui la ditta comasca era particolarmente orgogliosa.

<i>Nome</i>	<i>Relazione</i>
Orient Express	Parigi - Istanbul
Nord Express	Parigi – San Pietroburgo
Sud Express	Parigi – Lisbona
Train Bleu	Calais/Parigi – Francia del Sud
Night Ferry	Londra – Parigi con carrozze speciali che adattabili al diverso scartamento inglese



Carrozza letti CIWL 1946JG/1, 52 cm, scala I, circa 1932

In Germania, infine, la CIWL ha operato come ISG (Internationale Schlafwagen Gesellschaft) ed esistono alcuni modelli Marklin con questo acronimo (es. la 4029). Intorno alla fine anni '70, fu fondata la TEN (Trans Euro Night), che acquisì vetture sia CIWL che DSG, ma, a questo punto, nulla più le collega alla gloriosa CIWL.

Carrozze Mitropa e DSG Marklin in HO



La 352, indimenticata carrozza HO d'anteguerra

(Mitropa fondo bianco, DSG fondo giallo)

Codice	Tipo	Caratteristiche	Scritte	Stemma Mitropa/DSG	Lunghezza	Anni
342	Rist	Lamierino, vetri celluloide, no interni, no comparto cucina	342 Speisewagen Mitropa Speisewagen	Uno. Tra i finestrini	17, 5	1935- 50
343	Letto	Lamierino, vetri celluloide, no interni	343 Schlafwagen Mitropa Schlafwagen	Uno, tra i finestrini	17, 5	1935- 50
346/2 (4008)	Rist	Lamierino, vetri celluloide, gialli per comparto cucina (un lato), vestiboli estremità	346/2 Speisewagen DSG Speisewagen	Due, su fiancata sotto finestrini	20, 5	1951- 57
346/3 (4010)	Letto	Lamierino, vetri celluloide, no interni, vestiboli estremità	346/3 Schlafwagen DSG Schlafwagen	Due, su fiancata sotto finestrini	20, 5	1951- 57
352	Rist	Lamierino, vetri celluloide, gialli per comparto cucina, otto ventilatori riportati su tetto, ravvicinati su cucina	352 Speisewagen Mitropa Speisewagen	Uno, tra i finestrini	22, 5	1938- 50
353	Letto	Lamierino, vetri celluloide, otto paia ventilatori riportati su tetto	353 Schlafwagen Mitropa Schlafwagen	Uno, tra i finestrini	22, 5	1938- 50
4024	Rist Tipo	Lamierino, finestrini con cornici, bianchi	Speisewagen DSG Speisewagen	Due, su fiancata sotto i	24, 0	1958- 71

	WR4 ümg	comparto cucina		finestrini		
4064	Letto Primex	Lamierino, finestrini con cornici, bianchi comparto cucina	Schlafwagen DSG Schlafwagen Deutsche Schlafwagen und Speisewagen Gesellschaft	Due, su fiancata sotto i finestrini	24,0	1967-93
4094.10	Rist Tipo WRü mh 132	Numerazione UIC	Speisewagen DSG Speisewagen	Due, su fiancata sotto i finestrini	27	1993-5
4188	Rist Hobby Tipo WRü mh 132	Lamierino, interni, finestrini con cornici, bianchi comparto cucina	Speisewagen DSG Speisewagen	Due, bianchi, sotto i finestrini	24,0	1987-95
42752	Rist Base 43240	Set carrozze "Insider Tour '96" Serie unica	DSG Speisewagen IGE		27	1996



Una rara Mitropa in scala S

42757	Letto + Ristorante	Set carrozze "Dorati anni '20" o "Mitropa 1925" Rivestimenti tipo tek per carrozza rist Serie unica	Schlafwagen Mitropa Speisewagen Mitropa		Schlafwagen 24,6 Speise	2001
-------	--------------------	---	--	--	-----------------------------------	------

					wagen 23, 7	
42941	Rist Base 43240	Set carrozze "Riviera Express" Amburgo- Ventimiglia Serie unica	DSG Speisewagen	Due, lungo la fiancata	27	1999
42942	Letto Base 43250	Set carrozze "Riviera Express" Serie unica	DSG Schlafwagen	Due, lungo la fiancata	27	2000
43209	Rist Tipo WR4ü (e)	Set carrozze treni rapidi "Loreley" Serie unica	DSG Speisewagen	Due	27	1997
43237	Rist Base 43240	Set carrozze "Oro del Reno" Carrozze con grembiule	DSG Speisewagen	Due, lungo la fiancata	27	2005- 6
43240	<i>Tipo WRge</i>	<i>Numerazione UIC</i>	<i>DB (qui considerate perchè "base" di molti modelli DSG)</i>		27	1996- 2002
43241	Rist Tipo WR4ü	Tetto della carrozza con rientranze angolari	Speisewagen Mitropa	Uno, tra i finestrini	27	1998- 2005
43242	Rist WR 4üg- 39	Zona vestiboli estremità ricostruita	Speisewagen DSG	Due lungo la fiancata	27	2007- ...
43249	Rist Tipo WR4ü -39 Schur zenw agen	Carrozza con grembiule Carrozza "80 anni Mitropa" Serie unica con opuscolo	Speisewagen Mitropa	Uno, tra i finestrini	27	1997

43250	Letto Tipo WLüg (e)	Ventilatori sul tetto	DSG Schlafwagen	Due lungo la fiancata	27	1997- 2002
43251	Letto Tipo WL4ü	Tetto della carrozza con rientranze angolari	Schlafwagen Mitropa	Uno, tra i finestrini	27	1998- 2005
43258	Rist Base 43241	Set carrozze "Berlino- Amburgo" Serie unica	Speisewagen Mitropa	Uno, tra i finestrini	27	2004- 6
43290	Rist Tipo 4WR4 ü(e)	Set carrozze "Mercurio" ovvero "Treni "F" Serie unica Collaborazione con Fleischmann	Speisewagen DSG	Due lungo la fiancata	27	2007
43929	Rist Base 43241	Set carrozze "Hans Sachs" Monaco-Hagen Speciale illuminazione interna Serie unica	Speisewagen DSG	Due lungo la fiancata	27	2006



Una Mitropa ristorante, scala 1, 40 cm, circa 1925 (codice 1932G/1)



WLAB4ümg Tipo 59 (codice 45069 di Roco,

Qualche considerazione di contorno sulle carrozze Mitropa e DSG

Roco produsse modelli DSG in buona quantità, contando anche sugli stampi ROWA, una azienda sull'orlo del fallimento rilevata da Roco, poco dopo la sua nascita, e pure Minitrix è stata ben presente per quanto riguarda le livree di carrozze DSG.

Roco commercializzò (codice 4292S) le Tipo 21, carrozze letto note per non essere particolarmente confortevoli. Particolarità di questo tipo era il tetto rastremato e la fiancata con finestrini doppi contigui. Una carrozza letti recente molto interessante è la WLAB4ümg Tipo 59 (codice 45069), caratterizzata da un tetto molto rialzato.

Le carrozze WL4y(e) delle DSG, le note Behelfsschlafwagen, ricostruzione di tipi precedenti, sottoposte ad intenso impegno negli anni in cui il materiale rotabile scarseggiava, sono state riprodotte da Trix (codice 15727), in anni molto recenti.



La 15727 Trix

Marklin ha avuto in questi ultimi anni una vettura ristorante di particolare richiamo, la 43241, ovvero la Tipo WR4ü Bauart, costruite tra il 1939 e il '42 da Wumag e col carrello Gorlitz III, proposta, con diverse colorazione del tetto, in tante versioni di treni rapidi, dall'Amburgo-Berlino all'"Hans Sachs" e, con piccole variazioni, su molti altri famosi convogli. Si tratta di una carrozza riconoscibile da una particolare rientranza alle estremità del tetto, la cui eleganza e linea filante mantengono un fascino inalterato, a dispetto dei suoi 70 anni di anzianità.



Il Tipo 39 (43241 Marklin). Si tratta della "storica" 1189.

Carrozze CIWL Marklin in HO

Codice	Tipo	Caratteristiche	Scritte	Stem ma CIWL	Lun ghez za	Anni
342J	Rist	Lamierino, vetri celluloide, no interni, no comparto cucina	342J Voiture Restaurant Dining Car CIWL	Uno, Sotto i finestr ini	17,5	1935- 50
343J	Letto	Lamierino, vetri celluloide, no interni	343J Voiture Lits Sleeping Car CIWL	Uno, sotto i finestr ini	17,5	1935- 50
346/2J (4009)	Rist	Lamierino, vetri celluloide, gialli per comparto cucina (un lato), vestiboli estremità	3462J Dining Car Voiture- Restaurant Compagnie Internationales des Wagon-Lits et des Grands Express	Uno, su fianca ta sotto finestr ini	20,5	1951- 57

			Europeens			
346/3J (4011)	Letto	Lamierino, vetri celluloide, no interni, vestiboli estremità	346/3J Sleeping Car Voiture-Lits Compagnie Internationales des Wagon-Lits et des Grands Express Europeens	Uno, su fianca ta sotto finestr ini	20,5	1951- 57
352J	Rist	Lamierino, vetri celluloide, gialli per comparto cucina, otto ventilatori riportati su tetto, ravvicinati su cucina	352J Dining Car Voiture- Restaurant Compagnie Internationales des Wagon-Lits et des Grands Express Europeens	Uno, tra i finestr ini	22,5	1938- 50
353J	Letto	Lamierino, vetri celluloide, otto ventilatori riportati su tetto	353J Sleeping Car Voiture-Lits Compagnie Internationales des Wagon-Lits et des Grands Express Europeens	Uno	22,5	1935- 50
4029	Letto ISG 4581	Lamierino, finestrini con cornici	Internationale Schlafwagen Gesellschaft Voiture Lits Schlafwagen Sovevogn Sleeping Car	Uno	24	1960- 84

Gli appassionati di carrozze CIWI possono come noto trovare pane per i loro denti nella produzione Rivarossi, in corso di riproposizione da parte Hornby.

Una guida, non esauriente in modo completo, ma certo utilissima per districarsi fra le decine di riproduzioni Rivarossi (fra le quali anche alcune carrozze esotiche, es. egiziane), è rintracciabile nell'avancatalogo 1992, dove compaiono una storia di queste carrozze, le relazioni famose, codici e tipi della produzione fino a quell'anno.

Carrozze Rheingold Marklin in HO

Codice	Tipo/colore	Caratteristiche	Scritte	Specificità carrozze	Lunghezza	Anni
4228.1	Set 5	Lamierino,	Rheingold	stemma	27 cm	1988

	carrozze, blu/beige	arred. int. e lampade da tavolo illuminate, bagagliaio 4 porte apribili	(due)	DRG		- 1990
4228.2	Set 5 carrozze, blu/beige	Variazione nella dimensione della scritta Rheingold	Rheingold (due)	id	27 cm	1991 - 2004
4228.3	Set 5 carrozze, argento		Rheingold (due)	id	27 cm	
26506	Set Digital con locomotiva S3/6	Locomotiva in livrea e numero speciale	Mitropa, Deutsche Reichsbah n, stemma DRG	id	27 cm	1998
28506	Come sopra, DELTA	id	id	id	27 cm	1998
26750	Set Digital	Decoder Fx, motore 5 poli, locomotiva in livrea e numero speciale	Rheingold sul tender e sulle carrozze (due),	id	27 cm	2003
26751	Scritta Marklin sul tender, serie speciale	id	id	id	27 cm	2003
41928	Set 5 carrozze Serie unica	Plastica, new tooling Viola/beige arred. int., lampade da tavolo e tabelle illuminate,d igitalizzabili	Mitropa, Deutsche Reichsbah n	Stemma DRG	27 cm	2008



Nel 2002, Marklin ha prodotto, serie unica, 3 carrozze e una carrozza ristorante DSG in un set denominato "Gluckauf" (Prosperità), codice 42281, riadattando (come era stato in realtà) le carrozze Rheingold ed ambientandole in Epoca III. E' l'unica ricoloritura, al momento, eseguita sulle carrozze Rheingold.

Altre scale

Disquisire sullo sconfinato e difficile settore delle scale Marklin non HO d'anteguerra esula da questa sede, ci si limita ad un cenno per dare un senso alle foto, tratte da cataloghi di aste Christie's. Dal 1929 fino a metà degli anni '30, le carrozze Rheingold hanno avuto due versioni, una di 21,5, l'altra di 24,5 cm, tutte di scala 0, mentre più numerose sono state le riproduzioni Mitropa, anche in scala I, che hanno compreso tre grandi famiglie, rappresentative rispettivamente delle vetture degli anni '20, '30 e '40. Le lunghezze andavano fino ai 53 cm della Mitropa 1946/7 rossa in scala I. In analogia



uscivano anche le carrozze con livrea CIWL, che però hanno avuto anche edizioni e serie speciali come la qui raffigurata "Golden Mountain". Infine, la scala S (1:70). Si tratta

di modelli solo prototipo, di una scala che non ebbe seguito, studiati in un periodo appena prima della nascita della scala 00.

Molte altre Case hanno prodotto carrozze Rheingold. Fulgurex le ha commercializzate in scala 0, e così pure svariati artigiani, alcuni dei quali ancora in attività, come la svizzera Darstaed e l'americana J&M Models.

Conclusioni

Comfort e buona cucina erano le parole d'ordine, almeno nelle intenzioni, delle Wagon-Lit e della Mitropa, protagoniste di momenti d'oro delle ferrovie europee, sia prima la della

Grande Guerra, sia negli anni dal 1929 al 1945, in parallelo allo sviluppo e consolidamento della DRG.

Questa indagine ha rovistato all'interno di quelle che sono forse le più affascinanti livree d'epoca tra le carrozze dei treni passeggeri. Non poche case di fermodellismo hanno impreziosito i propri cataloghi con tanti bei modelli che recavano i colori Mitropa o Rheingold.

Ricercatezze non mancano, come sempre curiosando tra le pieghe dei cataloghi Marklin e di una produzione così ampia e di così lunga tradizione, e questo senza voler forzatamente rinverdire le glorie delle scale grandi del passato, da cui ormai ci separano svariate generazioni.

Riferimenti

Siti Internet

Esauriente catalogo delle carrozze Mitropa si trova al sito

<http://www.dbtrains.com/en/coaches/epochII/Mitropa>

In tedesco, ma con molti links, è

http://www.heinrich-hanke.de/eisenbahn/deutschland/db_p_wr.htm

Altri fondamentali siti in tedesco sono:

<http://www.railforum.de/speisewagen/>

<http://www.schlafwagen.net/>

Un interessante sito giapponese, ma in inglese, dice molto sui Rheingold dei diversi anni

<http://www.rig-bahn.jp/db-page/erheingold.htm>

Infine, con sguardo sul modellismo:

<http://trains.manvell.org.uk/index.htm>

Libri e riviste

Christie's Toy Trains – H.Marsh, 2002 – New York

Das Grosse Handbuch Marklin HO, 2002 – Dumont Colonia

Marklin Eisenbahnen Antiquitäten Katalog, 1996 C.Vaterlein, B.G.Wagner

Bahn Extra 6/2007 Der D-Zug

Bahn Extra 5/2000 Die Reichsbahnzeit 1920-45