

## Carrozze Pullman della CIWL

I tipi fondamentali delle vetture pullman sono 4<sup>1</sup>: *Sud Express*, *Fleche d'Or*, *Etoile du Nord* e *Cote d'Azur* e sono identificate principalmente con la serie 4001-4164.

Sono denominate WSPc (Wagon Salon Pullman avec cuisine) quelle con cucina e WSP quelle che ne erano prive.

Viaggiavano in coppia WSP e WSPc con la cucina rivolta verso l'altra vettura e prendevano il nome di *couplage*, oppure in tre unità WSP-WSPc-WSP indicate come *triplage*.

Riferendosi agli schemi che sono sul libro di Perret, vediamo le numerazioni e i tipi relativi (escluse le egiziane, le iberiche e quelle a scartamento ridotto).

Num serie	Vetture consegnate (anno)	tipo	Livrea
2737-2748	12 (1926)	Sud Express	
2839-2841	3 (1926)	Sud Express	
4001-4030 <sup>2</sup>	30 (1926)	Fleche d'Or	Marrone-crema fino al 1932 poi blu-crema
4031-4050	14 (1927) 6 (1928)	Assimilabili alle Fleche d'Or	Blu-crema dalla consegna
4051-4080	20 (1926) 10 (1927)	Assimilabili alle Fleche d'Or	Blu-crema dalla consegna
4081-4090	10 (1927)	Assimilabili alle Fleche d'Or	Blu-crema dalla consegna
4091-4130	40 (1927)	Etoile du nord	Blu-crema dalla consegna
4131-4164	34 (1929)	Cote d'Azur	Blu-crema dalla consegna

Le **Flèche d'Or** sono le più numerose e diffuse. Nel 1926 ne furono realizzati 60 esemplari, e nel 1927 si aggiunsero 30 vetture supplementari (altre 6 furono destinate all'Egitto). Avevano 24 posti nelle carrozza con cucina e 32 in quelle salone. Vetture di tipo Flèche d'Or furono in esercizio fino al 1969 (prima dei recuperi successivi di qualche esemplare).

La numerazione delle Flèche d'Or è la seguente:

numero	tipo	costruttore	anno
4001-4015	cucina	BRC	1926
4016-4030	salone	Metropolitan	1926
4031-4040	cucina	CGC	1927
4041-4050	salone	CGC	1927
4051-4065	cucina	Metropolitan	1926
4066-4080	salone	Metropolitan	1926
4081-4085	cucina	BRC	1927
4086-4090	salone	BRC	1927

1 Dal libro "Le carrozze Pullman" di R.Perret p.8

2 Nel 1932 8 vetture del tipo Fleche d'Or furono trasformate in seconda classe, erano le Nr. 4001-4 e 4016-19, cucine e salone rispettivamente. Dal libro 'Pullman in Europe' di George Behrend, pag 141.



Le **Étoile du Nord** avevano lo scopo di allargare la clientela includendo la seconda classe. Le carrozze con cucina avevano 38 posti, le salone 51. Nel 1927 ne furono costruiti 40 esemplari: 20 WSPC e 20 WSP. Furono originariamente impiegate sulla Parigi-Amsterdam, in combinazione con delle Flèche d'Or che svolgevano servizio di prima classe.

4091-4110 WSPc tipo Étoile du Nord

4111-4130 WSP tipo Étoile du Nord



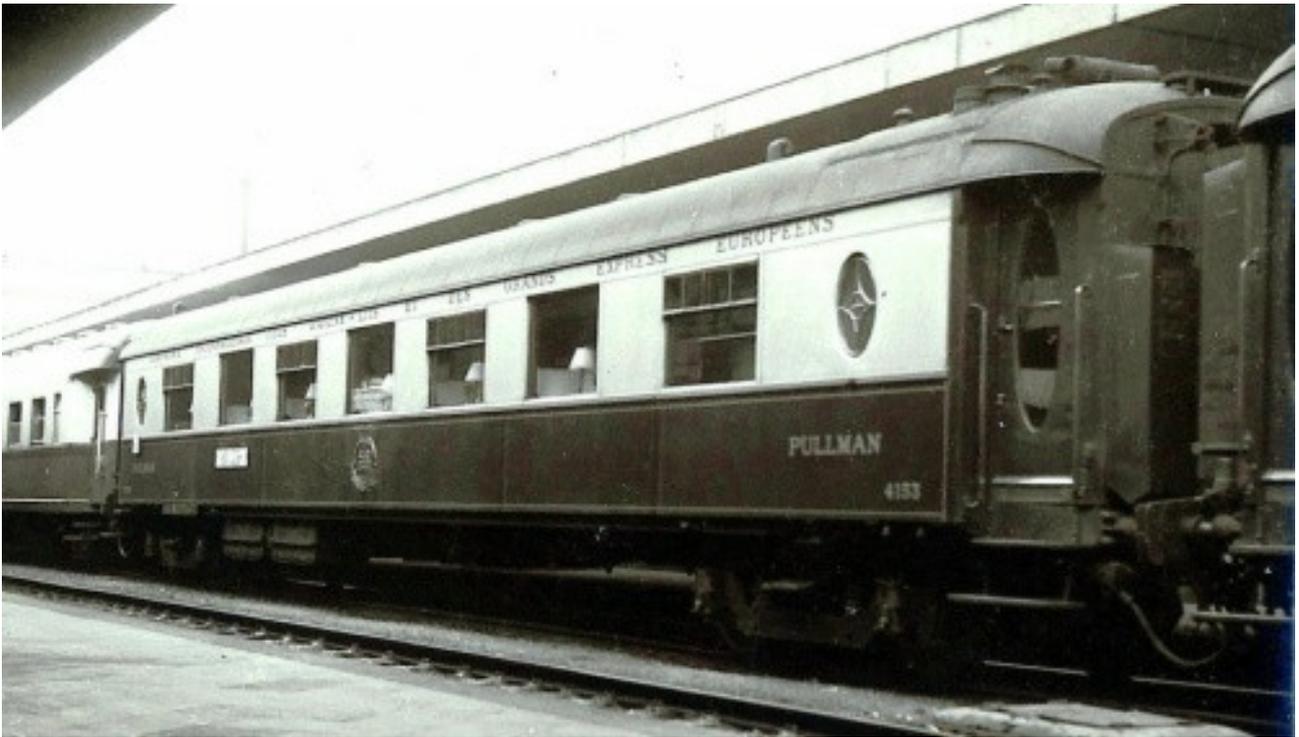
NOTA: non è detto che la porta fosse in legno in origine, la vettura ristorante ha la porta blu.

Le **Côte d'Azur** furono le carrozze più comode e lussuose: 20 posti nelle WSPC e 28 posti nelle WSP. Entrarono in servizio sulla Parigi-Ventimiglia nel dicembre 1929. Furono realizzate da EIC in 34 esemplari. Hanno circolato fino al 1963 (WSPC) e 1969 (WSP).

4131-4147 WSPc tipo Côte d'Azur

4148-4164 WSP tipo Côte d'Azur

La 4148 fu trasformata da WSPC in vettura bar (senza cucina). Restaurata nel 2003, è stata dichiarata monumento storico in Francia. E' attualmente parte del Pullman Orient Express, che era di proprietà ACCOR ed ora appartiene alla Trains-Expos, una ditta collegata a SNCF. (foto del Pullman Orient Express con le sue 7 carrozze sono disponibili su [trains-speciaux.fr/](http://trains-speciaux.fr/), su [www.tvnp.fr](http://www.tvnp.fr), [espacetrain.com](http://espacetrain.com)).



### **Circolazione delle vetture Pullman CIWL in Italia**

L'uso in Italia delle vetture Pullman CIWL è stato sintetizzato da Luigi Voltan sul Forum Scala N. Lo riprendiamo qui. Sostanzialmente si identificano tre periodi:

#### 1) Periodo dell'uso di carrozze di tipo britannico:

- 1925 – “Milan-Nice Pullman Express” Milano-Nizza (dal 1927 Cannes) – 2 couplages con carrozze di tipo britannico inquadrati da 2 bagagliai FS (dal 1927 1 triplage + 2 bagagliai)
- 1926 – Milano – Montecatini / Livorno – 1 couplage con carrozze di tipo britannico per ogni destinazione – in composizione a treni ordinari (il “Rome Express”) / speciale solo da Milano a Genova
- 1926 – “Milan – Venise Express” – Milano – Venezia – 1 couplage con carrozze di tipo britannico inquadrato da 2 bagagliai FS
- 1927 – Milano – Ancona – 1 couplage con le ultime 2 britanniche rimaste in Italia inquadrata da due bagagliai FS

#### 2) Periodo precedente la crisi economica del '29, e alla sospensione durante l'era fascista, la guerra e l'immediato dopoguerra:

- 1927 – “Turin/Milan – San Remo –Nice –Cannes Express” – Torino – Cannes – 1 couplage con carrozze “Complementari 4031-4080” (uguali alle “Fleche d'or) agganciate a Genova al Milano – Cannes
- 1927 – “Gotthard Pullman Express” – Basilea/Zurigo – Milano – 1 couplage misto (1 Pullman è di 2<sup>a</sup> classe, probabilmente serie 4091-4130 “Etoile du Nord)) da ciascuna provenienza, riuniti ad Art Goldau in un treno unico
- 1927 – i servizi Pullman facenti capo a Milano vengono rimaneggiati in virtù di quanto suesposto e in particolare:
  - da Milano parte un treno Pullman con 1 triplage per Cannes, 1 couplage per Livorno e uno per Montecatini.
  - A Genova il triplage per Cannes viene staccato e prosegue assieme al couplage da

## Torino

- 1928 – “Turin – Venise Pullman Express” – Estensione estiva del Milano – Venezia del 1926 a Torino – Venezia (carrozze “Complementari 4031 – 4080”), stessa composizione
- 1928 – “Roma – Napoli Pullman Express” – Roma – Napoli – 1 couplage

### 3) Dopoguerra

- 1950 – Ripresa dei servizi Pullman con una Pullman serie “Cote d’Azur” sugli R 30/33 Milano-Napoli poi dal 1957 “Treno Azzurro”, prima con una Pullman singola assieme ad una ristorante WR 1925T, poi con un couplage più la ristorante. Le carrozze sono sempre tipo “Cote d’Azur” (4131-4147 WPc, 4148 – 4164WP).
- 1952 – Nei rapidi R51/56 Torino – Napoli (altro treno dal 1957 con carrozze blu e celeste come il Treno Azzurro) è inserita, assieme alla WR 1925T, una Pullman Cote d’Azur con cucina WPc
- 1952 – Una carrozza Pullman viaggia tra Milano – Genova e Nizza di tipo “Fleche d’or” di 1<sup>a</sup> cl. senza cucina, sino al 1954
- 1956 – Attivato un servizio Roma – Venezia (mancano dati, forse una Cote d’Azur, sicuramente senza cucina – WP, in composizione ad un treno ordinario), soppresso nel 1957
- 1957 – WP Fleche d’Or sulla Monaco di Baviera-Bolzano
- 1958 – Un servizio analogo al precedente viene attivato in estate tra Roma e Siracusa (WP)
- 1960 – Per le Olimpiadi di Roma alcune Pullman di 2<sup>a</sup> classe “Etoile du Nord” (4091-4130) sono usate come rinforzo alle carrozze ristorante WR
- 1965 – Tolta la WPc dagli R51-56 che ora viaggia solo con la ristorante WR e tolta una delle due Pullman sugli R30/33 “Treno Azzurro” per scarsa frequentazione.
- 1970 – A causa degli incrementi di velocità sulla Roma-Napoli, la Pullman Milano-Napoli sull’R33 viene limitata a Roma e posta in coda, assieme alla WR che viene spostata dall’originario centro treno. Invertita la marcia a Firenze, la Pullman WP arriva in testa con le carrozze di prima classe ordinarie ivi limitate, e tagliata assieme alla locomotiva in arrivo. Il resto del treno, ormai abilitato ai 180 km/h prosegue su Napoli. Sul corrispondente, la WP viene agganciata in testa a Roma, assieme alle carrozze Roma-Milano (1 o 2 Az).
- 30 giugno 1971 – Soppresso il servizio Pullman con la carrozza WP tra Milano e Roma. Fine dell’ultimo servizio regolare commerciale Pullman. A luglio la CIWL vede lo scioglimento del proprio parco carrozze, assegnate alle varie Reti europee. Alcune Pullman, in prevalenza le Cote d’Azur, le più moderne, sono utilizzate da varie agenzie private e dalla SNCF per sporadici treni di agenzia o avviate a musei o privati.

Gigi Voltan é riuscito a ricostruire le informazioni dettagliate relative all’esercizio delle Cote d’Azur in Italia dagli anni ’50 sino al 1971 in servizio ai Treni Azzurri:

- 6 Carrozze WSPc della serie 4131-4147 con cucina: 4133, 4134, 4137, 4139, 4141, 4147 . Impiegate negli R30/33 sino al 1965 assieme ad una WSP normale ed una WR e negli R51/56 sino al 1965 con una WR
- 
- 6 Carrozze WSP della serie 4148 – 4164 senza cucina, impiegate negli R30/33 sino al 1965 assieme ad una WSPc ed una WR, dal 1965 solo con una WR:
  - 4148 sino al 1971,
  - 4152 trasformata negli anni 50 in carrozza – dancing,
  - 4153 demolita poco tempo dopo l’arrivo in Italia,
  - 4156 sino al 1971,
  - 4157 sino a fine anni ’60, radiata inizio anni ’70,
  - 4158 sino al 1971.

A pag. 14 e 15 del catalogo Rivarossi 1992 si trova una lista dei principali percorsi dei treni CIWL.

### **Classificazione letterale<sup>3</sup>**

P = vettura privata

E = pullman a salone senza ristorante

ED = pullman a salone con ristorante

---

<sup>3</sup> Vedi I treni della CIWL, di R.Spark p.64