

FIMF

Bollettino

Pubblicazione bimestrale di informazione a cura della
Federazione Italiana Modellisti Ferroviari e Amici della ferrovia

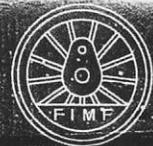
640 148

Numero 275

Anno XLVI - Maggio 2007 (VI bimestre)

Spedizione in a. p. - Pubblicità inf. 70%

Filiale Brescia



Composizioni: il Rheingold a Milano

Da sempre le case modellistiche prediligono la riproduzione di modelli di treni nazionali, sia per la facilità nel reperimento della documentazione, che per la disponibilità di informazioni sui prototipi reali. Si trovano quindi in commercio a prezzi contenuti delle ottime riproduzioni di modelli di treni esteri che sono appetibili anche per noi italiani, ancor di più qualora si confermi che convoglio sia verosimilmente circolato sui binari delle ferrovie italiane. Sono stato quindi favorevolmente colpito da un articolo pubblicato nel 1998 sulla rivista «Mondo Ferroviario» che, celebrando i 70 anni della creazione del Rheingold, confermava che alcune carrozze del treno di lusso delle Ferrovie Tedesche del Reich, sebbene per un limitato periodo di tempo, dal maggio all'agosto 1939, fossero arrivate fin sotto le tettoie della Stazione Centrale di Milano.

Dato che ciò avrebbe consentito di rimpinguare i pochi modelli di rotabili circolanti in Italia disponibili nell'epoca II, ho cercato di approfondire l'argomento su altre pubblicazioni disponibili.

Esiste ovviamente una discreta bibliografia in lingua tedesca sul Rheingold, ma in essa della circolazione delle carrozze sino in Italia viene fatta solo menzione, trattandosi di un aspetto probabilmente marginale per il mondo tedesco, mentre io ero alla ricerca della composizione esatta di questo treno, per poter utilizzare gli ottimi modelli disponibili della Liliput in una composizione veritiera e coerente su di un plastico italiano. Ad esempio, nel libro «Komfort Auf Schienen», l'autore F. Stockl riferisce genericamente come, appena prima della Seconda Guerra Mondiale, la composizione consistesse in un bagagliaio,

una carrozza di prima classe ed una di seconda senza cucina, mentre nel libro sul Rheingold pubblicato dal DB Museum ho potuto trovare l'orario esatto del treno che arrivava a Milano alle 0,05 di notte e ripartiva alle 5,58 del mattino; il che mi ha fatto presumere la difficoltà di trovare fotografie del convoglio, a meno che qualcuno avesse potuto scattare delle foto nel 1939 nel buio della Stazione Centrale.

Un'ulteriore conferma dell'arrivo delle carrozze l'ho invece avuta setacciando l'annata 1939 del «Corriere della Sera» presso la Biblioteca Civica Sormani di Milano, fino a trovare un articolo pubblicato il 25 maggio 1939 relativo all'introduzione del nuovo orario ferroviario estivo, nel quale veniva confermato come, a ratifica della Conferenza di Budapest del 1938, il tragitto del Rheingold, nel testo

Kurs Nr. Kurs No.	Eigen- wirtschaflich ferrovia proprietà	@ 68 Basel-Luzern Lok. A ² /7 Norm 430 t		von Zug dal treno	für Zug per il treno
—	—	Schutzw. Basel-Luzern		—	—
3026	—	† 1 BC 4a	Basel-Luzern (16. V.—7. X.) BC 4a 5052—53 Wagen mit unter 1 Jahr Revision	Res.	369
749	SBB	1 C 4a	Basel-Luzern	D 202	69
1026	"	1 C 4a	Basel-Milano	61	68
605	Köln	1 B 4a	(A 4a mit Küche)*		
"	"	1 A 4a	Heek van Holland-Milano	FD 102	68
"	"	1 F 4a			
		222 A.	224 A.		
		* Restauration für Reisende I. u. II. Klasse bis Arth-Goldau.			
		@ 168 Zürich-Arth-Goldau Von 16. V.—7. X. sowie am 12. u. 13. V. 1940 Lok. A ² /7 Norm 430 t			
3107	—	1 F 4a	Zürich-Arth-Goldau	161	171
3119	—	1 C 4a	Zürich-Arth-Goldau	255	2957
1038	SBB	1 ABC 4a	Zürich-Milano	161	68
—	—	Verstärkungswagen Zürich-Chiasso		—	—
3117 b	—	1 BC 4a	Zürich-Erstfeld	165	68
3159	—	3 C 4a	Zürich-Luzern	255	268
"	—	1 AB 4a			
832	SBB	1 BC 4a	Singen-Luzern	268	268
833	Stutgart	1 ABC 4a	Stutgart-Luzern	268	264
854	Mitropa	1 WR			
823	SBB	1 C 4a			
"	SBB	1 F 4a			
		51 A.			

chiamato autarchicamente «Oro del Reno», veniva esteso sino a Milano.

Il Rheingold, sin dal 1929, data di avvio del servizio, collegava Hoeck Van Holland, e quindi il porto inglese di Harwich, alla Svizzera attraverso la Germania, percorrendo un lungo tragitto parallelo al fiume Reno sino a Basilea. Nel 1939 il servizio veniva quindi esteso fino a Milano cosicché, come recitava la pubblicità dell'epoca, rappresentava il viaggio più breve fra l'Inghilterra, la Svizzera ed il Nord d'Italia.

In effetti, in base all'orario estivo del 1939 (Mitropa-Kursbuch von Sommer 1939), partendo alle 20,15 da Londra si poteva raggiungere Milano appena dopo la mezzanotte del giorno dopo. Il convoglio, nel tragitto dall'Olanda alla Svizzera, era normalmente composto da 4 carrozze salone ed un bagagliaio; una volta giunto a Basilea, una sezione veniva fatta proseguire fino a Milano al seguito di un treno di materiale svizzero.

Il Rheingold partiva alle 6,51 del mattino come FD102 da Hoeck v. Holland per arrivare a Basilea alle 17,30 del pomeriggio; da qui proseguiva come treno 68 ed a Lucerna, dove arrivava alle 15,52, riceveva alcune carrozze dal treno 168 Zurigo - Arth Goldau. Le carrozze passeggeri, con la loro lunghezza di 23,5 metri rappresentavano, sebbene per appena 50 cm rispetto alle Pullman CIWL, le vetture a cassa metallica più lunghe dell'epoca e dai loro finestrini panoramici si poteva ammirare lo spettacolo dell'attraversamento delle Alpi.

L'utilizzo al di là del Gotardo delle carrozze della Mitropa (Mittleuropäische Schlaf und Speisewagen-Gesellschaft m.b.H.) rappresentava in effetti un aggirio al divieto imposto dagli alleati con gli accordi di Versailles conseguenti la fine della prima Guerra Mondiale, che attribuivano di fatto alla CIWL (Compagnie Internazionale

des Wagons Lits et des Grands Express Européens) il monopolio della gestione delle carrozze letto e ristorante a sud del traforo.

Come riferito da George Behrend nel suo libro "Histoire des Trains de Luxe", il direttore della Mitropa Kienshke era infatti riuscito ad aggirare il vincolo, in quanto le carrozze utilizzate venivano classificate come carrozze salone, benché la prima classe avesse un comparto cucina funzionante fino ad Arth Goldau. L'*escamotage* consisteva nel fatto che nel convoglio veniva inserita una carrozza della CIWL, che espletava servizio ristorante fino in Italia, mentre le carrozze tedesche potevano circolare, ma - come riferito da Albert Muhl nel suo libro «75 Jahre Mitropa» - con la particolarità che, dopo Arth Goldau, le scritte Mitropa presenti sulle fiancate dovevano venire coperte.

La conferma della composizione esatta del

Kurs Nr. Cassa Es.	Eigen- tumsbahn Esercizio proprietar.	© 168 Zürich-Arth-Goldau Vom 8. X.—11. V. u. 14.—18. V. Lok. A ² /3 Norm 430 t		von Zug dal treno	zur Zug per il treno
3107	—	1 F ³⁰	Zürich—Arth-Goldau	161	171
3119	—	1 C ⁴⁰	Zürich—Arth-Goldau	255	2957
1038	SBB	1 ABC ⁴⁰	Zürich—Milano	161	68
3117b	—	1 BC ⁴⁰	Zürich—Eretfeld	165/255	68
3159	—	1 F ³⁰	Zürich—Luzern	255	268
"	—	3 C ⁴⁰			
"	—	1 AB ⁴⁰			
3168	—	Δ3 C ⁴	Zürich—Luzern (Δ ab 30. X. ausg. 12. u. 13. V. 1940)	2921	268
"	—	Δ1 B ⁴			
"	—	Δ1 F ⁰			
31 A. v. 8. X.—29. X. 45 A. 30. X.—31. III. 49 A. ab 1. IV. * Vom 1. XI.—31. III. nur 3 C ⁴⁰ .					
© 68 Luzern-Chiasso Lok. A ² /3 Norm 430/265 t					
605	Köln	1 F ⁴⁰	Hoeck van Holland—Milano (A ⁴⁰ mit Küche*)	68	RM
"	"	1 A ⁴⁰			
"	"	1 B ⁴⁰			
1026	SBB	1 C ⁴⁰	Basel—Milano	68	RM
1027	CIWL	1 WB	Arth-Goldau—Milano	64	RM
1038	SBB	1 ABC ⁴⁰	Zürich—Milano	168	RM
3117b	—	1 BC ⁴⁰	Zürich—Eretfeld	168	2545
29 A. bis Eretfeld. 24 A. ab Eretfeld. * Restauration für Reisende I./II. Klasse bis Arth-Goldau.					

convoglio l'ho infine avuta grazie alla disponibilità del Sig. Werner Neuhaus, bibliotecario responsabile dell'Archivio della Ferrovie Svizzere di Berna, il quale, rispondendo ad una mia e-mail, mi ha spedito molto gentilmente la fotocopia della composizione del treno 68 negli anni 1938 e 1939.

Mentre per il 1938 si trattava di un treno ordinario di materiale svizzero e tedesco nelle tre classi, nel 1939 la composizione del treno 68 da Lucerna per Chiasso e proseguimento come RM per Milano C.le comprendeva nell'esatta successione la sezione del Rheingold in livrea crema violetto composta da un bagagliaio (packwagen SPw 4u-28 n. 90201-90203), una carrozza di prima classe con cucina e 20 posti a sedere (Salonwagen 1 klasse mit kuche SA4 uK-28 n. 205011/0503/20505/2050/), una carrozza di seconda classe senza cucina con 43 posti a sedere (Salonwagen 2 klasse ohne kuche SB4 u-28 n.24502/24504/24506/24508/24510/24512), una carrozza delle Sbb Cff di terza classe in livrea verde, una carrozza ristorante CIWL in livrea blu con filetti oro ed infine una carrozza Sbb Cff mista di 1/2/3 classe sempre in livrea verde.

Per la riproduzione modellistica del convoglio suggerirei di utilizzare sul tratto italiano da Chiasso a Milano un (per allora) nuovissimo locomotore E 428, in quanto dal 1938 la linea Milano-Como ora stata elettrificata, con la riproduzione del fascio littorio su uno degli avancorpi (come previsto dalla normativa dell'epoca, introdotta per i mezzi di trazione FS dal 1927 ed in vigore sino alla dissoluzione dello stato fascista, avvenuta dal '43 al '45 a seconda delle zone d'Italia liberate dagli alleati) con l'impiego del modello Rivarossi n.1405 dell'E 428.098 di costruzione Ansaldo, con l'approssimazione della mancanza del separatore D'Arbela sul tetto.

Come sottolineato nell'introduzione, esiste un ottimo set della Liliput (art L382003) contenente un bagagliaio, due carrozze di prima classe, di cui una con cucina, e due di seconda classe, dal quale attingere le tre vetture necessarie alla composizione, con le scritte «Mitropa» coperte, per essere coerenti con la storia come sopra spiegato.

In commercio si trovano anche le confezioni singole del bagagliaio e delle carrozze di seconda e di prima classe, ma queste solo del tipo senza cucina. Le quattro carrozze del set (prive del bagagliaio) si possono comunque eventualmente ambientare in un convoglio che ha realmente circolato in Italia in epoca IV, sulla rinnovata Ferrovia del Colle di Tenda, assieme alla carrozza ristorante storica (livrea marrone) delle Ferrovie Svizzere.

Per la carrozza di terza classe esiste il modello Roco n. 44200B, riprodotto la carrozza C48809 costruita negli anni 1929/30 ed abilitata alla circolazione internazionale (marcatura RIC).

Per la carrozza ristorante CIWL opterei per l'ottima riproduzione Rivarossi n. 2501 della carrozza 2875D, costruita da Birmingham nel 1925/6 con 42 posti a sedere.

Infine, per la mista svizzera, poiché non conosco riproduzioni in commercio, utilizzeri una mista 1/2 classe, contenuta nella confezione del treno speciale del Gottardo, riproduzione della mista AB4 2856, modernissima per l'epoca, in quanto costruita nel 1938 ed abilitata al servizio internazionale (marcatura RIC) alla velocità massima di 110 km/h (da me acquistata singola su Ebay), in sostituzione per indisponibilità della mista ABC o con una parte declassata a terza classe.

Da notare come nell'estate 1939 entrambi i treni di lusso più famosi dell'epoca, il Rheingold ed il Simplon Orient Express (S.O. od O.S. a seconda della direzione) arrivassero, anche se non contemporaneamente, sotto le tettoie della Stazione Centrale di Milano, in quanto da dati desunti dall'Orario generale del 1940, il S.O. partiva da Domodossola circa alle 10,40 ed arrivava a Milano C.le alle 13,11, mentre l'O.S. partiva alle 19.55 per arrivare a Domodossola alle 22.30.

Purtroppo i fasti di questi due grandi convogli di lusso verranno ben presto a scomparire nella voragine di distruzioni prodotta subito dopo dalla Seconda Guerra Mondiale.

Stefano Zicche
(Gruppo Italo Briano)

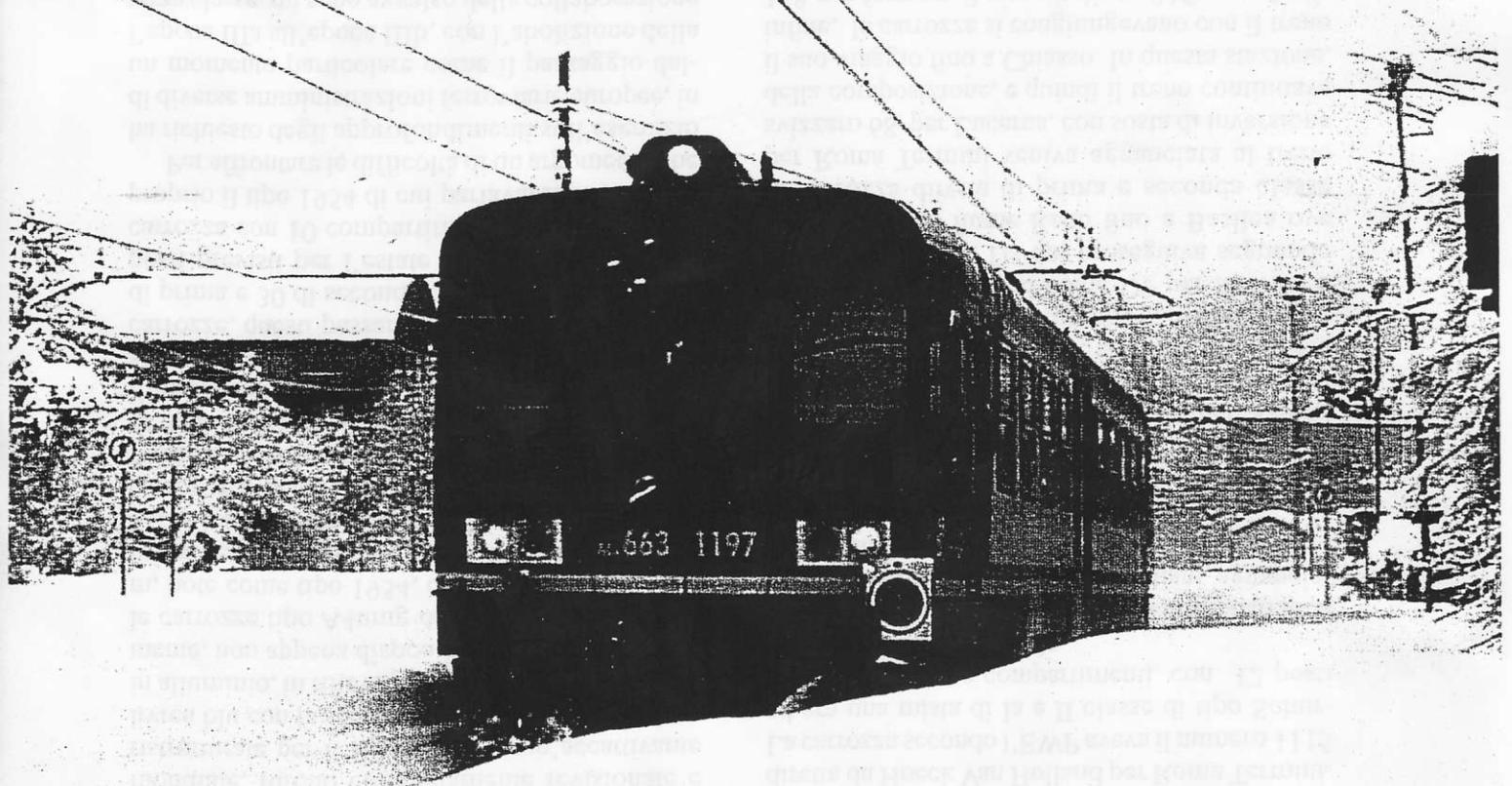
Bibliografia

- «Mondo Ferroviario» n.147. pag. 13
- F. Stock, Komfort Auf Schenen - Verlag Eisenbahn Basilea 1970, pag. 97
- Corriere della Sera, 25 maggio 1939
- G. Berhens: Histoire des Trains de Luxe, pag. 108
- A. Muhl : 75 Jahre Mitropa, pag. 55
- DB Museum Rheingold Ein Europaischer Luxuszug - Ichborn Verlag 1998, pag. 117
- F. Emst: Rheingold Durch Fünf Jahrzehnte - Alba Buchverlag, Dusseldorf 1977, pag. 38
- R. Perret: Le Carrozze Pullman - Edizioni Elledi 1982, pag. 36
- «Tutto Treno» n. 155 - Luglio /Agosto 2002 - La storia del Gruppo E428 - pag. 55

FIMF

Bollettino

Pubblicazione bimestrale di informazione a cura della
Federazione Italiana Modellisti Ferroviari e Amici della ferrovia



Il «Rheingold» a Milano (ed a Roma Termini) - II

Dopo la prima puntata (*ndr: Bollettino FIMF 245*) dedicata alla composizione del Rheingold fino a Milano nell'estate del 1939, proseguiamo con la storia delle carrozze di questo mitico convoglio in viaggio sui binari delle Ferrovie Italiane.

Anzitutto, cerchiamo di ricostruire l'avvicinarsi delle carrozze tedesche utilizzate nei vari anni, grazie alla documentazione originale olandese fornitami dal Sig. Otto Dijkstra, per la composizione dei convogli in partenza da Hock Van Holland negli anni dal 1955 al 1957. Le Ferrovie Tedesche utilizzarono per questo treno le migliori carrozze disponibili per l'epoca: per i primi anni furono impiegate le cosiddette *Schurzenwagen*, carrozze caratterizzate da una minigonna che avvolgeva il sottocassa ed attribuiva alle carrozze un aspetto aerodinamico. Costruite negli anni appena precedenti la seconda Guerra mondiale, furono completamente revisionate e ristrutturare per il Rheingold in un'accattivante livrea blu con la scritta «Deutsche Bundesbahn» in alluminio, in rilievo sulla fiancata. Successivamente, non appena disponibili, furono introdotte le carrozze tipo A4umg della lunghezza di 26,4 m, note come tipo 1954, che corrispondono alla prima serie del moderno tipo X adottato dall'U. I.C. Alcuni autori riportano l'impiego di queste carrozze a partire dall'anno 1958, mentre dall'analisi della documentazione originale dell'epoca delle Ferrovie Olandesi, possiamo fare risalire l'introduzione all'estate dell'anno 1957. In effetti, se si confrontano i dati dei posti disponibili sulle carrozze, questi passano dagli originali 12 posti di prima e 30 di seconda classe del '55/56 ai 60 posti previsti per l'estate 1957, relativi ad una carrozza con 10 compartimenti di prima classe, proprio il tipo 1954 di cui parlavamo.

Per affrontare le difficoltà di un argomento che ha richiesto degli approfondimenti sull'esercizio di diverse amministrazioni ferroviarie europee, in un momento particolare come il passaggio dall'epoca IIIa all'epoca IIIb, con l'abolizione della terza classe, mi sono avvalso della collaborazione di due valenti appassionati, il Sig. Sebastiano Mattei ed il Sig. Paolo Casini, che ringrazio per l'aiuto fornitomi relativamente alle carrozze svizzere e belga

Ritornando alla storia del Rheingold, dopo la seconda Guerra Mondiale, finito il periodo della ricostruzione necessario per rendere nuovamente operative le linee ferroviarie, venivano riattivati

i collegamenti fra i paesi europei. Già a partire dal 17 dicembre 1946, venivano ripristinati i collegamenti fra l'Olanda e la Svizzera con i treni FD164/163, inizialmente riservati agli appartenenti delle potenze occupanti. Dal 20 maggio 1951, i convogli ritornavano a disposizione del traffico normale e riacquistavano la denominazione di Rheingold Express F164/163, comprendenti le tre classi di servizio.

Nel 1952, le DB crearono un collegamento alternativo, utile a decongestionare la I e la II classe, sempre molto affollate, con la nuova coppia di treni F10/9 «Freccia del Reno», sempre da Hoeck Van Holland per Basilea.

Dal 17 maggio 1953, i treni F164/163 prendevano il nome di «Loreley Express», mentre dal 23 maggio 1953, con l'introduzione dell'orario estivo, i convogli F10/9 Rheingold (senza più la scritta Express) comprendevano una carrozza diretta da Hoeck Van Holland per Roma Termini. La carrozza secondo l'EWP aveva il numero 1115 ed era una mista di Ia e II classe di tipo Schurzenwagen, a sette compartimenti, con 12 posti in prima e 30 in seconda.

Vediamo ora nello specifico la composizione dei convogli transitati sui binari italiani, agganciati ai quali figurava la carrozza del Rheingold.

Anno 1955

Come si può vedere nella documentazione delle Ferrovie Olandesi dell'epoca (fig. 1), il convoglio formato da cinque carrozze blu DB e la ristorante rossa DSG partiva alle 6.20 del mattino da Hoeck Van Holland come D9 per arrivare a Colonia alle 9.04. Da qui proseguiva seguendo il percorso del fiume Reno fino a Basilea ove la carrozza diretta di prima e seconda classe per Roma Termini veniva agganciata al treno svizzero 68 per Lucerna, con sosta di inversione della composizione, e quindi il treno continuava il suo viaggio fino a Chiasso. In questa stazione, infine, le carrozze si congiungevano con il treno 168 per formare il treno italiano 315, con destinazione Milano Centrale ed arrivo alle ore 0,16 della notte.

La composizione del convoglio sul tratto italiano, in base alla documentazione fornitami con la consueta gentilezza dal Sig. Werner Neuhaus dell'Archivio Federale delle Ferrovie Svizzere, Infotech SBB Istorich (vedi fig. 2), avrebbe dovuto essere la seguente:

22.5 N 1-10-55

D 9

Kn—Hld

20.42—23.30

R H E I N G O L D

Gesteld door:
 Volgnummer EWP:
 Gewicht in tonnen:
 Aantal zitplaatsen:
 Nummerborden:

Basel SBB			Roma	Basel SBB	München ¹⁾
ABd	Bd	WR	ABd	Div	ABd
Hld 10					
DB	DB	DSG	DB	DB	DB
1112	1112	1112	1115	1112	1041
42	42	53	42	42	42
12/30	42	—	12/30	—	12/30
62	61	—	60	—	63

¹⁾ Van 26/6 t/m 4/9
 van Innsbruck

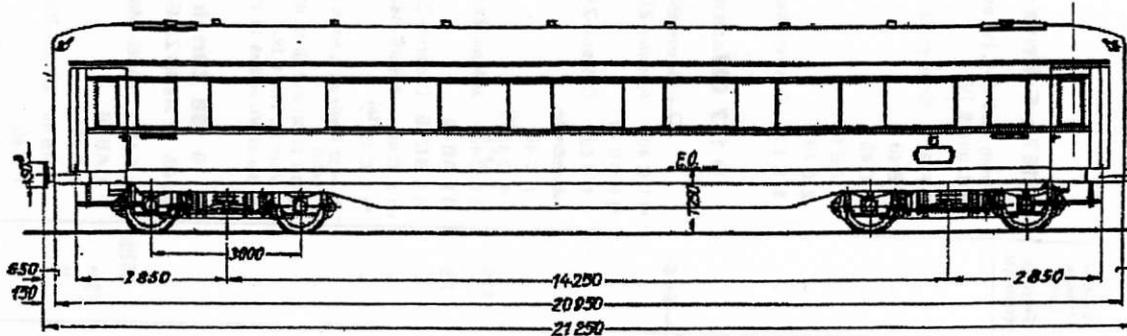


Fig. 1 - Documentazione originale delle ferrovie olandesi e figurini delle carrozze DB utilizzate nel Rheingold

- locomotore FS;
- sezione da Zurigo a Milano Centrale: un bagagliaio delle SBB CFF, una carrozza mista 1^a e 2^a cl. ed una di 3^a cl. delle FS, abilitate al servizio internazionale;
- sezione da Zurigo per Roma Termini: una mista di 1^a e 2^a cl. ed una 3^a cl. delle SBB CFF;
- sezione da Bruxelles per Roma Termini: una 3^a cl. svizzera ed una mista 1^a/2^a/3^a cl. delle Ferrovie Belge ed infine la Schurzenwagen blu di 1^a e 2^a cl. delle Ferrovie Tedesche da Hoeck Van Holland per Milano/Roma Termini.

Purtroppo, riguardo alla mista tripla delle Ferrovie Belge non ho trovato una precisa documentazione e neanche un figurino, salvo la disposizione dei posti, dedotta da documentazione dell'epoca, che dovrebbe essere: 3 compartimenti di 2^a classe a sei posti, 1 compartimento di 1^a classe a 6 posti e 4 compartimenti di 3^a classe ad otto posti. A questo punto, potremmo pensare di sostituirla per indisponibilità con una corrispondente carrozza mista tripla italiana tipo ABCz 61.000, riprodotta da ACME, in livrea castano e isabella art. 50280, tipica nei treni internazionali del dopoguerra.

Un'altra particolarità è che le carrozze sviz-

zere, per essere coerenti con l'epoca, dovrebbero avere la marcatura orizzontale a grandi lettere SBB CFF FFS, introdotta sul nuovo materiale pesante a cassa d'acciaio tipo Stahlwagen a partire dal 1935. Per questo tipo di carrozze il modello corretto è quello riprodotto da Pocher Metropolitan art 7010 per la mista 1^a e 2^a cl. AB4ù ed art 7030 per la 3^a cl. C4ù, in quanto le corrispondenti carrozze Roco, contenute nel set 63010/69010, hanno la marcatura verticale, tipica dell'epoca II. Per la Schurzenwagen si può usare il modello Liliput art. 383101, disponibile a catalogo e riprodotto una carrozza di 1^a e 2^a cl. (2 compartimenti di 1^a cl. e 5 di 2^a) in livrea blu con le tipiche scritte alluminio Deutsche Bundesbahn in rilievo.

(II-continua)

Stefano Zicche

(Gruppo Italo Briano)

P.S. A completamento delle ricerche svolte nella scorsa puntata, avrei scoperto l'esistenza di un modello di carrozza mista di 1/2/3^a classe delle SBB/CFF, della vecchia produzione Metropolitan/Pocher (articolo 7020 senza gancio corto), rintracciabile ora solo su Ebay o in qualche mercatino dell'usato.

Fig. 2 Composizione dei treni 68 e 168 nel percorso svizzero
(da documentazione delle Ferrovie Federali Svizzere per l'inverno 1955)

Ord.-Nr. N° progress.	Kurs Nr. Cours No.	Eigen- tums- bahn Ferrovie proprieta.	von Zug dal treno	für Zug per il treno	Ord.-Nr. N° progress.	Kurs Nr. Cours No.	Eigen- tums- bahn Ferrovie proprieta.	von Zug dal treno	für Zug per il treno
Ba. ab 65/255 Luz an 57/184									
68 Basel - Luzern									
Ae 4/7									
„Rheingold“									
ab 21.XI	3015	-	1 B 4ü	Basel-Arth-Goldau	451	68			
"	"	-	1 C 4ü						
60	1115	DB	1 AB 4ü	Hoek v. Holland-Roma	F 10				
34	786	SNCB	1 ABC 40	Bruxelles-Roma	87				
35	"	-	1 C 4ü						
ab 21.XI	3021	-	1 BC 40	Basel-Chiasso-Goldau	481				
"	5051b	-	1 WR	Basel-Chiasso	59				
"	3000	-	1 C 4ü		57				
"	"	-	1 AB 4ü						
"	"	-	1 F 4ü						
68 Luzern - Chiasso									
* Lz-Er Re 4/4 / Ae 4/6 ab Er († ab Lz)									
"	3000	-	1 F 4ü	Basel-Chiasso	68	57			
"	"	-	1 AB 4ü						
"	"	-	1 C 4ü						
"	5051b	-	1 WR			65			
ab 21.XI	3021	-	1 BC 4ü	Basel-Arth-G.	161				
35	786	-	1 C 4ü	Bruxelles-Roma	815				
34	"	SNCB	1 ABC 40						
60	1115	DB	1 AB 4ü	Hoek v. Holland-Roma					
"	3015	-	1 C 4ü	Basel-Arth-Goldau	451				
ab 21.XI	"	-	1 B 4ü						
Luz an 45/149 Luz an 31/57 Chi an 30/40									
167 a Schwyz - Zürich									
† vom 18. XII.-1. IV. sowie am 28. XII., 2. I. und 2. IV.									
			1 F 3	Schwyz-Zürich	M170	Res.			
			1 B 4ü						
			* C 4ü						
			1 AB 4ü			170			
			2 C 4ü						
			2 C 4ü	Schwyz-Aarau-Basel		465			
167 Chiasso - Zürich									
Ae 4/8									
1 B 4ü Chiasso-Zürich					464	588			
			*) 1 C 4ü	Ancona-Zürich	308	156			
			*) 1 AB 4ü						
			1 F 4ü	Chiasso-Zürich	156				
			1 B 4ü			25			
			1 C 4ü						
			1 C 4ü (a)			170			
			*) 1 C 4ü	Milano-Zürich	152	152			
			*) 1 AB 4ü		308				
			*) 1 BC 4ü	Locarno-Zürich	2455	156			
			(s) 1 C 4ü	Arth-Goldau-Zürich	156				
			*) 1 C 4ü (a)		154	154			
*) = † sowie an †, wenn Zug 167a nicht verkehrt.									
+) Bis 31. X. und ab 15. III.									
*) Vom 28. VI.-11. IX.									
*) Bis 25. VI. und ab 12. IX.									
168 Zürich - Chiasso									
Ae 4/6 V Ae 4/6 Zü-Gd									
ab 15.VI.	1987	FSB	1 F 4ü	Zürich-Milano	163	315			
"	111	FS	1 AB 4ü						
"	112	"	1 C 4ü						
"	113	1980	1 AB 4ü	Zürich-Roma	159				
"	114	"	1 C 4ü						
"	5014	-	1 WR	Zürich-Chiasso	163	163			
ab 21.XI	3105	-	1 BC 4ü (a)						

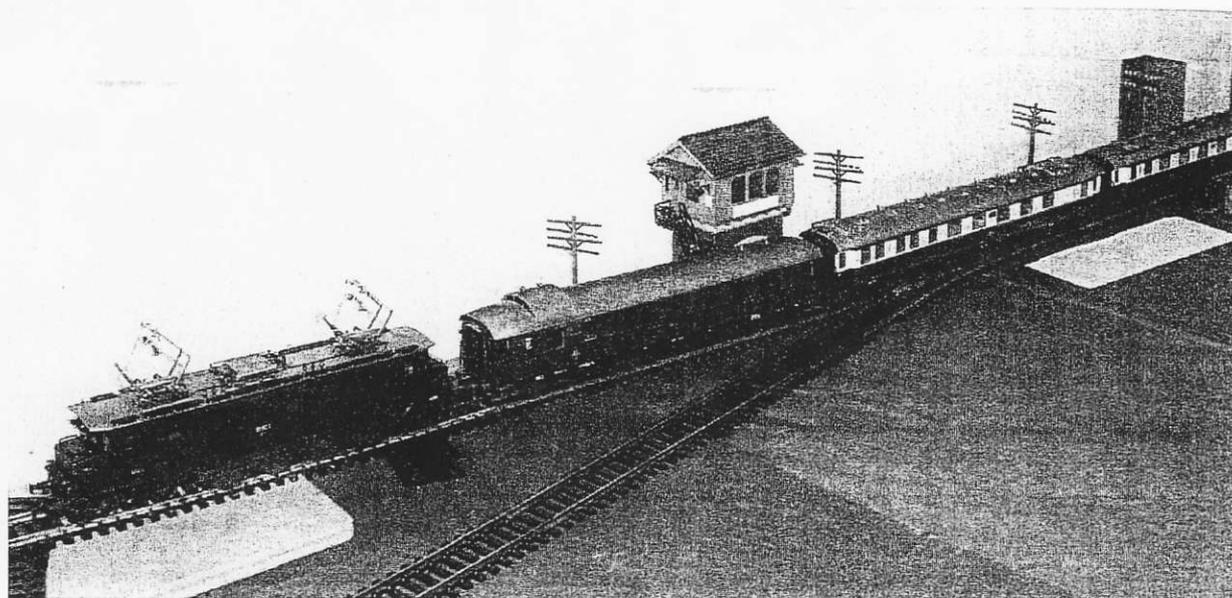
Appendice fotografica

A corredo del precedente articolo sulla composizione del Rheingold nell'anno 1939, apparso sul Bollettino FIMF n. 245, il socio Stefano Zicche ci ha trasmesso queste fotografie del convoglio in H0 del Rheingold sul

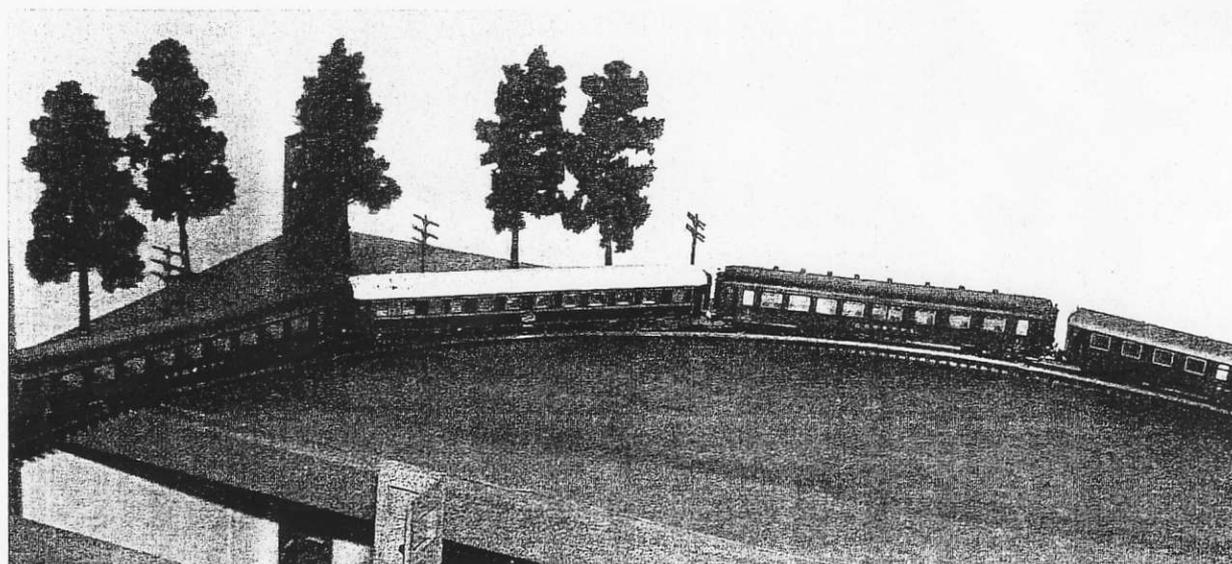
percorso svizzero, inviategli da un appassionato svizzero, il sig. Sebastiano Mattei.

Immagini che ben volentieri qui pubblichiamo.

La redazione



Locomotore Ae 4/7, bagagliaio e carrozze salone del Rheingold della Mitropa



Carrozza ristorante CIWL inquadrata fra le carrozze svizzere

***Cari consoci,
avete versato la quota associativa alla FIMF per il 2009?
Se sì, abbiatevi il nostro cordiale ringraziamento. In caso
contrario, affrettatevi! perché il prossimo numero***