RISTORANTI SU ROTAIA

Storie, design, sapori

intra

TEAM VISIO

TEAM VISIO

RISTORANTI SU ROTAIA

Storie, design e sapori

intra

Collana Visio

Edizioni Intra®
www.intraedizioni.it
info@intra.pro

Tutti i diritti riservati.
Copyright © 2026 Intra S.r.l.s. – Pesaro, Marche, Italia

ISBN 979-12-5991-837-6

Indice

INDICE **3**

INTRODUZIONE **5**

L'EPOCA PIONIERISTICA E LA BELLE ÉPOQUE (1867-1914) **7**

1867 | La "President" & "Delmonico" (USA) 8
1883 | Orient Express (Europa) 15
1891 | Transiberiana (Russia) 23
1880s | Canadian Pacific Railway (Canada) 26
1896 | Nord Express & Sud Express (Europa) 30
1900s | The Flying Scotsman (UK) 34

L'ETÀ DELL'ORO E DELLO STILE (1919-1939) **45**

1920s | British Pullman (UK) 46
1922 | Le Train Bleu (Francia) 53
1923 | The Blue Train (Sudafrica) 58
1927 | Royal Scot (UK) 62
1928 | Rheingold (Germania) 64
1929 | The Ghan (Australia) 70
1930 | Glacier Express (Svizzera) 73
1936 | Super Chief (USA) 76
1938 | 20th Century Ltd vs Broadway Ltd (USA) 79
FOCUS DESIGN La sedia che non cade 84
FOCUS OGGETTI La guerra delle porcellane 85

RINASCITA, BUSINESS E MODERNISMO (1946-1979) **89**

1953 | Settebello e Arlecchino (Italia) 90
1957 | Trans Europ Express (Europa) 96
1964 | Shinkansen (Giappone) 99
1967 | Le Capitole (Francia) 104
1970 | Indian Pacific (Australia) 106
FOCUS CULTURALE | Ekiben (Giappone) 109
1981 | TGV & Amtrak (Francia/USA) 110
1991 | ICE - Intercity Express (Germania) 117
1982 | Venice Simplon-Orient-Express (Europa) 120
1983 | El Transcantábrico (Spagna) 124

1985 | The Royal Scotsman (Scozia) 127
1989 | Rovos Rail (Sudafrica) 131
1989 | Napa Valley Wine Train (USA) 134
1990 | Rocky Mountaineer (Canada) 138
1993 | Eastern & Oriental Express (Sud-Est Asiatico) 141
2003 | Hiram Bingham (Perù) 145
2010 | Maharajas' Express (India) 148
2010 | Frecciarossa & Italo (Italia) 151
2013 | Seven Stars (Giappone) 155
2017 | Andean Explorer (Perù) 157
2016 | The Presidential Train (Portogallo) 160
2025 | La Dolce Vita Orient Express (Italia) 163
Oltre il mito. L'eccellenza quotidiana degli "altri" treni 166

APPENDICE IL RICETTARIO DEL VIAGGIATORE 191

Introduzione

Per gran parte del XIX secolo, viaggiare in treno significava accettare una scommessa brutale contro il proprio stomaco. L'orario ferroviario non era solo una lista di partenze e arrivi, ma un despota che decideva quando, dove e *se* si poteva mangiare. Le guide di viaggio dell'epoca vittoriana sono piene di avvertimenti nefasti: passeggeri che scendono in stazioni spazzate dal vento nel cuore della notte, con venti minuti di tempo per trangugiare una zuppa bollente o un pezzo di carne dura in buffet sovraffollati, per poi correre verso il convoglio al fischio del capostazione, spesso lasciando il pasto a metà e la digestione compromessa. Il "cestino da viaggio" — un bauletto di vimini contenente pollo freddo, vino e formaggio, venduto attraverso i finestrini — era l'unica salvezza, ma rappresentava pur sempre un compromesso: si mangiava per sopravvivere allo spostamento, non per piacere.

Poi, nel 1867, qualcosa cambiò per sempre. Un imprenditore americano di nome George Pullman, stanco di viaggi scomodi, ebbe un'intuizione che oggi diamo per scontata ma che allora fu rivoluzionaria: se il treno doveva essere un "hotel su ruote", non poteva mancare la sala da pranzo. Con l'introduzione della Hotel Car "President", Pullman non si limitò a mettere un tavolo su un vagone; inventò una nuova coreografia sociale. Creò corridoi per permettere ai passeggeri di muoversi tra le carrozze in corsa, installò cucine vere (e pericolose stufe a carbone) su pavimenti di legno che vibravano a 80 chilometri orari, e reclutò chef capaci di trasformare quelle limitazioni in arte.

Questo volume racconta la storia di questa metamorfosi. È il racconto di come il treno abbia smesso di essere un semplice vettore per diventare una destinazione gastronomica. Da quel momento in poi, il paesaggio fuori dal finestrino non è stato più solo uno sfondo che scorreva via, ma l'ingrediente segreto di ogni pasto.

Attraverseremo l'Epoca Pionieristica, quando mangiare ostriche fresche nel Far West o caviale sulla Transiberiana era la dimostrazione suprema del dominio dell'uomo sulla natura selvaggia. Vedremo come la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) abbia codificato il lusso europeo, trasformando il vagone ristorante in un teatro diplomatico dove, tra argenteria pesante e cristalli Baccarat, si decidevano le sorti delle nazioni.

Esploreremo l'Età dell'Oro del design, quando l'Art Déco e lo stile Streamline trasformarono le sale da pranzo viaggianti in icone di modernità: dal 20th Century Limited americano, che sembrava un night club di Manhattan proiettato a 100 all'ora, al Settebello italiano, dove il design di Gio Ponti incontrava la pasta espressa, insegnando al mondo che la velocità non doveva uccidere la qualità.

Ma racconteremo anche la crisi e la rinascita. Il declino degli anni '80, con l'arrivo dei vassoi di plastica e del microonde, e la straordinaria reazione contemporanea, che vede il ritorno del treno come esperienza *slow* e *gourmet*. Dal *bento* giapponese, perfetto nella sua estetica fredda, alle cucine stellate del futuro Dolce Vita Orient Express, scopriremo come la sfida sia sempre la stessa: portare l'eccellenza dove non dovrebbe essere possibile.

Preparatevi. Le tovaglie sono stirate, i bicchieri tintinnano dolcemente e il paesaggio ha iniziato a muoversi. Buon viaggio e, soprattutto, buon appetito.

L'EPOCA PIONIERISTICA E LA BELLE ÉPOQUE (1867-1914)

Il trionfo del servizio alla francese, il ghiaccio e l'argento.

1867 | La “President” & “Delmonico” (USA)

Ostriche nel Far West. La nascita del vagone ristorante e la fine della fame.

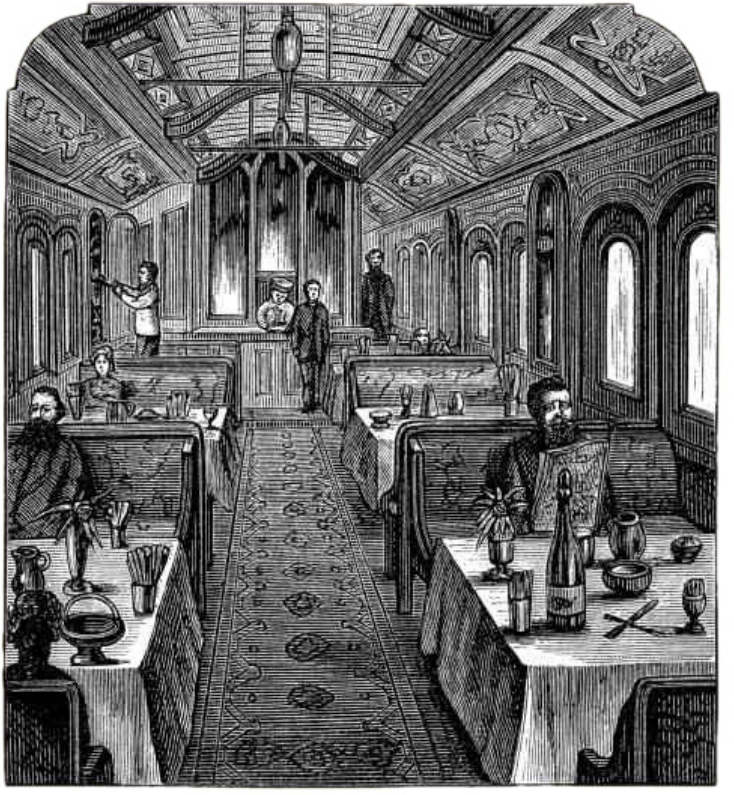
Fino al 1867, attraversare l’America in treno significava sottostare a una tirannia gastronomica. I convogli non avevano cucine. Per mangiare, i passeggeri dovevano attendere che il treno si fermasse in stazioni remote e polverose, dove una campana annunciava l’inizio dei fatidici “venti minuti per il rancio”. In quei venti minuti, centinaia di viaggiatori si riversavano in baracche di legno chiamate *eating houses*, dove ingurgitavano stufati di carne dubbia, fagioli rancidi e caffè che sapeva di cherosene, spesso serviti da personale sgarbato che sapeva di avere il monopolio della fame. Mark Twain descrisse queste soste come “un omicidio premeditato per indigestione”.

George Pullman, l’uomo che aveva già rivoluzionato il sonno con le sue carrozze letto, decise che era tempo di civilizzare anche lo stomaco. Nel 1867 introdusse la “President”, una carrozza ibrida definita Hotel Car: di notte era un dormitorio, di giorno una sala da pranzo. Ma la vera svolta arrivò l’anno successivo, nel 1868, con la “Delmonico”. Battezzata in onore del ristorante più lussuoso di New York, questa fu la prima carrozza al mondo dedicata esclusivamente alla ristorazione (Dining Car).

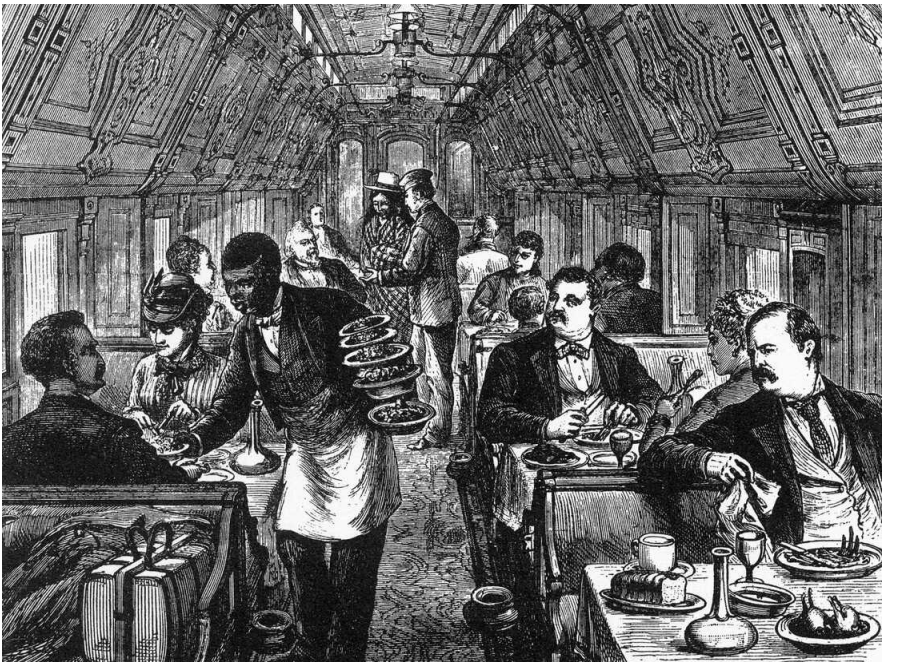
L’impatto psicologico fu devastante. Improvvisamente, il passeggero non doveva più scendere nel fango. Poteva sedersi a un tavolo coperto da una tovaglia di lino immacolata, farsi servire acqua ghiacciata in bicchieri di cristallo da camerieri in giacca bianca, e guardare il paesaggio selvaggio scorrere via attraverso il finestrino come uno spettacolo teatrale. Il contrasto era l’essenza stessa dell’esperienza: fuori c’erano le praterie immense, i branchi di bisonti che facevano tremare la terra, gli accampamenti dei nativi e la polvere della frontiera; dentro, c’era l’atmosfera ovattata di un club vittoriano, con lampade a olio che dondolavano dolcemente e l’odore di sigaro e arrosto.

Il menù di queste prime carrozze era un miracolo logistico. In un’epoca senza frigoriferi elettrici, Pullman riusciva a servire ostriche fresche (o in scatola di alta qualità) nel mezzo del deserto del Nevada, conservate in ghiacciaie rifornite freneticamente a ogni sosta principale. La selvaggina era la protagonista assoluta, spesso acquistata direttamente dai cacciatori lungo la linea: antilocapra, *prairie chicken* (gallo della prateria), cervo e, naturalmente, bistecche di bisonte. Non era raro che il treno rallentasse per permettere all’equipaggio di acquistare trote appena pescate dai locali.

La cucina, stipata in pochi metri quadrati all'estremità della carrozza, era un inferno in movimento. Gli chef lavoravano su enormi stufe a carbone in ghisa, note come *ranges*. Il calore era soffocante, e il rischio d'incendio costante. Eppure, da quelle fornaci uscivano piatti raffinati: "Sella di montone alla salsa di capperi", "Lingua di manzo in gelatina" e "Pudding al vapore". Con la "Delmonico", l'America lanciò un messaggio al mondo: la ferrovia non serviva più solo a conquistare il territorio, ma a domarlo con la forchetta. Il Far West non era più un luogo dove si sopravviveva; era un luogo dove si cenava.



Incisione d'epoca degli interni della carrozza ristorante Pullman dell'epoca vittoriana con decorazioni ornate, tavoli apparecchiati per la cena e passeggeri.



Incisione intitolata "Cenare a venti miglia all'ora", tratta dal Frank Leslie's Illustrated Newspaper, 25 agosto 1877 – Fonte: Biblioteca Newberry.

SCHEDA DEL SERVIZIO

PIATTO ICONICO: *Oysters on the half shell* (Ostriche al naturale). Servire frutti di mare a 2.000 km dall'oceano era lo status symbol definitivo della potenza logistica di Pullman. In alternativa: Bistecca di antilocapra o bisonte.
CAPACITÀ: 48 coperti. La carrozza era divisa in una sezione cucina e una sala da pranzo a due file di tavoli.
BRIGATA: 4 persone. Uno chef (spesso chiamato "Cook" all'epoca), un assistente di cucina e 2 camerieri che fungevano anche da facchini per le provviste.
SERVIZIO: Stile "Americano formale". Tovaglie di lino bianco pesante, argenteria massiccia (necessaria per non vibrare troppo sul tavolo), bicchieri di cristallo pesante. I camerieri erano quasi esclusivamente afroamericani (ex schiavi liberati), che portavano nel servizio una professionalità e una dignità che divennero leggendarie.
LA CUCINA: Stufa a carbone (*Coal Range*). Nessuna elettricità. La conservazione dei cibi freschi era affidata a grandi blocchi di ghiaccio (*Iceboxes*) stivati sotto il pavimento o in armadi coibentati con zinco e segatura.
CURIOSITÀ: I menù erano spesso stampati ogni giorno a bordo con piccole presse manuali, per riflettere esattamente ciò che la dispensa offriva (o ciò che i cacciatori avevano portato quel mattino).

Una delle prime foto del “Pullman Palace Car”, 1870 ca.
Ricostruzione visiva su modello fotografico d’epoca.

Pullman Palace Car– Video e documentari

Oltre 250immagini a colori e QR code

intra

Collana Visio