



zu transportieren, und zwar so, dass sie auch noch geniessbar im Zielort ankommen. Diese Wagen waren schon damals mit dem für italienische Güterwagen typischen Spitzdach ausgerüstet. Die Bezeichnung war Hg, später Hgc, wobei das H für den gedeckten Wagen, das g für die Eiskühlung und das c für die Luftbremse stand. Bemerkenswert ist, dass der Fruchtttransport ausschliesslich in diesen Spitzdachkühlwagen stattfand. Der Grund mag darin liegen, dass die FS das Business zwischen den Handelspartnern nicht selbst betrieben, sondern die Wagen an die Grosshändler von Früchten und Gemüse vermieteten.

Im Laufe der Jahre wurden immer wieder neue Wagenserien bestellt, mit besserer Isolation, zusätzlichem Sonnendach, höheren Ladegewichten und schliesslich mit längeren Radständen für höhere Geschwindigkeiten. Höhere Geschwindigkeiten waren höchst erstrebenswert, denn

zwischen Palermo und Stockholm liegen doch einige Kilometer, und Orangen beispielsweise sind ein heikles Ladegut (siehe Kasten «Heikles Fruchttchen»). Die Blockzüge bestanden aus Wagen mit Metall- und Holzaufbauten. Der erste Kühlwagen mit Metallwagenkasten wurde 1935 produziert, der letzte Kühlwagen mit Holzkasten 1948.

Die Sammelstelle für Kühlwagen nach Mittel- und Nordeuropa war der Güterbahnhof von Bologna. Der Verkehr in nordöstlicher Richtung rollte über den Brenner nach Österreich und Bayern. Der Westen, also Frankreich, wurde über die Mont-Cenis-Linie bedient. Der Hauptverkehr aber verlief über den Gotthard, einerseits für die Schweiz, andererseits für Deutschland, die Beneluxländer, Skandinavien und England. Schon in Bologna wurden die Wagen den Ländern entsprechend vorsortiert. Daraus wurden wiederum zwei Hauptblöcke gebildet, einer für Zürich und einer für Basel. In



Die Wagen für England sind mit einem auffälligen roten Streifen markiert.



Die FS-Version von 1935 bis 1945 besass eine Dampfheizung.



Auch dieser Wagen war von 1931 bis 1935 unterwegs, aber mit italienischem Lichtraumprofil.

Zürich geschah die Feinverteilung für die Schweiz und für Teile von Baden-Württemberg. In Basel schliesslich wurden die Wagen erneut für zwei Hauptachsen vorbereitet. Die eine führte nach Deutschland – für Deutschland selbst und Skandinavien. Die andere verlief durch das Elsass über die Alsace-Lorraine-, die Ost- und die Nordbahn, wobei diese Züge im Norden Frankreichs erneut aufgeteilt wurden – für Teile der Beneluxstaaten und für Dunkerque, wo die Wagen nach England verschifft wurden. Es gibt aber auch Fotos von Wagen, die mit dem Fährhafen von Calais beschriftet sind. Zeebrugge in Belgien galt als weiterer Verladeort für die Fracht nach England. Das waren aber eher die Ausnahmen – der