



Das RCH-Schild links unten bestätigt die Zulassung in England. Jeder Wagen erhielt eine eigene Nummer, so auch im Modell (siehe das Bild rechts).



Das schwarze Schild zeigt an, wo die Wagen nicht verkehren dürfen, zum Beispiel in der Baker Street in London. Sherlock Holmes lässt grüßen.



Ab 1945 waren die Kühlwagen bis zu ihrer Ausrangierung ganz in Silber lackiert.



Diese Spezialversion war mit zusätzlichen Lüftungsjalousien in den linken Türen ausgerüstet.

Haupthafen war Dunkerque. Überliefert ist zudem, dass auch Leerwagen von England nach Hoek van Holland verschifft wurden, um in den Niederlanden mit Fischprodukten und Blumen für die Sendung nach Italien beladen zu werden.

Die Sonderlinge

England gilt als Eisenbahnpionier schlechthin. Das hat Spuren hinterlassen – beispielsweise die Spurweite und die Tatsache, dass in zahlreichen europäischen Ländern die Züge immer noch links fahren. Gereduzt genial sind die hohen Perrons, die einen stufenlosen Einstieg in die Personenzüge gestatten. Das war in England schon immer so. Doch das Pioniersein hat auch Tücken. Englisches Bahnnetz weisen ein deutlich kleineres Lichtraumprofil (auch Umgrenzungsprofil genannt) auf als die anderen europäischen Bahnen.

Die Italiener wollten aber den englischen Markt nicht aussen vor lassen. Sie ließen mehrere Grossserien von normalen, gedeckten Güterwagen und von Kühlwagen mit dem englischen Lichtraumprofil bauen. Dazu kommt, dass englische Fahrzeuge über eine Vakuumbremse verfügen. Die für England gebauten Italiener waren ebenfalls mit Vakuumbremsen ausgerüstet. Charakteristisch ist der grosse, gut sichtbare Bremszylinder, genauso wie die hochstehenden Bremsschläuche an den Frontseiten. Aufällig sind zudem die seitlich angebrachten Handbremshebel. Der Kühlwagentyp hieß Hgbcv, wobei das zusätzliche b für das englische Lichtraumprofil und das v für die Vakuumbremse stand.