



Zu dieser Zeit waren zurückgesetzte Fronten und eingezogene Dächer hochmodern.



Die Wagen wurden teilweise mit Schattenschrift oder mit Zahlen aus Alu abgeliefert.



Selbst die Beschriftungen der Warnhinweise auf den Batteriekästen fehlen nicht.



Die Unter-  
gestelle  
entsprechen  
der Detaillie-  
rung der Vor-  
bilder – ohne  
Fehl und Tadel.

Von Urs Häni (Text/Fotos)

Italien ist seit je eines der beliebtesten Reiseziele überhaupt, sei es für die Sommerbräune oder für den Blick in die Vergangenheit. Venedig, Florenz und Rom bieten eine enorme Bandbreite an geschichtlichem Hintergrund. Gerade die Hauptstadt Rom, in der Kunst- und Bauwerke über die letzten 2000 Jahre zu bewundern sind, oder Florenz mit Michelangelos «David» oder Brunelleschis Duomo sind immer eine Reise wert.

Mailand als Kultur-, Medien- und Modezentrum ist ein weiterer Anziehungspunkt. Als wichtigste Wirtschaftsmetropole mit Sitz der italienischen Börse gilt sie zudem als grösster Verkehrsknotenpunkt, sei es betreffend Strassen-, Luft- oder auch Schienenverkehr. Der 1931 erbaute, monumentale Kopfbahnhof Milano Centrale und der Rangierbahnhof Milano Smistamento belegen das eindrucklich.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm der Reiseverkehr aus Mittel- und Nordeuropa in den Süden deutlich zu, was die Ferrovie dello Stato Italiane (FS) veranlasste, neue Reisezugwagen anzuschaffen – den «Tipo 1946». Die Wagenreihe umfasste sechs Grundtypen: den kombinierten Post-/Gepäckwagen Duz 93.100, den Gepäckwagen Dz 83.000, den Erstklasswagen Az 13.010, den Erst-/Zweitklasswagen ABz 53.010, den Zweitklasswagen Bz 23.010 sowie den Drittclassswagen Cz 33.010. Einige Wagen der dritten Klasse erhielten ab 1954 eine Bar für Restaurationsdienste (Cz Ristoro). Sie waren für die Verpflegung zwischendurch gedacht, weshalb es in diesen Wagen keine Küche gab. Nach Abschaffung der dritten Klasse