



Post-/Gepäckwagen des «Treno Azzurro», der in zweitonblauer Version auch oft im Ausland anzutreffen war.



Dieser Erstklasswagen Az war seit der Einführung der «Tipo 1946» als solcher in Betrieb.

im Jahr 1956 wurden die Wagen zweiter Klasse in solche erster Klasse und jene der dritten Klasse in Zweitklasswagen umbeschriftet. In der Schweiz war das genauso. Sämtliche Wagentypen waren für den internationalen Verkehr zugelassen, weshalb es kaum ein europäisches Land gibt, in dem diese Wagen nicht bekannt waren. Sie wurden als Seitengangwagen mit Sechserabteilen konzipiert. Die Wagen hatten nahezu alle wichtigen Farbgebungen der FS durchlebt: Zweittonbraun in der Ursprungsausführung (Castano-Isabella), Zweittonblau für den «Treno Azzurro» ab 1957, Castano-

braun im Laufe der 1960er-Jahre und zum Schluss Grau (Grigio Ardesia) in den 1970er-Jahren. All diese Farbgebungen waren in ganz Europa anzutreffen.

Treno Azzurro

Erhöhte Aufmerksamkeit erlangten die «Tipo 1946» mit der Kreation des «Treno Azzurro», der von Mailand via Rom nach Neapel fuhr. Schon 1951 wurde dieser Zug als R30 (Napoli–Milano) und R33 (Milano–Napoli) mit zweitontbraunen Wagen des Typs 1946 geführt. Die Komposition bestand aus einem Post-/Gepäckwagen Duz, vier Az, vier Bz,

einem Cz sowie aus einem CIWL-Pullmanwagen ohne Küche und einem CIWL-Speisewagen der Serie 2749-2773, die von Breda gebaut wurden. Der Pullmanwagen entsprach dem Typ «Côte d'Azur».

Richtig grosses Aufsehen erregte der Zug allerdings ab 1957, als die Wagen für den «Treno Azzurro» in Zweittonblau lackiert ein besonders attraktives Bild abgaben. Der Wagenkasten glänzte in dunkelblauer und das Fensterband in hellblauer Farbgebung. Die Zugnummern lauteten weiterhin R30/R33. Die Komposition bestand nun aus fünf Az, drei Bz, einem Bz-Ristoro (Barwagen)



Die Routentafeln innerhalb Italiens waren in Gelb gehalten. Die internationalen Schilder und die des «Treno Azzurro» waren weiss.