

da mezzo secolo

vicini al viaggiatore

# bagagliai e postali tipo 1946

*Progettati poco prima della seconda guerra mondiale, questi 150 veicoli sono entrati in composizione a treni di ogni categoria, compreso il prestigioso «Treno Azzurro», e gli ultimi circolano tuttora.*

**Michele Mingari**

L'ordinazione FS che diede origine alle carrozze tipo 1946 comprendeva anche 150 bagagliai: 110 normali, classificati Dz 83.000, e 40 dotati di scompartimento postale, con relativa buca di impostazione per le lettere all'esterno, classificati DUz 93.100.

Questi veicoli vennero realizzati sulla base di uno studio innovativo sviluppato poco prima della guerra. Non sappiamo

se anche per i bagagliai esistesse un progetto con fiancate rinforzate da nervature longitudinali e rastrematura molto accentuata verso i vestiboli, analogamente a quanto fu fatto sulle carrozze ABz 53.000—53.001 (articolo su *iT* 23) e Cz 33.000—33.009 (articolo su *iT* 68), che si possono considerare i prototipi della nuova serie. Certo è che intorno al 1950 Rivarossi, a fianco del modello dell'ABz

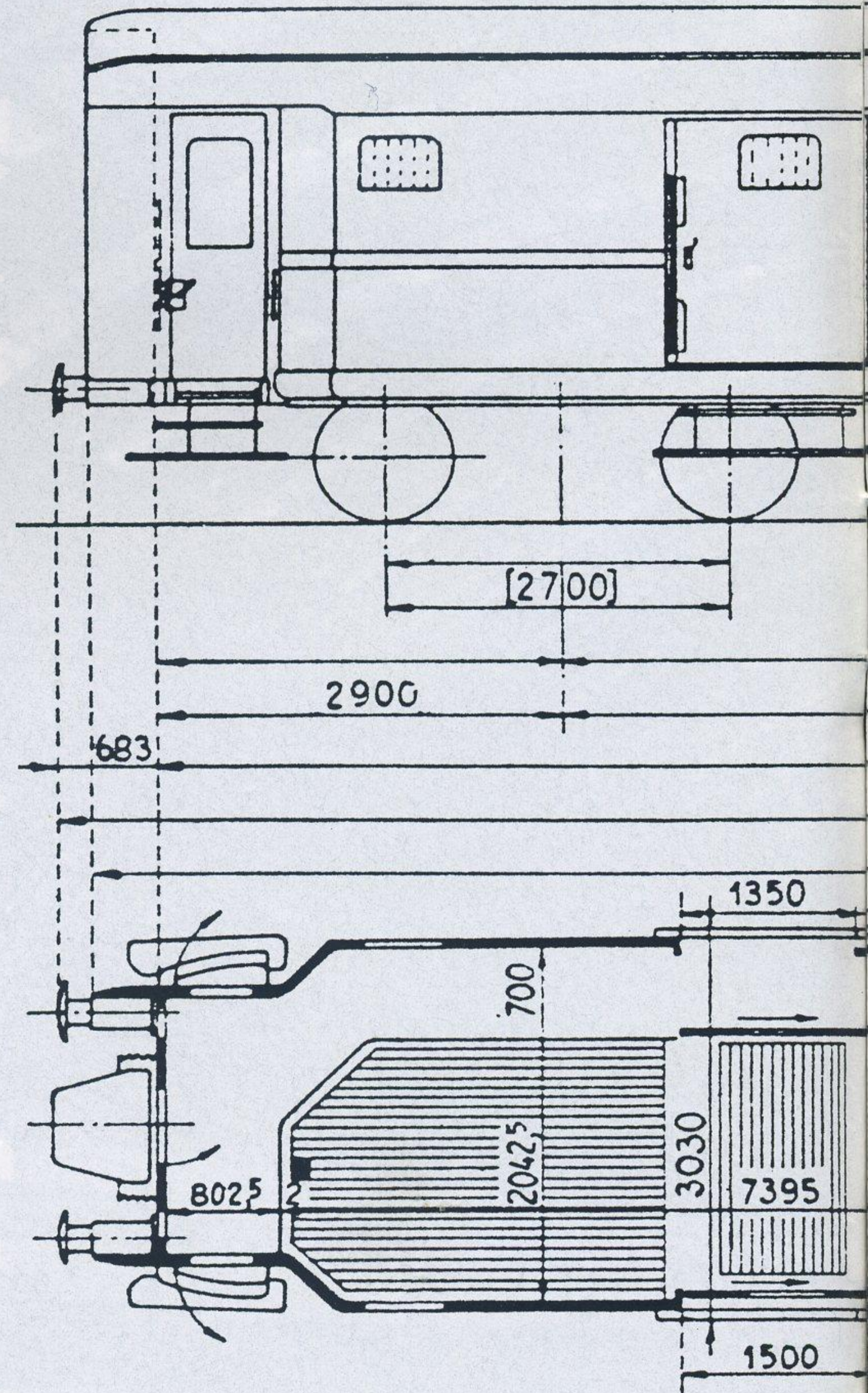


*Tre delle cinque livree dei bagagliai tipo 1946: bicolore per il «Treno Azzurro», a Milano Centrale nei primi anni sessanta (foto M. Sartori); grigio ardesia sul 92-38 074 con cassa non risanata, visto dalla parte dello scompartimento per il capotreno, a Genova Brignole il 23 febbraio 1991; rosso fegato e grigio beige sul 92-38 072, con nuovi finestrini e cassa risanata senza coprigiunto, visto dal fianco opposto a Genova Brignole il 26 ottobre 1990.*





## BAGAGLIAI Dz 83.000

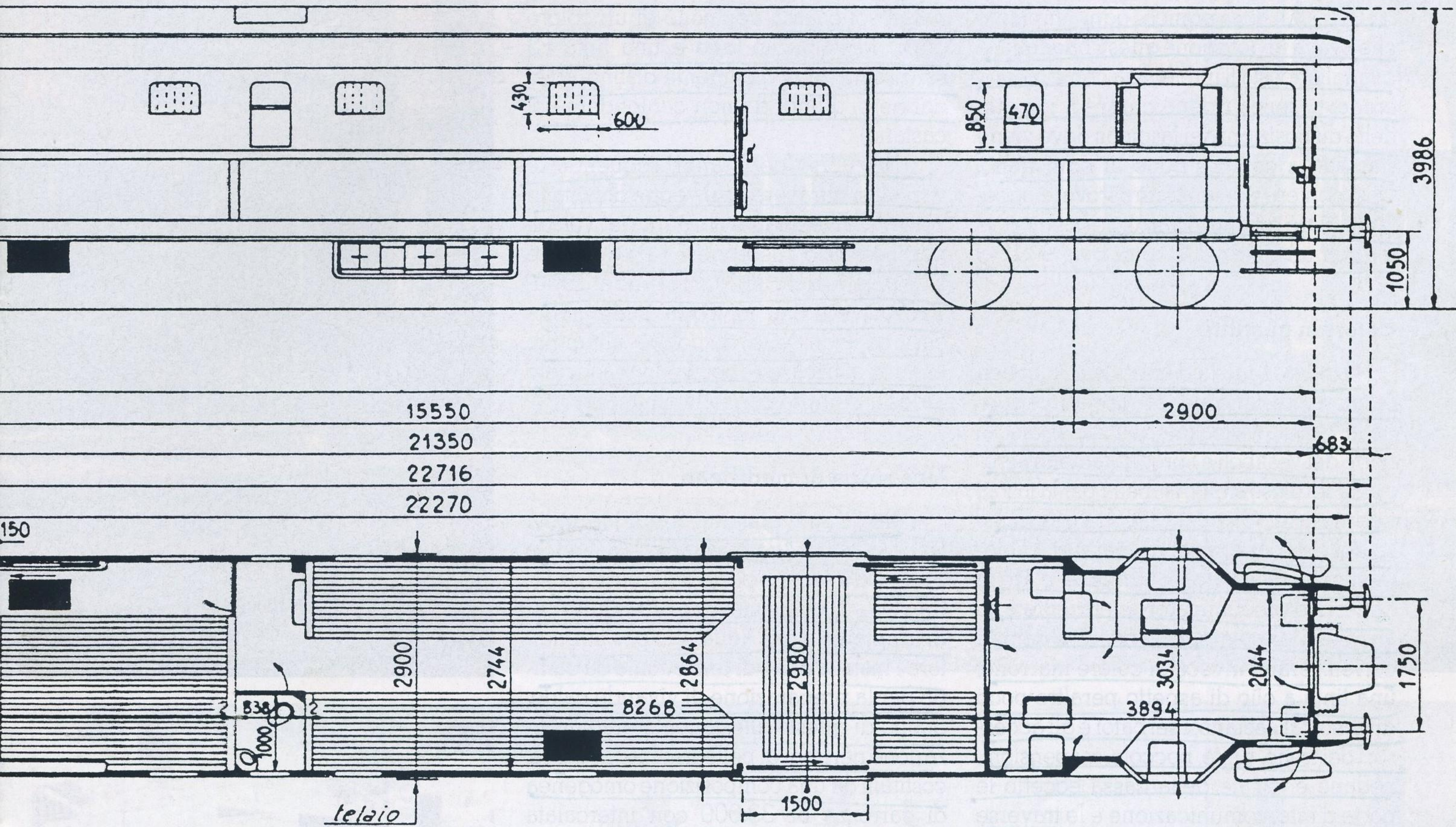


53.000, realizzò un bagagliaio-posta di uguale forma e con la marcatura DUz 93.100 (la classificazione DUz 93.000—93.001 era stata assunta dai due prototipi con cassa d'acciaio inossidabile costruiti da Piaggio nel 1939 articolo su *iT* 11): se non era una realizzazione modellistica di fantasia a scopo di semplificazione costruttiva, dobbiamo supporre che il produttore comasco ebbe allora fra le

**Bagagliaio-posta 91-48 132, l'unico con cassa risanata senza sostituzione dei finestrini, a Genova Brignole nell'aprile 1985.**

**Un altro esemplare unico: bagagliaio 92-48 075 con cassa risanata senza coprighiunto e finestrini tutti di tipo Klein ma ancora colorato di grigio ardesia, a Genova Brignole nel maggio 1987.**





mani il disegno di progetto di un bagagliaio-posta del genere, al vero però mai realizzato.

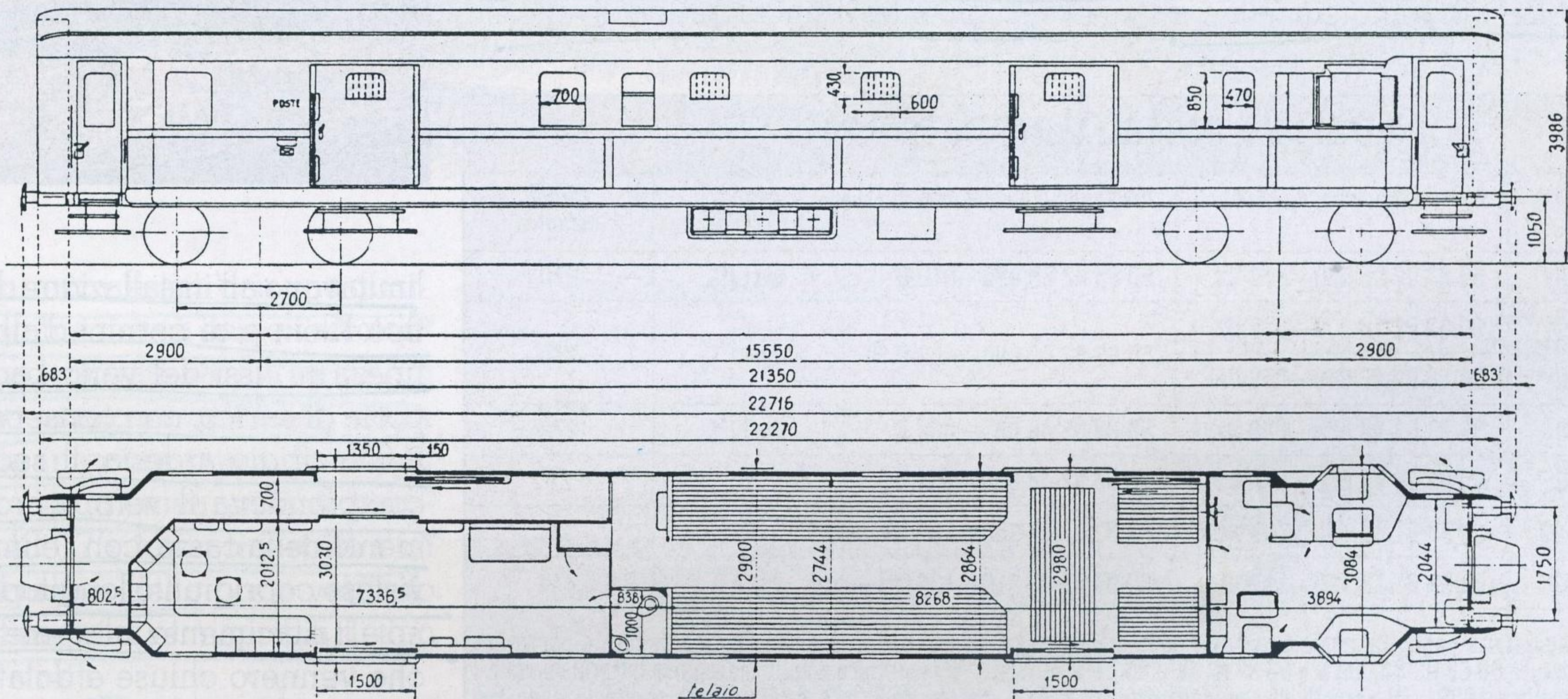
I bagagliai Dz 83.000 e i bagagliai-posta DUz 93.100 entrarono in servizio sulle FS tra il 1948 e il 1950. Erano tutti dotati di carrelli di recupero, tranne gli ultimi cinque bagagliai (Dz 83.105-83.109) e i primi dieci bagagliai-posta

(DUz 93.100-93.109), che fin dall'origine furono equipaggiati con gli allora moderni carrelli del tipo 27, derivati dal tipo 28 montato sulle carrozze prototipo ABz 53.000-53.001 e Cz 33.000-33.009. La lunghezza corrispondeva a quella delle carrozze Cz 33.000 di serie (da Cz 33.010 a 33.844), cioè 22.716 mm ai respingenti (le altre carrozze della "fa-

miglia", cioè le Az 13.010-059 e le Bz 23.010-149, erano più lunghe di 400 mm).

Questi veicoli erano stati concepiti per entrare in composizione ai treni importanti a lungo percorso, per il servizio nazionale piuttosto che internazionale, per il quale erano invece utilizzati, benchè più anziani, i bagagliai della serie Dz

### BAGAGLIAI-POSTA DUz 93.100



80.000. All'atto pratico ogni impianto che aveva in dotazione questi bagagliai e bagagliai-posta li impiegava come meglio credeva, senza troppo curare il rispetto delle disposizioni dei fascicoli dove viene stabilita la composizione di ogni treno. Così non era poi tanto raro trovare accelerati di tre o quattro carrozze "centoperte" con un Dz 83.000 o un DUz 93.100.

### Colori in quantità

La livrea iniziale era quella classica bicolore: castano per la fascia inferiore della cassa, il ricasco dell'imperiale, le porte dei vestiboli e i prolungamenti aerodinamici d'estremità; Isabella per la fascia dei finestrini. Gli apparati sottocassa (casse delle apparecchiature per il riscaldamento elettrico delle carrozze e delle batterie di accumulatori elettrici) erano anch'essi di colore castano, così come i carrelli; erano invece di colore marrone, una tinta a olio di aspetto peraltro poco diverso dal castano, i serbatoi e gli accessori del freno, ruote, boccole, sospensioni, pedane e testate della cassa eccetto le porte d'intercomunicazione e le traverse del telaio. Il tetto era di colore alluminio.

Tra la seconda metà degli anni cinquanta, quando venne istituito il «Treno Azzurro» (R 30/R 33 tra Napoli e Milano), e il 1963 gli otto bagagliai-posta DUz 93.100-107 (con carrelli 27) adottarono la corrispondente livrea blu e celeste, per uniformità con le carrozze delle serie Az 13.000 e Bz 33.000 designate per formare quel prestigioso treno. Nella nuova livrea, il celeste sostituiva l'Isabella ma la fascia si prolungava fin sui prolungamenti aerodinamici d'estremità, mentre il blu sostituiva il castano, eccetto il ricasco del tetto, che era dipinto di colore alluminio. Dalle fotografie carrelli e ap-

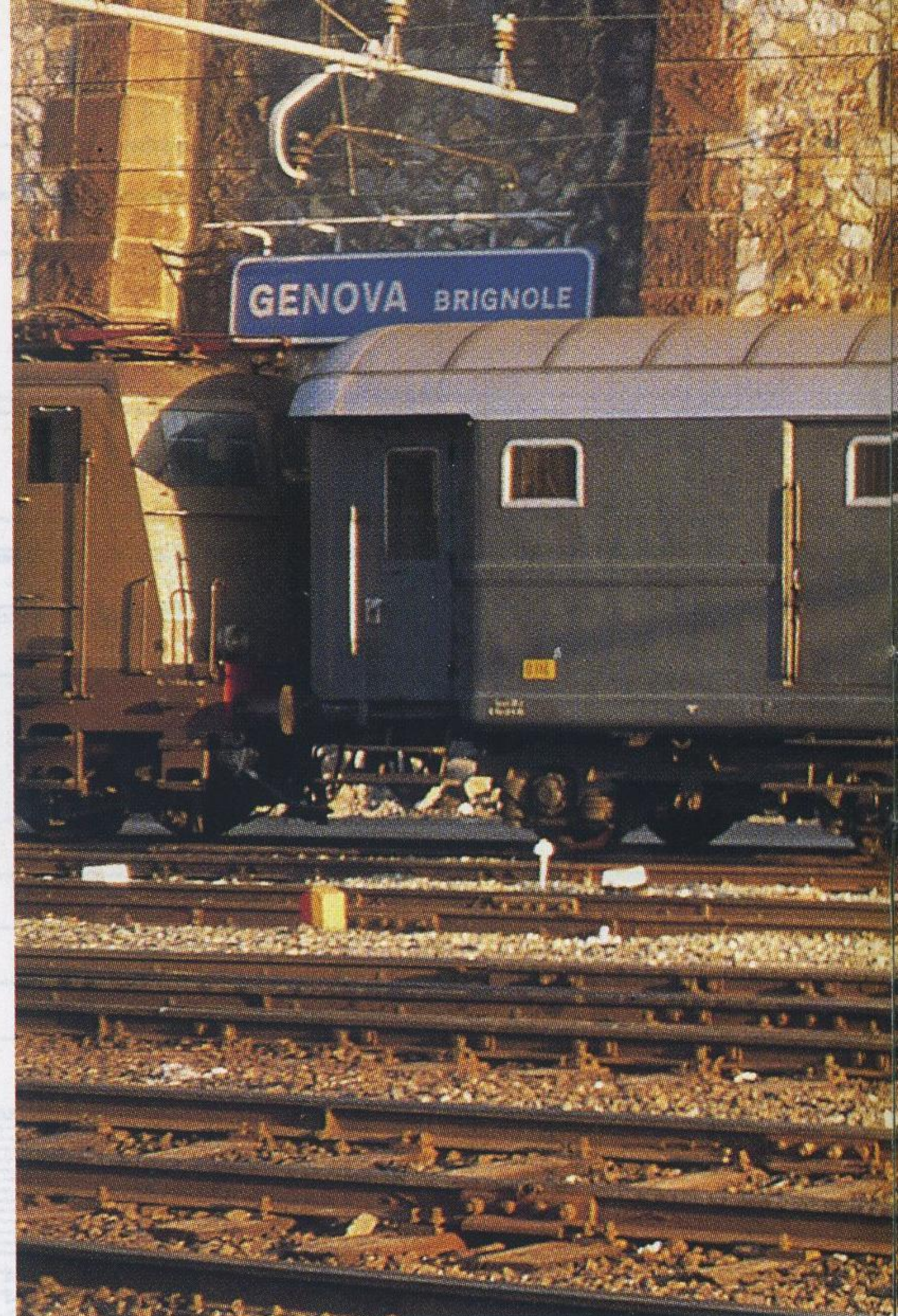
parati sottocassa appaiono di un colore cupo, forse bruno (che è una tinta FS scurissima, non facilmente distinguibile dal nero, quindi da non confondere col castano).

Nel corso degli anni, seguendo le varie fasi attraverso cui venne di volta in volta modificata la coloritura dei veicoli per il servizio passeggeri, i Dz 83.000 e DUz 93.100 dal 1962 (circa) fino al 1966-1967 rivestirono la livrea interamente castano, con tetto di colore alluminio incluso il ricasco, poi la livrea grigio ardesia, sempre con tetto alluminio.

### Una storia di modifiche

Negli anni settanta, ventidue unità Dz 83.000 (92-48 065-076, 078-081 e 083-088, facenti parte della serie ex Dz 83.050-109) risultavano attrezzate con un impianto a gas liquefatto per permettere l'installazione di una cucina da campo per la preparazione di vivande calde. Scopo di questo allestimento era l'utilizzazione nei treni di pellegrini per Lourdes, costituiti da una composizione omogenea di carrozze Bz 33.000 con intercalata una coppia di bagagliai Dz 83.000, oltre a una o più carrozze-ospedale Bz 36.000, generalmente in testa o in coda al convoglio.

Dalla seconda metà degli anni settanta si iniziò la sostituzione degli originari carrelli di recupero, ormai antiquati, con altri di tipo 27A o 27D, che venne completata entro la fine del decennio. Negli anni ottanta, nel corso di un programma di risanamento iniziato nel 1976 per le carrozze, che avrebbe dovuto interessare tutti i veicoli di tipo 1946, alcuni dei nostri bagagliai subirono una ristrutturazione, effettuata però a due differenti livelli: gli interventi di primo livello si



BAGAGLIAI E BAGAGLIAI-POSTA TIPO 1946				
marcatura d'origine	marcatura unificata (1974)	marcatura unificata (1978) <sup>(1)</sup>	carrelli d'origine	carrelli definitivi
Dz 83.000-019	50 83 92-08 000-019 Dz	50 83 92-38 000-019 D	vari <sup>(2)</sup>	27D
Dz 83.020-049	50 83 92-18 000-029 Dz	50 83 92-48 000-059 D <sup>(3)</sup>	vari <sup>(2)</sup>	27D
Dz 83.050-079	50 83 92-48 000-059 Dz			
Dz 83.080-104	50 83 92-48 065-088 Dz	50 83 92-48 065-088 D	vari <sup>(4)</sup>	27A
Dz 83.105-109	50 83 92-48 060-064 Dz	50 83 92-48 060-064 D	27	27
DUz 93.100-109	50 83 91-48 100-109 DUz	50 83 91-48 100-109 DU	27	27
DUz 93.110-139	50 83 91-18 100-129 DUz	50 83 91-48 110-139 DU	vari <sup>(2)</sup>	27A

NOTE: oggi i bagagliai e bagagliai-posta superstiti sono privi della condotta per il riscaldamento a vapore e pertanto portano la marcatura 50 83 92-38 000 D o 50 83 91-38 100 DU e seguenti - <sup>(1)</sup> la lettera z nella marcatura letterale è stata abolita dal settembre 1982 - <sup>(2)</sup> carrelli di recupero dei tipi AM/m, AB/m, ABB/m e ABM/m - <sup>(3)</sup> applicata dopo la sostituzione dei carrelli originari anche nei bagagliai ex Dz 83.020-049 - <sup>(4)</sup> carrelli di recupero dei tipi AM/m, AB/m, ABB/m e ABM/m, sostituiti sul finire degli anni cinquanta.

limitavano all'installazione di finestrini di tipo Klein e di cornici d'alluminio per i finestrini fissi del vano bagagli e delle porte di carico, con conservazione della livrea grigio ardesia; il secondo livello comprendeva il vero e proprio risanamento della cassa, con l'eliminazione del vistoso coprigiunto longitudinale mediano e il rifacimento integrale delle testate, che vennero chiuse e dotate di intercomunicanti moderni a elastomeri tubolari, mentre le vedette laterali furono munite



di vetri di sicurezza, fissati con una guarnizione di gomma nera a spigoli arrotondati, e venne adottata la livrea grigio beige e rosso fegato semplificata, senza cioè la fascia inferiore con i due filetti rosso fegato. Su un'unica unità, il bagagliaio D 92-48 075, tutti i finestrini fissi del vano bagagli e delle porte vennero sostituiti da finestrini semiapribili di tipo Klein, molto stretti.

Complessivamente sono stati ristrutturati circa una dozzina di bagagliai e

solo due bagagliai-posta: il 91-48 127 integralmente, il 91-48 132 solo nella cassa, con eliminazione del coprigiunto longitudinale ma senza l'adozione di finestrini Klein nè di cornici.

Oggi è ancora presente nel parco FS circa un terzo della consistenza iniziale di questi bagagliai e bagagliai-posta, destinati prevalentemente all'impiego nei treni di soli bagagliai su relazioni a medio raggio, in sostituzione dei bagagliai aboliti dai treni locali.

dall'alto in basso  
**Bagagliaio-posta 91-38 034 con nuovi finestrini dopo un risanamento "di primo livello", a Genova Brignole nel febbraio 1990.**

**Bagagliaio-posta 91-38 127, unico DU ad aver ricevuto un intervento di risanamento completo, a Genova Brignole nel 1990.**

*(foto Mingari salvo diversa indicazione)*