

Per tale motivo nel 1929 fu emanato un decreto che permetteva su linee secondarie il servizio di seconda e terza classe o solo di terza classe (in precedenza tutti i treni dovevano essere dotati di carrozze delle tre classi a parte i treni di lusso di sola prima o prima e seconda classe).

Per i motivi appena visti per molte carrozze con cassa in legno in occasione di lavori di manutenzione fu decisa la trasformazione in miste di prima e seconda classe o miste di seconda e terza, furono anche soppresse o modificate le prese d'aria che spesso erano la causa di un veloce deterioramento delle strutture a causa delle infiltrazioni di pioggia e fu aumentato lo spessore del lamierino che rivestiva esternamente le casse delle carrozze.

Le vetture tipo 1928 R e 1931 R

Nel 1928 fu sperimentata la ricostruzione completa di una carrozza con telaio in ferro e cassa con struttura in ferro sul telaio di una carrozza di tipo 1910. Fu classificata Cz 39.000 ma rimase un esperimento isolato fino alla trasformazione, negli anni 1935-36 di altre dieci unità classificate Cz 39.001-010.

Nel corso degli anni '30, molte carrozze dei tipi 1906-07 avevano bisogno di radicali interventi di manutenzione alle strutture portanti della cassa, fu decisa quindi la trasformazione di oltre un migliaio di unità in carrozze con cassa in metallo, più robusta e dalla manutenzione meno onerosa. Tra il 1931 ed il 1939 furono costruite ben 1230 vetture Cz 36.000-37.229 tipo 1928 di terza classe note appunto come *centoporte*, insieme alle 52 unità miste BCz 66.500-551 di seconda e terza classe costruite nel 1931 e nel 1934-36 (tipo 1931 R) tutte su telai di carrozze tipo 1906-07 leggermente più corti di quelli delle carrozze tipo 1910 utilizzati per le 39.000.

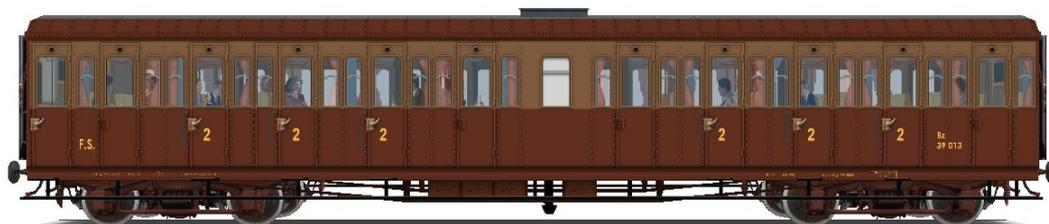


Illustrazione 3: carrozza tipo 1928 Bz 39.000 – 010 (ex Cz 39.000) come appariva negli anni '60.



Illustrazione 4: carrozza tipo 1928 Cz 36.000 – 37.229 d'anteguerra

Passata la guerra, si riprese la trasformazione, nel 1948 furono costruite altre 120 tipo 1928 su telai tipo 1906-07 che furono classificate come Cz 37.300-419 e che rispetto alle precedenti anteguerra avevano quattro porte in meno per fiancata e le pedane laterali ridotte di conseguenza. Negli anni '50 anche le 1928 d'anteguerra furono modificate nelle porte e nelle pedane.

Nel 1956 con l'abolizione in Europa della terza classe tutte le Cz 36/37.000 furono riclassificate come seconde classi diventando Bz mentre le miste BCz 66.500 diventarono miste di prima e seconda classe e continuarono ad essere in servizio anche su treni a lunga percorrenza fino agli anni '70.

Negli anni 1959-60 sei carrozze Bz 37.000 furono trasformate in rimorchiate-pilota per treni navetta dotandole di doppia condotta del freno e condotta telefonica. Queste carrozze furono classificate npBDz 68.200-205 e, successivamente 50 83 82-09 000-004 dato che la 68.203 fu demolita negli anni '70.

Gli accantonamenti delle Bz 36, 37 e 39000 iniziarono negli anni '80, nel 1986 furono accantonate le ultime unità e ne rimasero solo alcune utilizzate oggi per i treni evocativi.

Classificazione di origine	Classificazione dopo 1956	Classificazione UIC	Quantità	Anno
Cz 39.000	Bz 39.000	-	1	1928
Cz 39.001-010	Bz 39.001-010	-	10	1935-36
Cz 39.001-010	Bz 39.011-197	-	187	1948-51
Cz 36.000-37229	Bz 36.000-37229	-	1230	1931-39
BCz 66.500-551	ABz 66.500-551	50 83 38-19 000-035 AB	52	1931, 1934-36
Cz 37.300-419	Cz 37.300-419	-	120	1948
Bz 37.000	npBDz 68.200-205 (1)	50 83 82-09 000-004 npBD	6 (2)	1959-60

(1) Vetture rimorchiate-pilota.

(2) Negli anni '70 fu demolita la 68.203 prima della marcatura UIC.

Le vetture tipo 1949 R

Tra il 1948 ed il 1955 furono trasformate altre carrozze con telaio tipo 1910 e si ricavarono sei unità miste di prima e seconda classe ABz 57.000-005 e 79 carrozze di seconda classe Bz 27.000-078. Esternamente erano tutte uguali e differivano solo per l'arredamento interno. Queste carrozze ebbero una vita travagliata, con la riforma del 1956 passarono tutte alla serie Az 27.000 e 57.000 di prima classe con la sostituzione dei divani da quattro a tre posti. Negli anni 1957-59 trentasette carrozze Az 27.000 furono trasformate in altrettante miste ABz 67.500-536 e nel 1958 dalle Az 57.000, 57.003 e 57.004 furono ricavate le tre ABz 67.600-602. Infine nel 1974-75 le quarantadue Az 27.000 superstiti furono declassate a seconda classe e ricevettero la marcatura UIC 50 83 27-19 000-041.

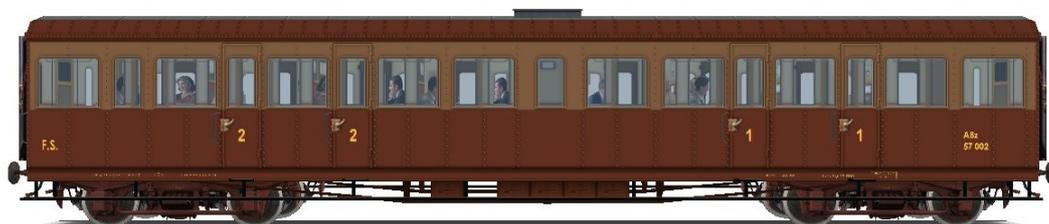


Illustrazione 5: carrozza tipo 1928 ABz 57.000 – 005 lato corridoio



Illustrazione 6: carrozza tipo 1928 Bz 27.000 – 078 lato scomparti

Le uniche rimaste di prima classe furono le Az 57.001, 002 e 005 di cui negli anni '90 sopravviveva, accantonata, ancora una unità. Furono tutte radiate negli anni 1985-86.

Classificazione di origine	Classificazione dopo 1956	Classificazione UIC	Quantità	Anno
ABz 57.000-005	Az 57.000-005 ABz 67.600-602 (3)	50 83 17-21 000AB (4)	6 3	1948-55
Bz 27.000-078	Az 27.000-078 ABz 67.500-536	50 83 27-19 000-041 B	79 37 (5)	1950-52

(3) Derivate dalle Az 57.000, 57.003 e 57.004.

(4) Al 1983 erano rimaste 2 vetture, una sola ha ricevuto la marcatura UIC, l'altra è la A 57.005.

(5) Ricavate nel 1957-59 dalle Az 27.000 delle quali ne rimasero 42 unità.

Le vetture barellate

La prima grande trasformazione delle vetture tipo Cz36000/37000 fu l'allestimento di un gran numero di vetture barellate per i treni ospedale nel periodo 1935-42 per i quali queste vetture erano predisposte. Furono così formati i treni ospedale tipo 1935 che furono utilizzati sui vari fronti, soprattutto su quello russo.

Dopo la guerra queste carrozze sono state riconvertite in vetture di terza classe come in origine eccetto le 9 unità numerate Cz 36208, 36303, 36404, 36480, 36555, 36638, 36726, 37193, 37237 oltre alla 37347 allestita nel dopoguerra. Queste vetture sono state utilizzate a lungo per i treni dei pellegrini diretti a vari santuari europei per il trasporto degli infermi fino ai primi anni '80 quando furono consegnate carrozze di nuovo tipo. Avevano grandi croci rosse su fondo bianco sulle casse e sul tetto (in tempo di guerra), nel dopoguerra avevano 30 posti letto e posti per il personale medico e di accompagnamento.

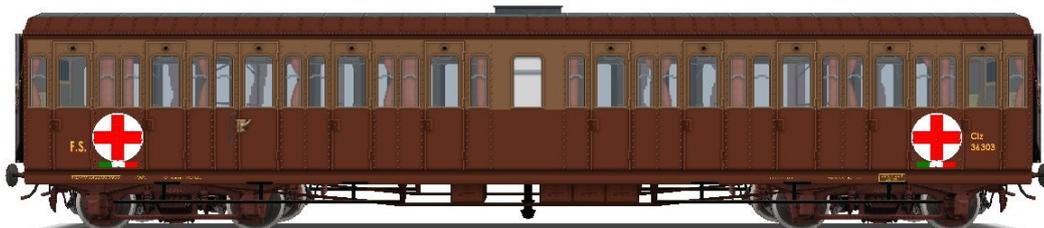


Illustrazione 7: vettura attrezzata con barelle Cz 36303 per treni ospedale e per treni pellegrini

Bibliografia

Album FS delle carrozze, bagagliai, edizione 1940

Album FS delle carrozze, bagagliai, edizione 1974

Carrozze FS 1983, Fabio Cherubini, Ed. Elledi (1983)

Breve storia delle carrozze Bz 36.000, Vittorio Cervigni, iTreni n. 40 (1984)

FS carrozze, Dalle carrozze Tipo 1921 alle Tipo 1959, Luigi Voltan, Duegi Ed. (2005)