Historic

FFS Historic
Rivista



Numero

3



Persone in attesa davanti alla biglietteria della stazione centrale di Zurigo, 1937, FFS Historic SV_235_02

Editoriale

Testimonianze della storia delle ferrovie

Care lettrici, cari lettori,

la rivista di FFS Historic è già giunta alla sua terza pubblicazione e anche questa volta ho l'opportunità di presentarvi un numero ricco di contenuti. Al centro della scena troviamo le stazioni delle FFS. Abbiamo scelto alcuni esempi per illustrarvi il loro sviluppo, parlare dei percorsi di carriera che ruotano intorno a esse e delle persone che ne hanno scritto la storia nel corso degli anni. Il numero ospita poi altri temi interessanti come il giubileo della Be 6/8 III 13302 e della Ce 6/8 III 14305.
Colgo l'occasione per ringraziare espressamente le nostre patrocinatrici e i nostri patrocinatori: è il loro sostegno, davvero prezioso, che ci consente di preservare e far rivivere il patrimonio culturale delle FFS.

Mario Werren
Direttore



Sostenete FFS Historic
per ricevere gratis l'allegato
direttamente a casa vostra!

SOMMARIO

Cronistoria della costruzione delle stazioni
Pagine 04 – 05

Lavoro e vocazione
Pagine 06 – 07

Le «Coccodrillo» compiono 100 anni
Pagine 08 – 11

Semaforo verde
Pagina 12

Ferrovia libera?
Pagina 13

Biglietti, prego!
Pagine 14 – 17

Agenda
Pagina 20

Sostenere la storia delle ferrovie
Pagina 21

Shop
Pagina 22

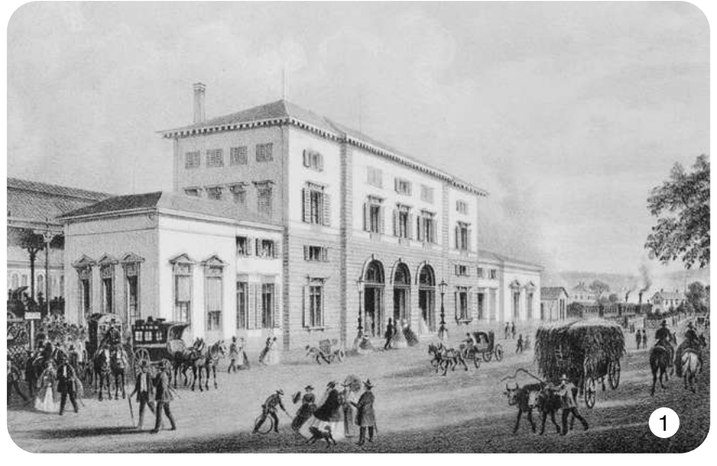
Impressum
Pagina 23

Cronistoria della costruzione delle stazioni nell’esempio di Winterthur

Le stazioni incarnano al tempo stesso stabilità e cambiamento. Quasi sempre inamovibili dalla loro edificazione, costituiscono parte integrante del tessuto urbano, pur adeguandosi continuamente alle nuove esigenze. Quinta per affluenza di persone in Svizzera e con 170 anni di storia alle spalle, la stazione di Winterthur esemplifica molte delle trasformazioni edilizie tipiche del campo.

Funzionalità al primo posto: la prima stazione a Winterthur

Per ragioni di spazio, le stazioni venivano edificate principalmente in aperta campagna, ai margini degli insediamenti urbani. Con il collegamento di Winterthur alla rete della Ferrovia del Nord-Est, nel 1855, si valutarono sei diverse ubicazioni per poi scegliere quella situata a ovest del centro storico cittadino. Al fine di avviare rapidamente l’esercizio, fu data priorità all’impianto dei binari. Come era già accaduto altrove, anche a Winterthur si realizzò intanto un fabbricato viaggiatori provvisorio, che venne sostituito da uno definitivo nel 1860. A proporre il progetto fu l’architetto Jakob Friedrich Wanner, che aveva già sviluppato in precedenza i fabbricati di Aarau, Turgi e Frauenfeld. Ne risultò un edificio di pianta simmetrica, con un corpo centrale a due piani e ali laterali a un piano, forma che Wanner riprese poi in larga misura anche a Weinfelden e Zugo. Nel 1861 fu realizzato inoltre l’atrio arrivi e partenze tipico dell’epoca, che forniva copertura a quattro binari. L’unico servito da marciapiede era però il binario 1.

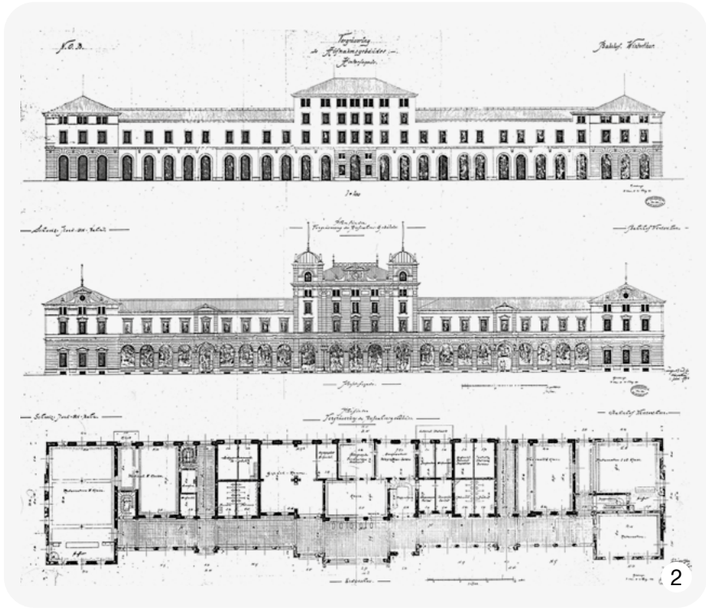


1

Solitamente i fabbricati viaggiatori avevano sale d’aspetto separate per la 1ª/2ª e la 3ª classe, disposte ai lati opposti dell’atrio di ingresso, come accadeva anche nella stazione di Winterthur. Inoltre, ospitavano i locali per i servizi igienici, il portierato, il personale ausiliario, le spedizioni, gli uffici, le casse e i bagagli. Per ingrandire la sala d’aspetto, nel 1876 si effettuò un ampliamento delle ali laterali.

La stazione diventa un centro di smistamento di prestigio

Il fabbricato viaggiatori assunse la sua fisionomia attuale grazie al contributo di Ernst Jung e Otto Bridler nel 1895, giusto in tempo per la festa federale di tiro. Alla luce della funzione crescente di centri di smistamento assunta dalle stazioni, anche Winterthur necessitava



2

di un edificio di prestigio. Le ali laterali furono dunque ampliate e innalzate, la piazza della stazione dotata di un atrio di ingresso, il corpo centrale sopraelevato e caratterizzato da due cupole che richiamano il Palazzo federale.

Il vecchio portale d’ingresso si ritrovò quindi all’interno e fu convertito in biglietteria. L’atrio arrivi e partenze fece spazio ad altri due marciapiedi raggiungibili tramite sottopassaggi. Le stazioni non erano più unicamente funzionali ai trasporti ma luoghi di sosta sempre più confortevoli. A Winterthur, quindi, alle estremità delle ali laterali sorsero esercizi di ristorazione divisi per classi.



3

Le stazioni come sfide urbanistiche

L’ubicazione della stazione incide sensibilmente sull’assetto cittadino.



4

Il luogo scelto a Winterthur non tarda a rivelarsi poco ottimale: non offre spazio a sufficienza per una piazza della stazione, figuriamoci per un quartiere in espansione. Come in molte città, anche a Winterthur l’impianto dei binari fende il territorio urbano. Il collegamento tra il centro cittadino e il quartiere di Neuwiesen, a pianta ortogonale, si fa difficile. Nonostante le discussioni su un eventuale rialzo o spostamento, con l’ampliamento del 1895 la posizione della stazione finisce per essere definitiva. Per mitigare il conflitto tra strada e rotaia, le due reti vengono separate in diversi punti, per cui a Winterthur si realizza il sottopassaggio della Schaffhauserstrasse nel 1888 e quello della Zürcherstrasse nel 1912.

Nei decenni a seguire, le stazioni sono oggetto di ulteriori interventi di trasformazione, ampliamento o persino di nuove edificazioni. Anche la stazione di Winterthur subisce alcune integrazioni, la più controversa delle quali riguarda la costruzione del parcheggio sopraelevato sopra i marciapiedi, nel 1987. La fase più recente vede l’adozione di diverse misure per rendere le stazioni più luminose e a misura d’uomo, tendenza che a Winterthur si traduce nella costruzione dello Stadttor, moderna porta di accesso e collegamento con la città, realizzato con un volume vetrato nel 2000 e nell’ampliamento dei sottopassaggi pedonali, per esempio.

La stazione di Winterthur incarna il modello tipico di stazione cittadina, che riunisce in sé stabilità e cambiamento. Per quanto fabbricato viaggiatori, parcheggio sopraelevato e Stadttor possano essere diversi tra loro, formano comunque un costrutto funzionale organico, che coniuga i 170 anni di storia edilizia della stazione e sviluppo urbanistico della città

Timon Wenger, FFS Historic

1. La stazione progettata da Wanner a Winterthur, 1860, litografia di E. Labhart (riproduzione), FFS Historic P_0507
2. Progetti di ampliamento del 1895, FFS Historic PL_169_00903
3. Biglietteria, 1945, FFS Historic R_0896_11
4. La stazione di Winterthur con parcheggio sopraelevato e Stadttor, 2002, biblioteca del politecnico federale di Zurigo, archivio fotografico/fondazione Luftbild Schweiz / LBS_L2-025209

Lavoro e vocazione

Luogo di lavoro stazione: Hans Schneeberger e Fritz Lüdi hanno molto da dire sui cambiamenti a cui hanno assistito nel tempo. Ciascuno di loro incarna mezzo secolo di storia ferroviaria.

Il lavoro dei suoi sogni era quello del macchinista, una passione per le ferrovie che sbocciò in Hans Schneeberger fin dalla sua giovinezza a Zofingen. Anche se non realizzò mai il suo sogno, nel 1952 – dopo due anni di scuola di amministrazione – conquistò uno dei 100 ambiti posti di tirocinio nell'allora circondario II FFS tra 453 candidati. Fritz Lüdi, ai tempi, non era ancora nemmeno nato. Nel 1972, subito dopo la scuola dell'obbligo, iniziò l'apprendistato in stazione, prima ancora di compiere 16 anni.

Quando si dava del Lei al capostazione

Dopo anni di peregrinazione per le stazioni di campagna dell'Argovia, a 25 anni Schneeberger approdò come sostituto a Othmarsingen, quando si presentò da lui l'ispettore dell'esercizio ferroviario per offrirgli un posto fisso. La scelta era tra Grenchen Süd e Herzogenbuchsee. Scelse la seconda, e non ebbe mai a pentirsene. Insieme a sua moglie, conosciuta a Othmarsingen, si trasferì quindi nell'Alta Argovia.

Licenziò il primo treno sul nuovo posto di lavoro l'11 gennaio 1960, data che ricorda ancora come se fosse oggi nonostante siano passati 66 anni. Ai tempi il personale della stazione contava 44 persone: conducenti dei trattori ferroviari, manovratori, addetti ai magazzini merci, impiegati in ufficio e allo sportello e addetti all'apparecchio centrale meccanico, presidiato 24 ore su 24. Tutti agli ordini del capostazione – «bisognava chiamarlo ‹Signor capostazione›», spiega Schneeberger. E poi c'erano le addette al passaggio a livello di dieci posti di barriera.

La stazione come microcosmo

L'elevato impiego di personale rendeva la stazione dei treni rapidi sull'asse ovest-est con una linea regionale per Soletta–Lyss un vero e proprio microcosmo, con binari di raccordo e di ricovero, rimessa per le locomotive, gru ad acqua, un locale per il personale in legno e persino un piccolo buffet della stazione. Il personale ferroviario trasbordava sacchi postali dal treno rapido notturno, spediva piccioni viaggiatori per l'esercito e nel fine settimana si occupava dei servizi postali. Fino al 1980, Schneeberger lavorò all'apparecchio centrale a leve. La pianificazione efficiente era la sua forza e conosceva l'orario praticamente a memoria. Inoltre, era anche un fan delle ferrovie. Più di tutto lo affascinavano e lo affascinano ancora oggi le grandi locomotive a vapore francesi.



1

Ai tempi il personale della stazione contava 44 persone: conducenti dei trattori ferroviari, manovratori, addetti ai magazzini merci, impiegati in ufficio e allo sportello e addetti all'apparecchio centrale meccanico, presidiato 24 ore su 24

Un cambiamento graduale

Gli anni di peregrinazione dopo la conclusione del tirocinio li ricorda anche Fritz Lüdi: «Tra Herzogenbuchsee e Lyss sono stato in ogni stazione», esclama. Solo nel 1988 fu destinato a Niederbipp, sulla linea ferroviaria che passa ai piedi del Giura. Decisiva fu una rapina a mano armata alla stazione due anni più tardi, durante il servizio notturno, che gli costò la frattura di una vertebra e postumi traumatici. Tre anni dopo, quindi, si congedò dal servizio ferroviario e scoprì di avere un talento come responsabile dell'agenzia viaggi, prima a Langenthal e poi a Herzogenbuchsee.

Schneeberger è in pensione dal 1994 e in seguito ha continuato a gestire con passione per altri sette anni il centro informazioni della nuova linea «Ferrovia 2000» a Langenthal. Lüdi si è ritirato definitivamente nel 2019, con quasi 50 di servizio alle spalle, e con lui è scomparsa anche l'agenzia viaggi. I due collaboratori non hanno mai lavorato insieme, ma li accomuna una vera e propria passione per la rispettiva clientela, che spesso andava ben oltre la fine del turno. Alcune vacanze iniziavano con una chiacchiera casuale tra conoscenti o in occasione di eventi associativi. «Per noi la ferrovia non era solo lavoro, ma anche una vocazione», concordano.

E i cambiamenti nell'esercizio ferroviario? Nel 1982 a Herzogenbuchsee l'apparecchio centrale a leve cedette il posto a uno geografico a quadro di binari, dal 2002 la stazione fu comandata da remoto da Olten, nel 2025 fu costruito un ampio sottopassaggio per raggiungere i marciapiedi, l'atrio con la biglietteria e gli uffici si trasformarono in un negozio Avec. Il personale di stazione non esiste più.

Ruedi Eichenberger, collaboratore volontario di FFS Historic



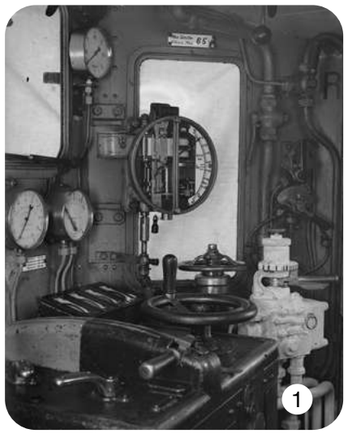
2

1. La stazione in fase di cambiamento: Hans Schneeberger tra il vecchio apparecchio centrale a leve (a destra) e la cabina del nuovo apparecchio centrale geografico a quadro di binari (a sinistra), circa 1980, © Hans-Peter Lindegger
2. 2 x 50 anni di storia delle ferrovie: Fritz Lüdi (69) e Hans Schneeberger (92) alla stazione di Herzogenbuchsee, 2025, © Ruedi Eichenberger

I due collaboratori non hanno mai lavorato insieme, ma li accomuna una vera e propria passione per la rispettiva clientela, che spesso andava ben oltre la fine del turno. Alcune vacanze iniziavano con una chiacchiera casuale tra conoscenti o in occasione di eventi associativi. «Per noi la ferrovia non era solo lavoro, ma anche una vocazione», concordano.

Le locomotive FFS Ce 6/8 III e Be 6/8 III, «Coccodrillo», compiono 100 anni

Le locomotive «Coccodrillo» Be 6/8 III 13302 e Ce 6/8 III 14305, in possesso di FFS Historic, nel 2026 compiranno 100 anni. Le ex instancabili locomotive della linea del San Gottardo furono consegnate alle FFS rispettivamente il 6 agosto 1926 e il 23 settembre 1926. Le due «Coccodrillo» hanno segnato l'era pionieristica dell'elettrificazione dagli anni Venti come nessun'altra serie di motrici.


1

I primi passi dell'elettrificazione

La prima ferrovia elettrica in Europa entrò in servizio nel 1899 tra Burgdorf e Thun. Su iniziativa dell'Associazione svizzera degli elettrotecnici, nel 1901 fu fondata provvisoriamente la Commissione svizzera per lo studio della trazione elettrica. Tra Seebach e Wettingen, tra il 1905 e il 1909 aveva condotto a proprie spese un esercizio sperimentale in servizio ordinario la Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), istituita nel 1876. L'esercizio era operato a corrente alternata monofase (tensione alla linea di contatto 15 000 volt, frequenza 16 2/3 hertz). Era stato l'ingegnere capo e fisico dell'MFO Hans Behn-Eschenburg a costruire il primo motore collettore eccitato in serie a corrente alternata monofase utilizzabile in esercizio ed economicamente sostenibile. Con questo esercizio sperimentale Seebach–Wettingen, l'MFO aveva acquisito una serie di elementi validi per scegliere il sistema da utilizzare per la seguente elettrificazione delle FFS, e dimostrato inoltre l'idoneità del sistema per l'impiego quotidiano. Su raccomandazione della commissione di studi, il Consiglio d'amministrazione delle FFS, nella seduta del 18 febbraio 1916, optò per il sistema a corrente alternata monofase per l'elettrificazione della sua rete. Nella stessa riunione si decise anche la conversione della tratta del San Gottardo Erstfeld–Bellinzona a questo sistema di corrente.

Penuria di carbone nella Prima guerra mondiale

Durante la Prima guerra mondiale il carbone, impiegato come combustibile per le locomotive a vapore, iniziò progressivamente a scarseggiare, con conseguenti limitazioni sempre più massicce dell'orario. Per questo motivo, nel 1917 si decise di elettrificare la tratta FFS Berna–Thun. La tratta della Berna-Lötschberg-Sempione (BLS) da Thun a Spiez era già stata elettrificata nel 1915 e fornì il collegamento alla tratta Berna–Thun. Nel 1917 le FFS avevano ordinato quattro locomotive elettriche pilota dalla Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik di Winterthur (SLM), da Brown, Boveri & Cie AG a Baden (BBC) e dalla MFO. Prima ancora che queste locomotive pilota potessero dimostrare la loro idoneità nell'impiego quotidiano, le FFS si videro costrette a effettuare ordini di maggiore entità. Tali ordini contrastarono la forte carenza di carbone e fornirono lavoro all'industria nazionale nella difficile fase post-bellica, fattore particolarmente gradito.


2


4

Attività pionieristica sul San Gottardo

Nel 1918 furono ordinate per la linea del San Gottardo dieci locomotive elettriche del tipo Be 4/6 e altrettante del tipo Ce 6/8 II. Tecnicamente, entrambe le tipologie discendevano dalle singole locomotive pilota, con la trasmissione a bielle ripresa dalle locomotive a vapore. I primi passi e la risoluzione dei normali problemi iniziali avvennero sulla tratta Berna–Thun, sia nel caso delle locomotive di prova, sia delle prime venti di serie. L'esercizio elettrico a pieno regime sulla linea del San Gottardo fu raggiunto gradualmente: Erstfeld–Airolo nell'ottobre 1920, Airolo–Biasca nel dicembre 1920 e Biasca–Bellinzona nell'aprile 1921. Con la tratta del San Gottardo si elettrificò con successo la sezione più complessa di tutta la rete delle FFS, con pendenze fino al 26 per mille.


3

Nuove dimensioni nel trasporto alpino di merci su rotaia

Con il progredire dell'elettrificazione delle tratte principali di pianura a metà degli anni Venti, crebbe subito la domanda di ulteriori locomotive per treni merci pesanti. In continuità con la precedente serie Ce 6/8 II 14251–14283 fu nuovamente realizzata una locomotiva articolata che sfruttava le nuove conoscenze tecniche nel campo della costruzione di locomotive elettriche. La dotazione elettrica della Ce 6/8 III fu ripresa in larga misura dalle ultime locomotive Ce 6/8 II consegnate. I motori di trazione e il trasformatore, però, furono resi più performanti. Entrambe le tipologie di «Coccodrillo» sono dotate di un freno elettrico a recupero, che recupera cioè la corrente nella fase frenante sulla linea di contatto. La comparsa della Ce 6/8 III costituì un ulteriore salto quantico nel trasporto su rotaia sul San Gottardo e sul Monte Ceneri: le locomotive trasportavano sulle ripide tratte montane un

carico di 520 tonnellate a 35 chilometri orari. A titolo di confronto, la C 5/6, la locomotiva a vapore più grande e più potente delle FFS, trasportava un peso massimo di 300 tonnellate a 25 km/h.

Il «Coccodrillo» protagonista della tratta del San Gottardo

Subito dopo l'acquisizione da parte delle FFS, la Ce 6/8 III 14302 fu destinata intanto al deposito di Olten, mentre la versione 14305 approdò a quello di Erstfeld. Tra il 1927 e il 1960 entrambe le locomotive «Coccodrillo» stazionavano nei depositi di Biasca, Erstfeld e Bellinzona. Per oltre 30 anni, furono di corvée ogni giorno sul San Gottardo, per poi trascorrere l'ultima fase della loro vita utile dal 1960 nel deposito di Basilea. L'impiego in loco consisteva principalmente nel trasporto dei treni merci pesanti dai porti renani di Basilea. Nel 1953 fu aumentata senza apportare modifiche tecniche la velocità massima delle due locomotive Ce 6/8 III 14312 e 14315, che passò da 65 a 75 km/h. L'anno seguente l'aumento fu esteso anche ai numeri d'identificazione 14308, 14310, 14311 e 14318. La designazione divenne quindi Ce 6/8 III-75. Nel 1956 l'intera serie fu rinominata Be 6/8 III, con contemporanea conversione numerica in 13301–13318. Per preservare i motori di trazione, nel frattempo deteriorati dagli anni di marcia, dal 1973 la velocità massima fu nuovamente ridotta a 65 km/h, senza però alcuna rinumerazione. Con la consegna delle locomotive universali Ae 6/6 11401–11520 tra il 1952 e il 1966, le Be 6/8 III, nel frattempo piuttosto avanti con gli anni, furono ritenute superflue prima sul San Gottardo e successivamente anche in pianura. In presenza di problemi tecnici più consistenti, si procedeva alla messa fuori servizio. I primi a farne le spese, a maggio e giugno 1967, furono i numeri di identificazione 13309 e 13318. A fine aprile 1977 lasciò il servizio l'ultima Be 6/8 III, la 13303. La Ce e la Be 6/8 III furono le ultime locomotive a bielle per treni merci pesanti a transitare sulla tratta del San Gottardo.

Conservazione del patrimonio storico

È grazie alla lungimiranza dell'allora capo servizio trazione e direttore della divisione trazione e officine delle FFS, l'operoso Paul Winter, se le due locomotive «Coccodrillo» Be 6/8 III 13302 e Ce 6/8 III 14305 sono state preservate in piena funzionalità. Le due macchine sono state custodite e curate con attenzione dalle officine dell'ispettorato dei depositi delle FFS di Basilea fino al termine del loro impiego in esercizio. A fine novembre 1976, la Be 6/8 III 13302 fu ufficialmente messa fuori servizio. L'11 dicembre 1976 la locomotiva fu ceduta ad Arth-Goldau al «Modell-Eisenbahn-Club Horgen», a patto che venisse mantenuta in condizioni di marcia. Fino al 1982, la 13302 albergò nel deposito di Einsiedeln, per poi trovare sistemazione definitiva presso il deposito di Rapperswil. La Be 6/8 III 13305 fu riportata in buona parte alle condizioni originarie a luglio 1979 e da allora porta di nuovo la vecchia designazione Ce 6/8 III 14305. Come locomotiva storica, è conservata nel deposito di Olten.

Il compleanno a cifra tonda di questi due veterani elettrici sarà festeggiato con gioia con un evento che si terrà presso il deposito delle locomotive F a Zurigo nel fine settimana del 19 e 20 settembre 2026. La festa sarà organizzata in collaborazione con l'associazione «Dampfgruppe Zürich», che celebrerà contestualmente i suoi 50 anni di attività.

Hanspeter Huwyler, FFS Historic



5



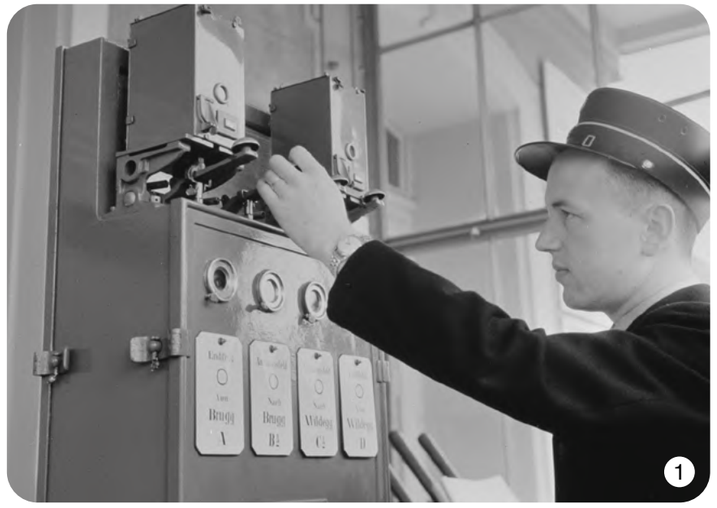
6

È grazie alla lungimiranza dell'allora capo servizio trazione e direttore della divisione trazione e officine delle FFS, l'operoso Paul Winter, se le due locomotive «Coccodrillo» Be 6/8 III 13302 e Ce 6/8 III 14305 sono state preservate in piena funzionalità.

1. Cabina di guida della Ce 6/8 III 14318 nelle officine delle FFS a Zurigo, 1936, FFS Historic F_108_01_01262
2. Deposito F al Kohlendreieck, Zurigo: diverse trazioni a bielle Be 6/8 II 13263 (a sinistra) e Be 6/8 III 13317 (a destra), 1971, © Victor Francescon, Fraubrunnen/BE
3. La Be 6/8 III 13302 pronta a partire davanti a un treno di tradotta per la stazione di manovra di Basilea, 1976, © Victor Francescon, Fraubrunnen/BE
4. Le due locomotive storiche Ce 6/8 III 14305 e Ce 6/8 II 14253 attraversano il Rheinbrücke, 1986, © Ernst Huwyler, Buchs/ZH
5. Le locomotive Ce 6/8 III 14305, Ce 6/8 II 14253 e Be 6/8 III 13302 attraversano il viadotto di Pianotondo, 1997, © Hanspeter Huwyler, Zurigo
6. Le locomotive Ce 6/8 III 14253, Be 6/8 III 13302 e Ce 6/8 II 14305 presso Wassen durante un viaggio avventura di FFS Historic, 2019, © Stefan Schulthess

Semaforo verde: corsa sicura

Un film delle FFS del 1962 mostra le diverse modalità di protezione dei treni portando a esempio alcune stazioni. Per la ricerca genealogica rivestiva particolare interesse la stazione di Schinznach Bad.



Genealogiste e genealogisti sono assidui frequentatori della sala di lettura di FFS Historic. Di solito trovano quello che cercano in elenchi o fascicoli. Ritrovare parenti nell'archivio video è invece piuttosto raro. In questa impresa è però riuscito di recente il quarantenne Stephan Beyeler: suo nonno Heinz Beyeler, di 90 anni, ha lavorato nel servizio di stazione delle FFS in diverse sedi. Heinz Beyeler ricordava di essere stato coinvolto nelle riprese di un film mentre lavorava alla stazione di Schinznach Bad. La ricerca estesa nell'archivio video ha svelato subito che poteva trattarsi del film «Grünes Licht – Sichere Fahrt» (Semaforo verde: corsa sicura).

La pellicola a colori di 15 minuti fu girata nel 1962 in formato 16 mm e prodotta dalla Turicia-Film AG sotto la direzione di Berta Hackl-Schweizer. Ideazione e sceneggiatura si devono ai collaboratori delle FFS Ernst Schenker e Hugo Marthaler, con Richard Brewing alla videocamera. Il film mostra il coscienzioso personale ferroviario alle prese con il controllo, il blocco e la riapertura di percorsi ferroviari. Si spazia da procedure automatizzate nel moderno apparecchio centrale all'utilizzo manuale delle cosiddette tavole di regolazione della corsa.

«A quel punto l'addetto preallerta la stazione successiva con il blocco», e al minuto sette entra in azione Heinz Beyeler: non appena il binario è disponibile, imposta il segnale di entrata e di uscita sul via libera. Le luci passano dal giallo al verde, il treno sfila, Heinz Beyeler sale sul marciapiede e saluta. Il dispositivo di blocco segnala che la tratta è libera e nella stazione precedente il campo del blocco diventa bianco. La scena, che dura circa un minuto, evidenzia come nonostante l'impiego di tecnologie all'avanguardia, il fattore umano resti imprescindibile. E in questo caso a maggior ragione per la famiglia Beyeler.

Marc Ribeli, FFS Historic

1. Heinz Beyeler alla stazione di Schinznach Bad, 1962, servizio fotografico delle FFS, FFS Historic R_4752_10
2. Heinz Beyeler davanti alla sede di FFS Historic a Windisch, 2025, © Stephan Beyeler



Ferrovia libera?

Un breve ricordo dei caselli ferroviari e di chi vi abitava.



Uno dei compiti di casellanti e ispettori di tratta consisteva nel controllo dello stato del sedime ferroviario. Quando entravano in servizio, quindi, ancora prima del passaggio del primo treno, percorrevano a piedi il tratto di loro competenza e si accertavano che non ci fossero rotaie rotte, per esempio, o oggetti in prossimità dei binari. Si occupavano personalmente di piccoli interventi come stringere i bulloni, per citarne uno, e denunciavano e segnalavano al treno seguente eventuali impedimenti alla circolazione non risolvibili nell'immediato. Questi e altri incarichi andavano svolti senza fallo in qualsiasi condizione meteorologica. In un regolamento della Ferrovia del Giura-Sempione del 1881 si legge che il casellante doveva dedicare al servizio tutto il tempo a sua disposizione. Qualunque fossero le condizioni meteo, e in particolare se il tempo era minaccioso, il regolamento prescriveva al casellante di essere sempre presente in caso di urgenza, sia di notte che di giorno.



Per consentire quanto sopra, si costruivano i caselli ferroviari proprio sulla tratta, spesso a ridosso di attraversamenti ferroviari. Delle barriere e dei segnali si occupavano le mogli dei casellanti, le commissioni venivano affidate ai bambini e l'intera vita familiare era scandita dall'orario. D'altro canto, le case si adattavano alle esigenze della famiglia e potevano essere ampliate con la crescita dei figli, fungendo per decenni contemporaneamente da alloggio e da luogo di lavoro.

Con il progredire dell'automazione e la scomparsa dei passaggi a livello, ormai i caselli ferroviari hanno perso la loro funzione originaria. Molti di essi sono stati venduti, convertiti ad altre destinazioni d'uso se non demoliti, ma alcuni continuano a campeggiare lungo le tratte come testimonianze della loro storia.

Jin Chei, FFS Historic

Casello ferroviario di Eggwald
Un tuffo nella storia: trascorrete una vacanza indimenticabile nella nostra casa cantoniera storica di Eggwald, sulla linea ferroviaria del San Gottardo.
Foto: studio di architettura Werner Furger



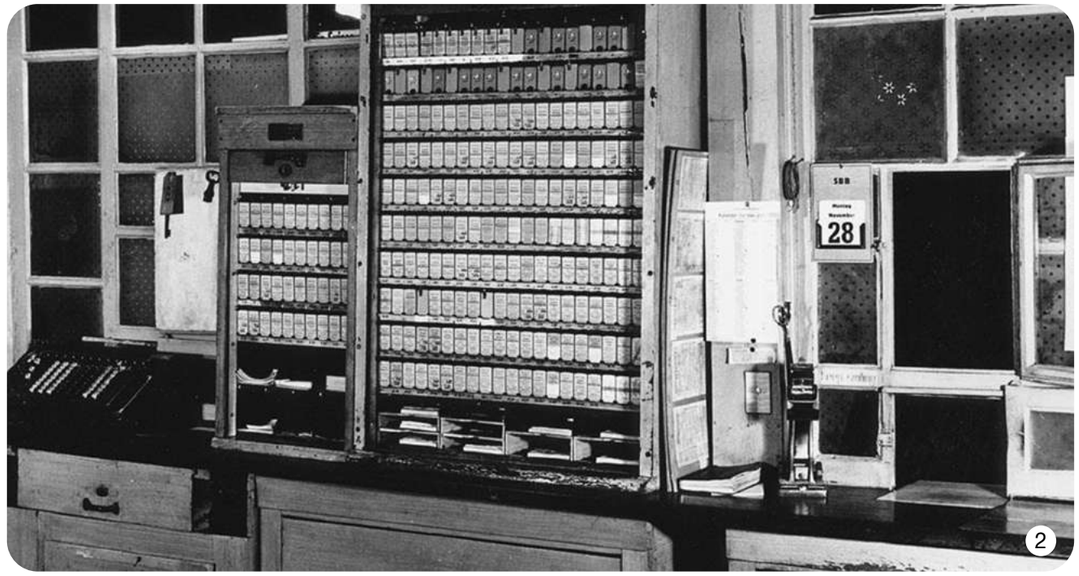
1. Famiglia di un casellante davanti alla casa cantoniera, distretto della Sense, Canton Friburgo, 1942, FFS Historic R_0442_04
2. Coppia di casellanti davanti alla casa cantoniera di Founex, 1943, FFS Historic R_0668_05

Biglietti, prego!

Vi siete mai chiesti da dove arrivano i bei biglietti per i nostri viaggi? I piccoli biglietti in cartoncino di formato 30,5 × 57 millimetri esistevano addirittura da prima che in Svizzera iniziassero a circolare le ferrovie. Ormai non sono che relitti di tempi andati. Eppure, un piccolo laboratorio di Losanna continua a produrre biglietti in cartoncino su macchine storiche, proprio come allora.



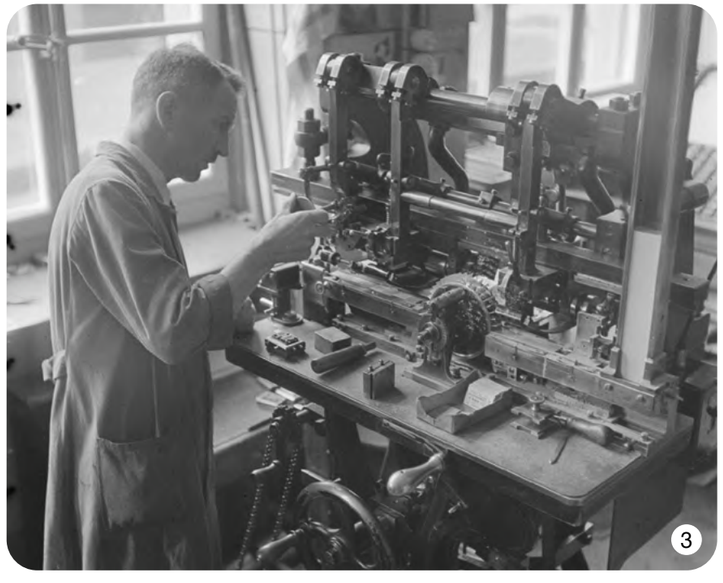
1



2

Un piccolo biglietto alla conquista del mondo

Quando in Inghilterra comparvero le prime ferrovie per il trasporto delle persone, non esistevano ancora i biglietti. Al loro posto, si stilavano elenchi con i nomi delle passeggere e dei passeggeri, che venivano letti al momento di salire a bordo. Con il rapido aumento del numero di viaggiatrici e viaggiatori, però, questa procedura divenne presto difficile da gestire. A quel punto si iniziarono a consegnare dietro pagamento foglietti scritti a mano su cui si annotavano nome, stazione di partenza e stazione di arrivo della persona. Il sistema funzionava, ma scrivere a mano comportava un dispendio di tempo non indifferente per il personale dello sportello.


3

Il problema fu notato anche dall'inglese Thomas Edmondson quando nel 1836 si trovò a capo della piccola stazione di Milton, sulla nuova linea ferroviaria Newcastle–Carlisle. Edmonson, falegname di formazione, si impegnò per trovare una soluzione praticabile. Per le tratte più frequenti iniziò a preparare in anticipo biglietti di cartoncino scritti a mano, numerandoli progressivamente e conservandoli in uno schedario a scomparti. Allo sportello, quindi, bastava aggiungere solo la data del giorno. Questo sistema gli permetteva di risparmiare tempo non solo alla consegna dei cartoncini, ma anche in fase di rendicontazione, perché bastava guardare il numero del cartoncino in testa alla fila per avere il numero di biglietti venduti. Di lì a poco finì per costruirsi personalmente una pressa manuale da utilizzare per stampigliare e stampare i cartoncini, invenzione che brevettò nel 1838. Il nuovo sistema fu molto apprezzato e si diffuse rapidamente in tutta Europa.

Il biglietto Edmonson fece il suo ingresso anche nelle ferrovie private svizzere. L'esemplare più vecchio a noi noto è del

28 dicembre 1858 e riguarda la tratta Buchs–Sargans. Nel corso del tempo, le singole classi dei vagoni iniziarono a differenziarsi per il colore del biglietto: in Svizzera dal 1903 la 1ª classe lo aveva giallo, la 2ª verde e la 3ª marrone. Col passaggio all'attuale sistema a due classi dal 1956, la 1ª classe divenne verde e la 2ª marrone, perché di fatto non fu la terza classe a essere abolita ma quella che allora era la prima. I biglietti con il supplemento per il treno rapido erano contrassegnati da una striscia longitudinale rossa. Per indicare la mezza tariffa, all'inizio i biglietti venivano semplicemente tagliati a metà, mentre più tardi iniziarono a essere stampati lasciando bianca metà della superficie. Questo consentiva alla biglietteria di individuare subito il tipo di biglietto, e al personale viaggiante di capire al primo sguardo se una passeggera o un passeggero sedevano nello scompartimento corretto.

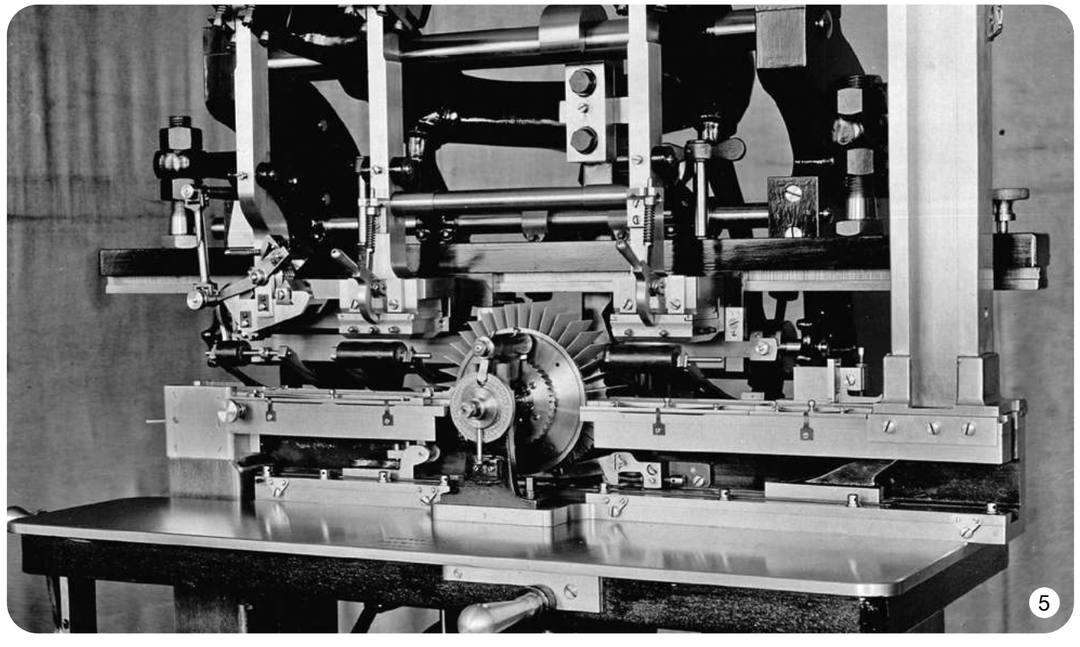
In Svizzera il sistema continuò a essere utilizzato fino agli anni Ottanta, con continue modernizzazioni da parte delle FFS. In una prima fase i biglietti venivano prestampati in tipografie specializzate e conservati centralmente. Negli anni Cinquanta si iniziarono a utilizzare sempre di più apparecchi elettromeccanici in grado di stampare ed emettere i biglietti direttamente allo sportello. Questi apparecchi automatizzarono la vendita e la contabilizzazione, consentendo di elaborare in qualsiasi momento statistiche precise degli incassi. Nel 1985 la Svizzera avviò un esperimento pilota dotando gli sportelli di apparecchi elettronici che stampavano su carta anziché su cartone. L'era del biglietto Edmonson, durata circa 150 anni, volse dunque al termine. Pian piano i biglietti colorati scomparvero, per restare in uso solo in qualche piccola stazione o nelle ferrovie private. E i biglietti in cartone finirono per diventare souvenir occasionali e ricercati cimeli da collezione.

L'eredità di Edmonson continua a vivere

Con la chiusura delle tipografie specializzate, smisero di essere utilizzate anche le vecchie macchine per stampa. Molte furono rottamate. Qualche sporadico esemplare, però, fu mantenuto funzionante e conservato nella collezione di FFS Historic, e due di essi continuano a svolgere egregiamente il loro servizio ancora oggi.


4

Nell'«Atelier Typo de la Cité», ai piedi della cattedrale di Losanna, cercare i sistemi elettronici è del tutto inutile. Di macchine da stampa, invece, se ne trova una praticamente a ogni angolo. Tra di esse si accatastano schedari pieni di cartoncini colorati e mensole che si flettono sotto il peso del piombo. Qui giacquero dimenticate per decenni o Nicolas Regamey produce ancora oggi biglietti in cartoncino come un tempo, ricorrendo a tecniche di stampa tradizionali. L'artigiano gestisce con passione la sua piccola impresa tipografica nel centro storico di Losanna dal 2005. Tra le varie macchine da stampa, ne utilizza due della fabbrica di macchinari Goebel, entrambe prestiti permanenti di FFS Historic: una MFDD (no. 1161), consegnata nel 1930, e una FDD (no. 1364), consegnata nel 1958. Ambedue i macchinari provengono dalla vecchia stamperia di biglietti delle FFS di Berna, dove furono utilizzate per decenni. Nel mondo sono ormai poche le tipografie che producono biglietti utilizzando macchine storiche come quelle di Nicolas Regamey.


5



6

Un biglietto in cartoncino di FFS Historic nasce come un manoscritto che riporta tutte le informazioni di viaggio essenziali. Il manoscritto viene poi trascritto a mano con minuscole lettere di piombo su una lastra di stampa, ovviamente al contrario. La forma di stampa pronta viene inserita nella macchina, su cui vengono caricati i biglietti nel colore desiderato. Quindi si applica il colore e via: la macchina stampa, numera e impila continuamente i biglietti. Quando tutto funziona come dovrebbe, è in grado di produrre fino a 250 esemplari al minuto. Solo la data di viaggio va inserita a mano alla fine.

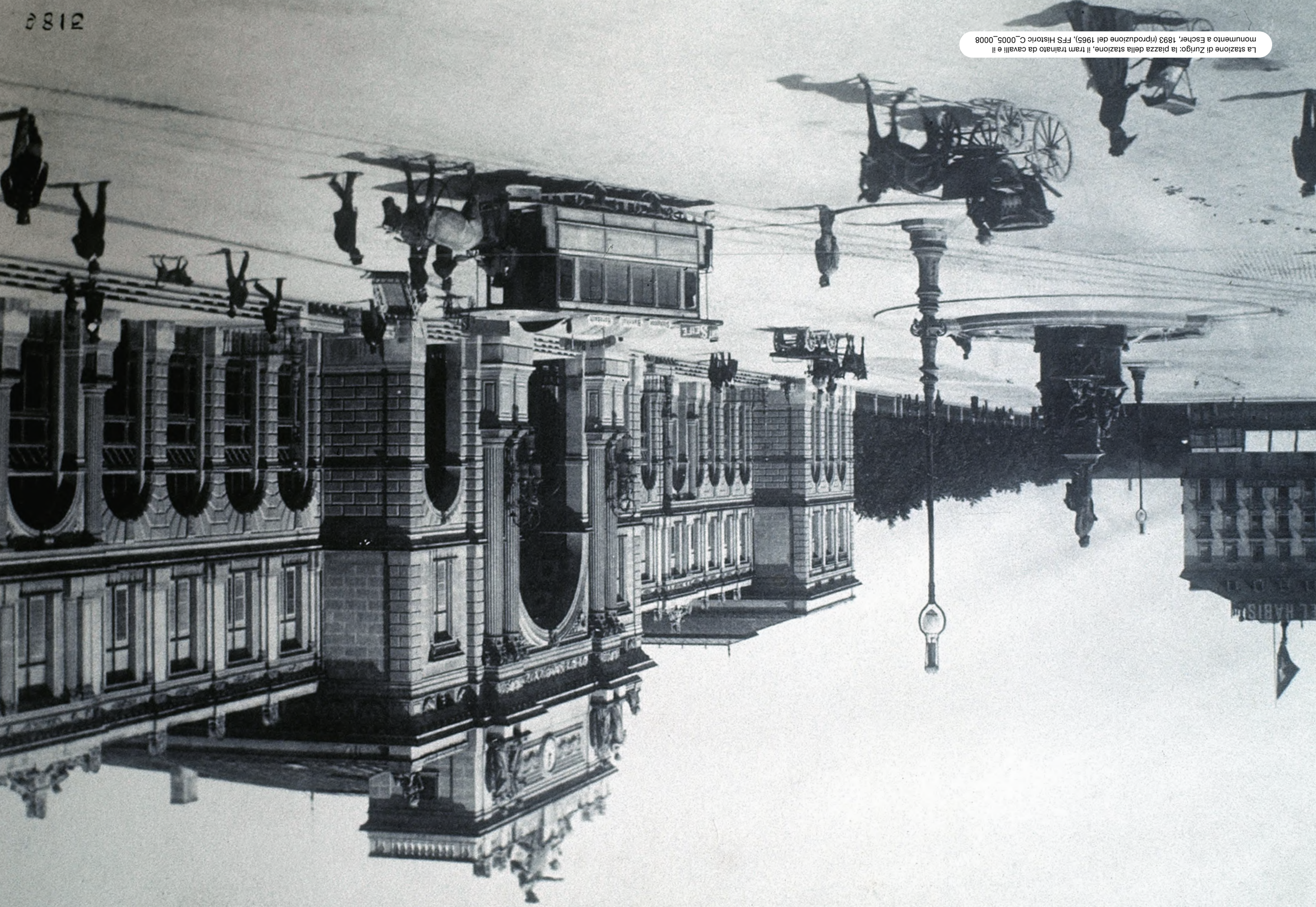

7

«Nelle annate migliori stampavo fino a 200 000 biglietti», racconta il simpatico signore. Oltre a FFS Historic, la sua clientela comprende anche altre ferrovie storiche, nonché musei e amatrici e amatori privati. «La cosa che mi preoccupa di più oggi è il reperimento del materiale.» La ricerca del cartone grezzo utilizzato storicamente diventa sempre più difficile, per cui Nicolas ora produce anche quello in proprio. Addirittura ha acquistato anche una macchina Monotype per fondere personalmente le sue lettere di piombo. Tutto al fine di far durare ancora a lungo l'eredità di Edmondson. «Spero di poter continuare a stampare per altri 150 anni», confida sorridendo. Grazie al suo lavoro, un tassello importante della storia delle ferrovie non viene solo preservato, ma può anche continuare a vivere.

Joshua Schenkel, FFS Historic


8

1. Biglietti Edmondson in cartoncino (modelli) delle FFS. Dal 1° maggio 1903, la 1ª classe è di colore giallo, la 2ª verde e la 3ª marrone, FFS Historic Ob_Bi_001_0018, Ob_Bi_001_0014, Ob_Bi_001_0002
2. Ufficio aziendale con gli schedari per i biglietti e la pressa per la stampigliatura della data sul biglietto Edmondson in cartoncino, 1955, FFS Historic F_145_00001_05_019
3. Stampa dei biglietti su una macchina della fabbrica Goebel nella tipografia specializzata delle FFS di Berna, 1944, FFS Historic R_0822_07
4. Biglietti stampati in cartoncino già pronti nella tipografia delle FFS di Berna, 1943, FFS Historic R_0652_01
5. Pressa per stampa modello MFDD (no. 1161) della fabbrica di macchinari Goebel, Darmstadt, immagine di catalogo, 1930, © Maschinenfabrik Goebel, Darmstadt
6. L'«Atelier Typo de la Cité» di Nicolas Regamey nel centro storico di Losanna, 2025, © FFS Historic
7. Nemmeno un metro quadro resta inutilizzato: schedari per biglietti con cartoncini in stile Edmondson nell'«Atelier Typo de la Cité» di Nicolas Regamey, 2025, © FFS Historic
8. Forma tipografica pronta per un biglietto in cartoncino di FFS Historic nell'«Atelier Typo de la Cité» di Nicolas Regamey, 2025, © FFS Historic



La stazione di Zurigo: la piazza della stazione, il tram trainato da cavalli e il monumento a Escher, 1893 (riproduzione del 1965), FFS Historic C_0005_0008

Agenda

4.7.2026 Erstfeld

Esposizione e visite guidate nel deposito ferroviario

Esperienza al deposito di Erstfeld

11.7.2026 Faido/Göschenen

Tremola e Ferrovia del Gottardo da Faido/Göschenen

Treno avventura San Gottardo e Tremola a bordo dell'autopostale

1.8.2026 Erstfeld

Esposizione e visite guidate nel deposito ferroviario

Esperienza al deposito di Erstfeld

8.8.2026 Faido/Göschenen

Tremola e Ferrovia del Gottardo da Faido/Göschenen

Treno avventura San Gottardo e Tremola a bordo dell'autopostale

8.8.2026 Erstfeld

Corsa in treno storico con visita guidata

Treno avventura San Gottardo e Sasso San Gottardo

11.7.2026 Erstfeld/Bodio

Corsa in treno storico sul San Gottardo

Treno avventura San Gottardo

11.7.2026 Erstfeld

Nella cabina di guida storica sulla linea di montagna del San Gottardo fino a Bodio

Viaggio nella cabina di guida sul San Gottardo

8.8.2026 Erstfeld/Bodio

Corsa in treno storico sul San Gottardo

Treno avventura San Gottardo

8.8.2026 Erstfeld

Nella cabina di guida storica sulla linea di montagna del San Gottardo fino a Bodio

Viaggio nella cabina di guida sul San Gottardo

30.8.2026 Olten/Läufelfingen/Sissach

Corsa in treno storico con la locomotiva Ce 6/8 III 14305, «Coccodrillo»

Il «Coccodrillo» sulla vecchia tratta dell'Hauenstein

11.7.2026 Zurigo/Lucerna

Un'esperienza che coniuga modernità, tradizione e fascino meridionale

Treno avventura San Gottardo fino a Bellinzona

11.7.2026 Oberwald/Erstfeld

Proposta ferroviaria combinata nella regione del San Gottardo da Oberwald/Erstfeld

Treno avventura San Gottardo e ferrovia a vapore della Furka

8.8.2026 Zurigo/Lucerna

Un'esperienza che coniuga modernità, tradizione e fascino meridionale

Treno avventura San Gottardo fino a Bellinzona

8.8.2026 Oberwald/Erstfeld

Proposta ferroviaria combinata nella regione del San Gottardo da Oberwald/Erstfeld

Treno avventura San Gottardo e ferrovia a vapore della Furka

30.8.2026 Olten

Viaggio nella storica cabina di guida da Olten a Sissach e ritorno

Corsa in cabina di guida con la locomotiva Ce 6/8 III 14305, «Coccodrillo»

Sostenere la storia delle ferrovie

Entrate a far parte della nostra comunità

Grazie al vostro patrocinio a FFS Historic contribuirete a preservare il patrimonio storico delle FFS e potrete rivivere la storia della ferrovia in tutta la Svizzera.

Patrocinio
Un patrocinio di CHF 100.– all'anno vi offre vantaggi esclusivi:
- Orario gratuitamente a casa
- Rivista di FFS Historic tre volte all'anno
- 10% di sconto sugli articoli dello shop
- 10% di sconto su viaggi avventura ed eventi selezionati
- Attestato di donazione

Patrocinio Plus
Con un contributo annuo di CHF 500.– a persona potrete usufruire inoltre di un evento all'anno!

Club esclusivi
- Club TEE
- Club degli anni Trenta
- Posti limitati
- Da CHF 1053.– l'anno



L'«Elefante» durante un viaggio avventura 2025, fotografia Fredy Zurkirchen, © FFS Historic

Ricevuta

Conto / Pagabile a
CH52 0900 0000 6058 2095 5
Stiftung Historisches Erbe SBB
Lindenstrasse 15
6472 Erstfeld

Pagabile da (nome/indirizzo)

Valuta CHF **Importo** 100.00

Punto di accettazione

Sezione pagamento

Valuta CHF **Importo** 100.00

Conto / Pagabile a
CH52 0900 0000 6058 2095 5
Stiftung Historisches Erbe SBB
Lindenstrasse 15
6472 Erstfeld

Informazioni supplementari
Patrocinio FFS Historic

Pagabile da (nome/indirizzo)

Scoprite i nostri prodotti relativi all’affascinante mondo della storia ferroviaria svizzera!



Tazze TEE



Scatola di cartoline
«La mia Svizzera, le mie ferrovie»



Coltellino svizzero «Freccia rossa»



«Trans Europ Express – Plakatkunst»

Sconto del
10 %



Treno avventura San Gottardo: sconto del 10 %

Assicuratevi uno sconto del 10 % sui biglietti per il nostro «Treno avventura San Gottardo» con il codice **GOTTARDO10**.

Per ottenere lo sconto, inserite il codice al momento della prenotazione su ticketcorner.ch. Offerta non cumulabile, valida fino a esaurimento.

Shop



Chiosco alla stazione di Ginevra, 1952, FFS Historic R_2425_03

Impressum



Una Ae 6/6 attraversa la stazione di Lugano con un treno merci, 1960, FFS Historic C_0011_0017

Editore
Fondazione per il patrimonio storico delle FFS
Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch

Coordinamento
Sofia Bartsch, FFS Historic

Grafica e impaginazione
morefont, Pully/Vaud

Stampa
rubmedia, Wabern/Bern

Correzione di bozze e traduzione
Übersetzer Gruppe Zürich GmbH

ISSN
3042-7932

© FFS Historic 2026



© FFS Historic 2026

Fondazione per il patrimonio
storico delle FFS
Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch
info@sbbhistoric.ch

ffshistoric.ch

Viaggiatrici e viaggiatori sul marciapiede dei binari 7/8 della stazione di Berna, 1980. FFS Historic R_7003_20