Historic

SBB Historic Magazin



Nummer

4

Stiftung Historisches Erbe der SBB



Der TEE unterwegs zwischen Dulliken und Däniken, 2025, © Sébastien Dinkel

Editorial

Eisenbahngeschichte verbindet, über Grenzen hinweg

Liebe Leserinnen und Leser

Mit der vierten Ausgabe des SBB Historic Magazins darf ich Sie auf eine Reise in die Welt des Trans Europ Express mitnehmen. Vor 65 Jahren verband der TEE die grossen Städte Europas und wurde zum Sinnbild für Komfort, Eleganz und internationales Reisen auf der Schiene. Heute ist der RAe TEE II 1053 ein wichtiger Teil der Fahrzeugsammlung von SBB Historic und begeistert die Schweizer Bevölkerung auch nach zehn Jahren noch immer.

Wie einst der TEE Europa verband, verbindet diese Ausgabe Züge, Menschen, Objekte und Erinnerungen und erzählt damit Geschichten aus dem reichen Erbe der Eisenbahngeschichte: vom Alltag eines Zugführers von SBB Historic über wichtige Partnerschaften bis hin zu einem besonderen Fund aus unseren Archiven. Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre und freue mich, Sie auch in den kommenden Monaten auf unseren Fahrten und Veranstaltungen begrüssen zu dürfen.

Dorothee Ryser
Leiterin Archive,
Sammlungen & Bibliothek



Dorothee Ryser ist Historikerin und leitet seit 2022 den Bereich Archive, Sammlungen & Bibliothek von SBB Historic



Werden Sie jetzt Gönner:in von SBB Historic und erhalten Sie unsere Beilage kostenlos nach Hause!

INHALTSVERZEICHNIS

Zwischen Bremsklötzen und Kartonbilletten
Seiten 04 – 06

Gönnerclub Rae TEE II 1053
Seiten 08 – 09

Europameister
Seiten 10 – 13

Gemeinsam für das historische Eisenbahnerbe Europas
Seiten 14 – 15

Eine nationale Plattform
Seite 16

Das Gästebuch des Salonwagens
Seite 17

Kurz und knapp
Seite 19

Agenda
Seite 20

Bahngeschichte unterstützen
Seite 21

Shop
Seite 22

Impressum
Seite 23

Zwischen Bremsklötzen und Kartonbilletten – ein Tag im Leben eines Zugführers von SBB Historic

Am Wochenende vom 25. und 26. April dampfte es wieder am alten Hauenstein. Die frisch revidierte Dampflokomotive B 3/4 war zwischen Olten und Sissach im Einsatz – mittendrin Kundenbegleiter Daniel «Dani» Zambelli. Sein Arbeitstag beginnt lange bevor die ersten Fahrgäste auftauchen und umfasst weit mehr als nur die Kontrolle der Billette.



1

Früher Start im Depot

Es ist ein kühler Aprilsonntag, und die Stadt Olten schläft am frühen Morgen noch. Nicht aber das Depot von SBB Historic, in welchem bereits reger Betrieb herrscht. Vor dem Depot dampft und zischt es: Die B 3/4 1367, die 1916 zur Flotte der SBB stiess, wird für den bevorstehenden Tag nach einer umfassenden Revision in Meiningen (D) im letzten Jahr eingeheizt.



3

Auch Zugführer Daniel Zambelli ist auf den Beinen. Der 62-Jährige ist einer von zwei Zugführern, die bei SBB Historic angestellt sind, und bereitet sich voller Vorfreude auf die heutige Fahrt vor. Er ist gerade damit beschäftigt, die technischen Angaben des Zugs zu erfassen. Mit Stift und Papier geht er von Wagen zu Wagen und notiert das Zug- und Bremsgewicht – wichtige Zahlen, die dem Lokführer Angaben zur zulässigen Geschwindigkeit sowie das Bremsverhältnis präzisieren. Auch Länge und Anzahl beförderten Wagen werden festgehalten.

Während Lokführer und Heizer die Dampflokomotive in Betrieb nehmen, kümmert sich Dani um die Bereitstellung der Wagen. Dazu gehört die technische Kontrolle jedes Fahrzeugs: Funktioniert das Licht? Sind die Bremsen intakt? Bei den Wagen aus den 1950er-Jahren ist noch viel Mechanik verbaut – und folglich viel Handarbeit notwendig. Genau das gefällt ihm. Die «alte Eisenbahn», wie er sie nennt, sei der Grund, weshalb sich diese Einsätze bei SBB Historic eher wie eine Leidenschaft denn als Arbeit anfühlen.

Sind alle Kontrollen abgeschlossen, wird am letzten Wagen das Zugschlusssignal montiert. Was heute automatisch geschieht, muss bei historischen Fahrzeugen noch von Hand angebracht werden. Die Wagen sind bereit!



2

Rangieren und letzte Vorbereitungen

Mithilfe einer Rangierlok wird die Wagengarnitur aus der Depothalle gezogen. Dani ist auch hier mittendrin: Er stellt die Handweichen, übernimmt an der Zugspitze als Rangierleiter die Rolle der «Augen» für den Lokführer und übermittelt ihm im richtigen Moment den präzisen Stillstand.

Doch damit ist die Vorbereitung noch nicht abgeschlossen. Auch das Kuppeln der Dampflokomotive sowie die anschliessende Bremsprobe gehören zu seinen Aufgaben. Erst wenn sichergestellt ist, dass alles funktioniert, ist der Zug schlussendlich fahrbereit.

Begegnung mit den Fahrgästen

Die Freude ist den Fahrgästen ins Gesicht geschrieben, als der Zug mit Dampf und Pfiff in den Bahnhof Olten

einfährt. Die Lokomotive wird sofort zum beliebten Fotosujet – und mit ihr auch Zugführer Dani. Von nun an ist er Ansprechpartner für die Reisenden, beantwortet Fragen, erzählt Geschichten zur Eisenbahn und sorgt dafür, dass alle rechtzeitig einsteigen.

Pünktlich um 09:25 Uhr erteilt er das Abfahrsignal. Die B 3/4 1367 zieht den Zug in Richtung Hauenstein.

Unterwegs im Dampfzug

Während der Fahrt kontrolliert Dani die Billette. Auch hier gibt es Besonderheiten: Jeder Fahrgast ist im Besitz eines Kartonbilletts, welches geknipst werden muss. Diese sind bei den Gästen, vor allem bei den Kindern, sehr beliebt, weshalb sie als Souvenir immer wieder gerne mitgenommen werden.

Auch die Fahrgäste unterscheiden sich im Vergleich zu einem «normalen» Zug. Viele gut gelaunte Fahrgäste sind im historischen Erlebniszug und freuen sich über Gespräche untereinander und mit Bahnfreunden. Die Atmosphäre sei deutlich entspannter als in modernen Zügen, sagt Dani – trotz der kurzen Fahrzeit von rund einer halben Stunde. In dieser Zeit müssen alle Tickets kontrolliert sein.

Inzwischen hat der Zug den Hauenstein Scheiteltunnel verlassen und fährt Richtung Sissach. Die Dampfpfeife hallt weit durchs Tal, während die Frühlingslandschaft vorbeizieht. Kurz bleibt Zeit zum Durchatmen. Für Dani ist klar, was ihn motiviert: der Duft, der Klang, die Faszination der alten Eisenbahn.

Feierabend? Noch nicht ganz

Nach der Rückfahrt nach Olten ist die Fahrt zu Ende, der Arbeitstag jedoch noch nicht. Während die Fahrgäste den Heimweg antreten, kontrolliert Dani den Zug für die nächste Fahrt. Je nach Komposition kann dies bis zu zwei Stunden dauern.

Erst wenn der Zug im Depot abgestellt ist, die Batterien geladen werden und die Tore des Depots geschlossen sind, ist auch für ihn Schluss. Ein gelungener Tag – nicht nur für ihn als Zugführer, sondern vor allem auch



für die zahlreichen Fahrgäste. Und ihnen bleibt mit dem Kartonbillet eine schöne Erinnerung an diesen besonderen Tag.

Fabio Alverde, freier Journalist

1. «Einsteigen bitte – der Zug ist bereit zur Abfahrt!», 2026, © Fabio Alverde
2. Die letzten Besprechungen mit dem Lokführer vor der Abfahrt im Depot Olten, 2026, © Fabio Alverde
3. Zugführer auf historischen Zügen zu sein, erfordert handwerkliches Geschick – Daniel Zambelli beim Zusammenkuppeln von Dampflok und Wagengarnitur, 2026, © Fabio Alverde
4. Den Gästen bleiben die schönen Kartonbillette als Andenken an einen erlebnisreichen Tag, 2026, © Fabio Alverde
5. Der Erlebniszug mit der B 3/4 auf dem Rümlinger-Viadukt in Läufelfingen, 2026 © Max Hierholzer



Die B 3/4 schiebt den Erlebniszug bei «Dampf am alten Hauenstein», 2025, © Sébastien Dinkel

«Gönnerclub Rae TEE II 1053»: Merci für zehn Jahre Engagement zum Erhalt einer europäischen Ikone der Bahngeschichte

Wo immer der cremebordeauxfarbige «Trans Europ Express» auftaucht, bleiben Menschen stehen, um zu fotografieren. Auch nach mehr als 60 Jahren fasziniert dieser elegante Zug mit seinem Design und seiner Geschichte. Dass der «TEE» bis heute unterwegs ist, ist insbesondere seinen Gönnerinnen und Gönnern zu verdanken.

Als der RAe TEE II 1053 im Jahr 1961 in Betrieb ging, war er viel mehr als nur ein neuer Zug. Er war vom ersten Tag an ein Symbol für eine neue Reisekultur. Der Trans Europ Express, oder einfach TEE, stand für Komfort, Geschwindigkeit, Fortschritt und neuen europäischen Zeitgeist. Er verband mit seinem auffallenden Design die grossen Städte Europas wie Zürich, Mailand, Paris, Brüssel oder Amsterdam und liess die Geschäftswelt der europäischen Länder zusammenrücken. Diplomaten, Geschäftsreisende und internationale Gäste reisten in den grosszügigen, klimatisierten Wagen, genossen den Service am Platz, die gepflegte Gastronomie im Speisewagen und ein Ambiente an der Bar, das bis heute einzigartig ist.



1

Der Zug für Europa

Mit dem RAe TEE II schuf die SBB einen technologischen Coup. Die Triebzüge waren für vier verschiedene europäische Stromsysteme ausgerüstet, was zu dieser Zeit ein technisches Novum war. Zum ersten Mal konnte man ohne Lokwechsel grenzüberschreitend verkehren. Dies war enorm zeitsparend. Der Zug verband nicht nur europäische Metropolen, sondern verkörperte auch selbstbewusst eine moderne, internationale Schweiz.

Grosser Aufwand für eine besondere Pflege

Heute ist der RAe TEE II 1053 das letzte betriebsfähige Fahrzeug seiner Art, und dass er auch über sechzig Jahre nach seiner Inbetriebnahme noch auf dem Schweizer Schienennetz unterwegs ist, ist alles andere als selbstverständlich. Historische Schienenfahrzeuge benötigen intensive Pflege, aufwendige Revisionen und spezialisiertes technisches Know-how. Ersatzteile müssen oft eigens hergestellt werden, und Wartungen bringen nicht nur einen finanziellen Aufwand mit sich, sondern erfordern erfahrene Fachleute mit einer kreativen Ader, um seltene und vergessen gegangene Probleme lösen zu können.


2

Die Gründung des TEE-Clubs

Vor diesem Hintergrund wurde vor zehn Jahren der «Gönnerclub RAe TEE II» gegründet, der heute vereinfacht «TEE-Club» heisst. Die Idee dahinter war ebenso einfach wie wirkungsvoll: Menschen, die sich für den Erhalt dieses aussergewöhnlichen Zugs begeistern, leisten einen direkten Beitrag zur Zukunft des «Trans Europ Express». Initiiert wurde der Gönnerclub gemeinsam mit engagierten Persönlichkeiten rund um SBB Historic, darunter Walter Finkbohner und Walter Hofstetter, der damalige Geschäftsleiter von SBB Historic. Von Beginn an stand dabei ein klares Ziel im Zentrum: Der TEE soll nicht nur als statisches Relikt erhalten werden, sondern als erlebbares Kulturerbe der Schweizer Bahngeschichte weiterhin fahrfähig bleiben.

> **Die Triebzüge waren für vier verschiedene europäische Stromsysteme ausgerüstet, was zu dieser Zeit ein technisches Novum war.**

Die Beiträge der Club-Mitglieder sind von entscheidender Bedeutung. Sie helfen, notwendige technische Arbeiten, Revisionen und Reparaturen zu finanzieren und damit den langfristigen Betrieb des historischen Triebzugs zu sichern.

In den vergangenen zehn Jahren hat sich der Gönnerclub zu einer wichtigen Stütze entwickelt. Die exklusiven Gönnerfahrten zeigen dabei immer wieder, weshalb der TEE bis heute eine besondere Faszination ausübt. Wer im Barwagen einen Apéro geniesst, im Speisewagen diniert oder die elektrischen Sonnenstoren in den grossen Panoramafenstern bedient, erlebt eine Form des Reisens, die in Europa heutzutage fast verschwunden ist.

Geschichte bewahren und erlebbar machen

Der RAe TEE II 1053 ist deshalb nicht nur ein nostalgischer Sonderzug. Er ist ein rollendes Zeugnis europäischer Verkehrs-, Technik- und Kulturgeschichte. Sein Erhalt steht für den Auftrag von SBB Historic, bedeutende Kapitel der Schweizer Bahngeschichte zu bewahren und für kommende Generationen erlebbar zu machen. Dass dies auch in Zukunft möglich bleibt, ist wesentlich dem Engagement des «TEE-Clubs» zu verdanken und all jenen Menschen, die sich mit Begeisterung dafür einsetzen, dass diese Reise-Ikone weiterhin unterwegs sein kann und die Menschen begeistert.

Mehr Informationen zum TEE-Club finden Sie unter www.sbbhistoric.ch/unterstuetzen

Isabelle Bitterli, SBB Historic

1. Der RAe TEE II 5310 am Bahnhof Murg, anlässlich der Gönnerfahrt 2025, © Georg Trüb
2. Walter Hofstetter, Geschäftsleiter von SBB Historic von 2011 bis 2017 (links), und Walter Finkbohner, Leiter des «TEE-Club»-Beirats, am ersten gemeinsamen Ausflug nach Brig am 24. September 2016. © SBB Historic

Europameister. Lebenslänglich

Bereits vor 65 Jahren war der freie Personenverkehr auf der Schiene eine Selbstverständlichkeit. Und die Schweiz spielte in der Liga des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs führend mit. Happy Birthday, RAe TEE II!


1

In seinem Chanson «Ir Ysebahn» räsoniert Mani Matter über die Blickwinkel der bahnfahrenden Menschen. Wer der Fahrtrichtung den Rücken zukehrt, nimmt die vorbeiziehende Welt aus der Retrospektive wahr, während das Gegenüber nach vorne, also in die Zukunft blickt. Im Bahnland Schweiz ist die Flugzeugbestuhlung verpönt, was sowohl den Chansonnier als auch die Zugbauer der Schweizerischen Industriegesellschaft SIG inspiriert hat. Für das Zukunftsprojekt eines Zugs der Premium-Klasse war nur das Beste gut genug, also die allseits geschätzte Vis-à-vis-Bestuhlung mit viel Beinfreiheit. Die Aufbruchstimmung der Nachkriegszeit und das heraufziehende Wirtschaftswunder hatten 1954 definitiv auch die Eisenbahn erfasst. Mit der Gründung der «Commission TEE» im holländischen Den Haag planten sieben europäische Bahngesellschaften, darunter die SBB, ein Netz von Bahnverbindungen, das den Fluglinien punkto Reisezeit und Komfort Konkurrenz machen sollte. Mit der Festlegung von einheitlichen Standards wurde das Label «Trans Europ Express», kurz «TEE», aus der Taufe gehoben. Es nahm den Zeitgeist exakt auf und entsprach dem wachsenden Reisebedürfnis. Die


2

ersten Erfolge nach dem Betriebsstart 1957 befeuerten die Euphorie und den Willen, Hindernisse wie die unterschiedlichen Stromsysteme aus dem Weg zu räumen. In den Anfangsjahren bot sich dafür die Dieseltraktion als Lösung an, die einen Lokwechsel an den Grenzbahnhöfen überflüssig machte. Auch die SBB fuhr auf dieser Schiene, indem sie in Kooperation mit den Niederländischen Staatsbahnen NS einen dieselelektrisch betriebenen Zug bauen liess, der als «Edelweiss» und «Iris» zwischen Zürich, Brüssel und Amsterdam verkehrte. Für die von der SBB anvisierten Verbindungen über Gotthard und Simplon erbrachten Dieselmotoren jedoch zu wenig Leistung. Also musste eine andere Lösung gefunden werden.

Ein Bazillus greift um sich

Übersetzt in die Bildsprache von Mani Matter hiess das: mit Blickrichtung nach vorne Platz nehmen und mutig eine bahntechnische Zukunft ins Auge fassen, die sich erst vage am Horizont abzeichnete. Nichts weniger als eine im Wortsinn bahnbrechende Neuerung musste her: ein elektrischer Triebzug, der auch unter dem Fahrdraht anderer TEE-Bahngesellschaften fahren konnte. Dass dies 1961 nach einer Bauzeit von knapp zwei Jahren gelang, war nicht nur eine ingeniöse Meisterleistung. Es machte auch klar, dass das Bazillus TEE auf die Entscheidungsträger bei der SBB und den Herstellerfirmen SIG, MFO (Maschinenfabrik Oerlikon) und BBC (Brown, Boveri und Cie.) übergesprungen war. Inspiriert vom «Feu sacré» entwickelten sich innerhalb und zwischen den beteiligten Akteuren und Fachdisziplinen Kommunikationswege, Abläufe und Kooperationen, die das bisher vorherrschende Gärtchendenken überwanden und gerade darum ein in jeder Beziehung stimmiges Produkt hervorbrachten. «Form folgt der Funktion», verkündete 1896 der amerikanische Architekt Louis Sullivan. Er begründete damit einen für Architektur und Produktdesign fortan prägenden Leitsatz, wonach die ästhetische Gestaltung eines Objekts direkt aus dessen Zweck und innerer Struktur hervorgehen sollte. Der neue TEE-Zug entsprach diesem Credo in geradezu idealtypischer Weise. Er erfüllte erstens die Grundfunktion eines systemübergreifend einwandfrei funktionierenden Zugs der Luxusklasse. Und zweitens verkörperte er durch seine Formsprache in perfekter Manier die innere Struktur eines interdisziplinär organisierten Prozesses der Produktgestaltung. Es ist dieses passgenaue Zusammenfallen zweier



3

Schlüsselfaktoren, die sich im Endergebnis in einer Ästhetik ausdrückte, die intuitiv als «schön» wahrgenommen wird und breite Anerkennung findet. Die allgemeine Beliebtheit des RAe TEE II zeigte sich überdeutlich, als die SBB die Ausrangierung der letzten drei verbliebenen Kompositionen auf Ende 1999 ankündigte: Ein regelrechter Passagieransturm war die Folge. Die nach einem Umbau 1988 zur «Grauen Maus» mutierten Züge, die zuletzt nur noch als TGV-Zubringer im Einsatz standen, waren oft ausgebucht und mussten teilweise sogar in Doppeltraktion geführt werden. Wer noch nie im Vierstrom-TEE unterwegs gewesen war, liess es sich nicht nehmen, von Bern durchs Val de Travers ins französische Provinznest Frasne und zurück zu fahren.

Der Blick zurück nach vorn

Der grossen ideellen Verbundenheit des Bahnpublikums zum Trotz wurden die letzten Vierstromzüge 38 Jahre nach der Auslieferung des ersten Zugs ausser Betrieb genommen. Das war der Zeitpunkt, um im Sinne von Mani Matter die Sitzrichtung zu wechseln. Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege, von Amts wegen mit dem Blick zurück beauftragt, erhob 1999 den RAe TEE II in den Rang eines nationalen Kulturguts. Dies, weil er als technisches und gestalterisches Pionier- und Meisterwerk vom Aufschwung des Verkehrswesens in den 1960er-Jahren zeugt. In der Folge fiel bei SBB Historic der Entscheid, den Zug mit der Nummer 1053 in den Originalzustand der TEE-Ära zurückzuversetzen und für Sonderfahrten betriebsfähig zu halten.

«Alles wird besser. Valser bleibt gut», verkündete einst die bekannte Bündner Mineralquelle. So oder ähnlich hört sich ein passender Toast auf den Europameister der Schiene an.

Ueli Zulauf, freiwilliger Mitarbeiter SBB Historic



4



5


6

Ein elektrischer Triebzug, der auch unter dem Fahrdraht anderer TEE-Bahngesellschaften fahren konnte.

1. Hollywood-verdächtig: Der Vierstrom-TEE II, 1961, SBB Historic C_0048_0118
2. Ausdruck höchster Qualitätsansprüche auch bei der Innenraumgestaltung: Speisewagen mit Bar, 1962, SBB Historic C_0048_0179
3. Im Windkanal gereift: Frontpartie des RAe TEE II, 1961, SBB Historic C_0048_0168
4. Grenzenlose Bewunderung für grenzenloses Fahren auf Europas Schienennetz, 1961, SBB Historic C_0048_0157
5. Verbunden im Geist moderner Bahntechnik: Der Vierstrom-TEE neben dem SBB-Neigezug ICN in Delémont, 7.9.2024, © Ueli Zulauf
6. Auch nach dem Umbau für herausragendes Design ausgezeichnet: Als «Graue Maus» im Val de Travers unterwegs, aus «Ikone der Luxuszüge», 2003, 142/143, Christian Zellweger, SBB Historic, © Christian Zellweger

Gemeinsam für das historische Eisenbahnerbe Europas

Mit der italienischen Fondazione FS gewinnt SBB Historic eine neue Partnerin im Süden Europas. Im Depot Erstfeld hat die Stiftung am 19. Mai eine Zusammenarbeit besiegelt, die weit über eine formelle Partnerschaft hinausgeht. Sie verbindet zwei Organisationen, die sich mit hoher Kompetenz für das historische Eisenbahnerbe und eine lebendige Bahngeschichte einsetzen.



Es war ein besonderer Moment an einem symbolträchtigen Ort, der seit jeher für die Verbindung zwischen der Schweiz und Italien steht: Im Depot Erstfeld haben SBB Historic und die italienische Fondazione FS ihre zukünftige Zusammenarbeit offiziell besiegelt. Für die Unterzeichnung reiste eine Delegation der Fondazione FS unter der Leitung ihres CEO Luigi Cantamessa in die Schweiz. Die Gäste besuchten die Ausstellung «Berg. Strecke.», und anschliessend unterzeichneten Luigi Cantamessa sowie der Geschäftsleiter von SBB Historic, Mario Werren, vor Ort eine Absichtserklärung zur zukünftigen Zusammenarbeit der beiden Organisationen. Danach begaben sich alle Beteiligten auf einen Rundgang durch das Depot Erstfeld.

Bahngeschichte erhalten

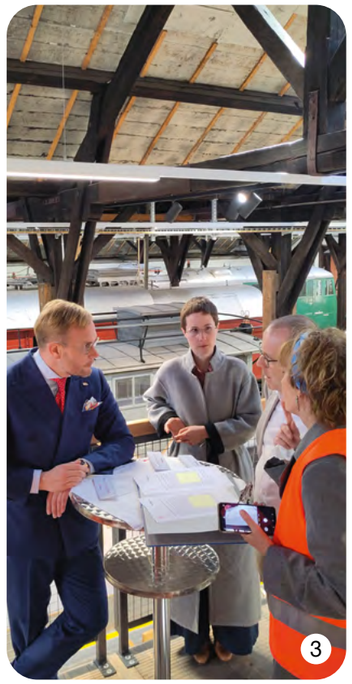
Mit der Kooperation rücken zwei bedeutende Organisationen des historischen Bahnerbes näher zusammen. Sowohl SBB Historic als auch die Fondazione FS engagieren sich für die Bewahrung historischer Fahrzeuge und technischer Erzeugnisse der Eisenbahngeschichte und kümmern sich um die Archive ihrer jeweiligen Staats- bzw. Bundesbahnen. Gleichzeitig wollen beide Institutionen Eisenbahnkultur für ein breites Publikum erlebbar machen.



Das italienische Pendant zu SBB Historic

Die Fondazione FS wurde 2013 von den italienischen Staatsbahnen gegründet und zählt heute zu den bedeutendsten Eisenbahnkultur-Organisationen Europas. Sie betreut mehrere hundert historische Fahrzeuge; ein grosser Teil der Flotte ist betriebsfähig und regelmässig auf den Schienen Italiens unterwegs. Die historischen Fahrten führen unter anderem durch die Abruzzen, die Toskana, Sizilien oder das Piemont und verbinden Eisenbahngeschichte mit regionaler Kultur und nachhaltigem Tourismus.

Auch SBB Historic verfolgt mit ihren Erlebnisfahrten, Veranstaltungen, Sammlungen und Archiven das Ziel, Eisenbahngeschichte lebendig zu vermitteln. Deshalb verbindet die zwei Stiftungen weit mehr als nur das Interesse an historischen Fahrzeugen. Es ist die gemeinsame Überzeugung, dass die Eisenbahn Teil der kulturellen Identität und Innovationskraft des Landes ist und Menschen über Generationen und Landesgrenzen hinweg verbindet.



Grenzüberschreitende Perspektiven

Mit der nun besiegelten Zusammenarbeit möchten die Organisationen künftig Erfahrungen austauschen, voneinander lernen und gemeinsame Perspektiven entwickeln. Unter dieser Zusammenarbeit sind auch gemeinsame historische Fahrten und gegenseitige Besuche mit historischen Zügen über die Landesgrenzen hinweg vorstellbar. Die Partnerschaft unterstreicht zugleich die Bedeutung der historischen Eisenbahn als gemeinsames europäisches Kulturerbe und als emotionale Verbindung zwischen Regionen, Ländern und Generationen.

Die Fondazione FS wurde 2013 von den italienischen Staatsbahnen gegründet und zählt heute zu den bedeutendsten Eisenbahnkultur-Organisationen Europas.

1. Luigi Cantamessa, CEO der Fondazione FS, und Mario Werren, Geschäftsleiter von SBB Historic, nach dem Besiegeln der Zusammenarbeit in Erstfeld, 2026, © Fondazione FS
2. Vertreter:innen der Fondazione FS beim Rundgang durch die Ausstellung «Berg. Strecke.» im Depot Erstfeld, 2026, © SBB Historic
3. Luigi Cantamessa und Mario Werren bei der Unterzeichnung der Absichtserklärung, zusammen mit Dorothee Ryser und Beatrice Plateo, 2026, © SBB Historic

Eine nationale Plattform für junge Freiwillige

Ende 2023 stellten sich drei junge Menschen einer etwas verrückten Herausforderung: Sie organisierten einen «Nationalen Tag», um alle unter 30-jährigen Freiwilligen zusammenzubringen, die im Bereich der historischen Eisenbahn aktiv sind. Knapp drei Jahre später bietet der Verein der Jungen Akteuren der Schweizer Bahn (JASB) eine echte Drehscheibe für junge Freiwillige in diesem Bereich.



Eine Reihe von Ereignissen im Jahr 2023 führte zur Gründung dieser Bewegung. Daraus entstand die Idee, einen Begegnungs- und Austauschtag für junge Menschen aus demselben Umfeld zu schaffen. Rasch wurde ein Verein gegründet, um das ganze Jahr über Raum für Austausch zu bieten. Nach einem ersten Treffen im August 2024 auf der Rigi erreichte der Verein Anfang 2025 einen wichtigen Meilenstein mit der Öffnung für Mitglieder. Dabei wird zwischen zwei Kategorien unterschieden: aktive Mitglieder, die sich freiwillig in einem Verein engagieren und unter 30 Jahre alt sind, und passive Mitglieder, die das Vorhaben privat oder institutionell unterstützen.

Heute setzen die JASB die Tradition ihres «Nationalen Tages» fort, der inzwischen zu einem festen jährlichen Treffpunkt geworden ist. Gleichzeitig wird das Kontaktnetzwerk kontinuierlich ausgebaut – sowohl unter jungen Menschen als auch unter älteren Generationen. Kernziel: Förderung der Vermittlung eisenbahnhistorischer Aktivitäten an neue Generationen.



Im Hinblick auf die Organisation ihres dritten «Nationalen Tages» können die JASB inzwischen auf starke Partner zählen. So trägt beispielsweise SBB Historic zur Sichtbarkeit des Vereins bei und stellt Räumlichkeiten für Aktivitäten wie die Generalversammlung zur Verfügung. Im Gegenzug verschaffen die JASB den Vereinen im ganzen Land Sichtbarkeit bei den jüngeren Generationen.

JASB-Ausschuss

Daraus entstand die Idee, einen Begegnungs- und Austauschtag für junge Menschen aus demselben Umfeld zu schaffen.

1. «Nationaler Tag» 2025 in Meiringen in Anwesenheit von Globi zum 20-jährigen Jubiläum der Zentralbahn, 2025, © JASB
2. Der Vorstand der JASB vor dem «Giruno», dem Wahrzeichen des Vereins, im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern, 2025, © K. Despois

Das Gästebuch des Salonwagens – ein kleiner Schatz aus dem Archiv der SBB

Der Salonwagen war weit mehr als ein Reisemittel – er war ein rollendes Stück Geschichte. Bedeutende Persönlichkeiten aus Politik, Wissenschaft, Sport oder Adel sassen einst im luxuriösen Wagen.



Jahrzehntelang ermöglichte der SBB-Salonwagen besondere Reisen durch die Schweiz – sein Gästebuch bewahrt die Erinnerungen an diese Momente und erzählt von Tradition, Gastfreundschaft und Schweizer Geschichte.

Neu gewählte Bundespräsidenten wurden feierlich mit dem Salonwagen in ihre Heimatkantone gefahren. Zahlreiche Bundesräte wie Hans Peter Tschudi oder Leon Schlumpf hinterliessen dabei ihre Unterschriften als Zeichen dieser besonderen Etappe ihrer politischen Laufbahn.

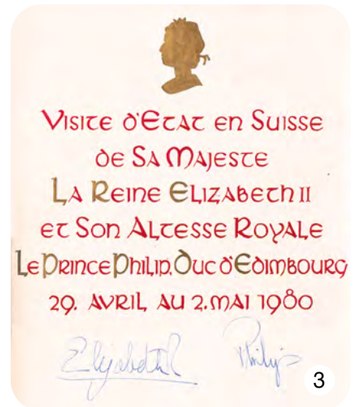
Ein besonders eindrucksvoller Eintrag stammt aus dem Jahr 1970, als die drei Apollo-13-Astronauten James Lovell, Fred Haise und John Swigert die Schweiz besuchten und mit dem Salonwagen durchs Land reisten. Ihre Unterschriften erinnern bis heute an den Mut und die Innovation jener Ära der Raumfahrt.

Im Gästebuch finden sich zudem die Namen verschiedener Königshäuser, etwa aus Dänemark, Schweden oder dem Iran, die auf Staatsbesuch in der Schweiz waren und den Salonwagen für ihre offiziellen Reisen nutzten. Von grosser historischer Bedeutung ist der Eintrag von Queen Elizabeth II., die gemeinsam mit Prinz Philip während ihres einzigen Staatsbesuchs 1980 durch die Schweiz reiste. Eine Unterschrift, die bis heute Spuren in der Geschichte der Schweiz hinterlassen hat.



Das Gästebuch ist ein stiller Zeuge glanzvoller Begegnungen, diplomatischer Momente und menschlicher Geschichten. Jede Unterschrift erzählt von einer Reise, einem Besuch, einem Augenblick, der auf Schienen Geschichte schrieb.

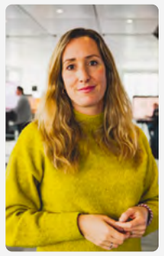
Laura Kaiser, SBB Historic



1. Die drei Astronauten des Apollo-13-Flugs verabschieden sich am Fenster des Salonwagens von den Bahnhofsinspektoren, 05.10.1970, SBB Historic R_5737_06
2. Bundespräsident Hanspeter Tschudi, Fahrt im Extrazug von Bern nach Basel, 10.12.1964, SBB Historic R_5060_03
3. Gästebuch Salonwagen, Unterschrift von Queen Elizabeth II und Prinz Philip 1980, SBB Historic VARIA_001_01

RAe TEE II beim Schloss Chillon, Genfersee, 1961,
SBB Historic K_0048_0037

Kurz und knapp





Neue Mitglieder im Stiftungsrat von SBB Historic

Als Vertretung der SBB wurden Lea Meyer und Alexis Leuthold neu in den Stiftungsrat von SBB Historic gewählt. Lea Meyer ist Leiterin Kundenbegleitung und Cleaning bei SBB Produktion Personenverkehr, Alexis Leuthold ist Leiter der Bewirtschaftung und Mitglied der Geschäftsleitung bei SBB Immobilien. Sie folgen auf Beatrice Bichsel und Alexander Muhm, die aus dem Stiftungsrat ausscheiden. SBB Historic dankt den beiden für ihr Engagement und heisst Lea Meyer und Alexis Leuthold herzlich willkommen.



Projekt zur Inventarisierung der Gussformen des Industriewerks Olten

In Zusammenarbeit mit der SBB Fachstelle für Denkmalpflege bergen wir das Lager der früheren Giesserei auf dem Areal des Industriewerks Olten, bevor die Gebäude abgerissen werden. SBB Historic hat im Juni ein Projekt gestartet, um die bestehenden Gussformen zu heben und zu inventarisieren. Diese sollen primär zur Herstellung von Ersatzteilen für unsere Fahrzeuge dienen. Die Gussformen werden einzeln entnommen, fachgerecht gesäubert, verpackt und palettisiert sowie fotografiert, neu nummeriert und dokumentiert.



Schlüsselübergabe des B 3505

Der Verein HEG (Historische Eisenbahngesellschaft) in Delémont hat die Sanierung des B 3505 nach mehrjährigem grossem Einsatz erfolgreich abgeschlossen. Die Finanzierung dieses Wagens wurde durch Freiwilligenarbeit und Gönner:innen des HEG ebenso wie durch die Beteiligung von SBB Historic ermöglicht. Dieser Erfolg wurde mit einer symbolischen Schlüsselübergabe der HEG an SBB Historic gefeiert. Wir haben mit der HEG vereinbart, ein weiteres Projekt in einem ähnlichen Rahmen zu prüfen.



Sanierung der Klimaanlagen im TEE

Für den TEE werden bis im Herbst sämtliche Klimageräte ausgewechselt und repariert. Dies wird auch durch die wertvolle Unterstützung der Mitglieder des TEE-Clubs ermöglicht.

Agenda

05.09.2026 | Erstfeld

Ausstellung und Führungen
im Eisenbahn-Depot

Erlebnis Depot Erstfeld

12.09.2026 | Luzern/Zürich

Moderne, kombiniert mit Tradition
und südländischem Flair

Erlebniszug San Gottardo bis Bellinzona

12.09.2026 | Erstfeld

Historische Zugfahrt am Gotthard

Erlebniszug San Gottardo

18.09.2026 | Brugg AG

Im historischen Führerstand
nach Zürich

Führerstandsfahrt mit der Be 6/8 II 13254 «Krokodil»

18.09.2026 | Olten

Im historischen Führerstand
nach Zürich

Führerstandsfahrt mit der Ce 6/8 III 14305 «Krokodil»

18.09.2026 | Erstfeld

Im historischen Führerstand
nach Zürich

Führerstandsfahrt mit der Ce 6/8 II 14253 «Krokodil»

19.09.2026 – 20.09.2026 | Zürich

Depotfest mit Dampflok- und «Krokodil»
Ausstellung

Depotfest in Zürich: Dampf trifft aufs «Krokodil»

20.09.2026 | Zürich

Im historischen Führerstand nach Brugg

Führerstandsfahrt mit der Be 6/8 II 13254 «Krokodil»

03.10.2026 | Erstfeld

Ausstellung und Führungen
im Eisenbahn-Depot

Erlebnis Depot Erstfeld

10.10.2026 | Erstfeld/Lugano

Historische Zugfahrt nach Lugano

Durch den Gotthard ins Tessin

12.12.2026 | Olten/Biel/Neuchâtel/Yverdon-les-Bains/Lausanne

Erlebnisfahrt im
RAe TEE II 1053

Mit dem «TEE» an den Weihnachtsmarkt

Bahngeschichte unterstützen

Werden Sie Teil unserer Gemeinschaft

Mit Ihrer Gönnerschaft unterstützen Sie den Erhalt des historischen Erbes der SBB. Als Gönner:in erleben Sie Bahngeschichte mit SBB Historic in der ganzen Schweiz.

Gönnerschaft
Werden Sie Gönner:in für CHF 100.– pro Jahr, und profitieren Sie von exklusiven Vorteilen:

- Das Kursbuch erhalten Sie kostenlos nach Hause
- SBB Historic Magazin dreimal jährlich
- 10% Rabatt auf Shop-Artikel
- 10% Rabatt auf ausgewählte Erlebnisfahrten und Veranstaltungen
- Spendenbescheinigung

Gönnerschaft Plus
Mit einem Jahresbeitrag von CHF 500.– pro Person profitieren Sie zusätzlich von einem jährlichen Anlass!

Exklusive Clubs

- TEE-Club
- 1930er-Jahre-Club
- Limitierte Plätze
- Ab CHF 1053.– jährlich



Der «Elefant» bei einer Erlebnisfahrt 2025,
Fotografie Fredy Zurkirchen © SBB Historic

Empfangsschein

Konto / Zahlbar an
CH52 0900 0000 6058 2095 5
Stiftung Historisches Erbe SBB
Lindenstrasse 15
6472 Erstfeld

Zahlbar durch (Name/Adresse)

Währung CHF **Betrag** 100.00

Annahmestelle

Zahlteil

Währung CHF **Betrag** 100.00

Konto / Zahlbar an
CH52 0900 0000 6058 2095 5
Stiftung Historisches Erbe SBB
Lindenstrasse 15
6472 Erstfeld

Zusätzliche Informationen
Gönnerschaft SBB Historic

Zahlbar durch (Name/Adresse)

Entdecken Sie unsere Produkte rund um die faszinierende Welt der Schweizer Eisenbahngeschichte!



Taschenmesser «Trans Europ Express»



Strickset «Doppelpfeil»



«Ikone der Luxuszüge»



Geschenkpapier

10 % Rabatt



Durch den Gotthard ins Tessin – 10% Rabatt

Sichern Sie sich 10% Rabatt auf Tickets für unseren «Durch den Gotthard ins Tessin» mit dem Rabattcode **LUGANO10**.

Einlösbar bei der Buchung direkt auf ticketcorner.ch.
Nicht kumulierbar, gültig solange Vorrat.

Shop



Reisende steigen in den RAe TEE II ein, Gepäckwagen und Zeitungswagen auf dem Perron, 1961, SBB Historic C_0048_0127

Impressum



Hostess vor RAe TEE II, 1960,
SBB Historic C_0048_0034

Herausgeberin
Stiftung Historisches Erbe der SBB
Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch

Koordination
Sofia Bartsch, SBB Historic

Gestaltung
morefont, Pully/Vaud

Druck
rubmedia, Wabern/Bern

Korrektorat und Übersetzung
Übersetzer Gruppe Zürich GmbH

ISSN
3042-7894

© SBB Historic 2026



© SBB Historic 2026

Stiftung Historisches
Erbe der SBB

Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch
info@sbbhistoric.ch

sbbhistoric.ch

Der TEE auf der Rheinbrücke bei Laufen, Kantonsgrenze Zürich und Schaffhausen, 2025. © Erich Würgler.