Historic

# CFF Historic Magazine




Numéro

4

Fondation pour le patrimoine historique des CFF




Le TEE en route entre Dulliken et Däniken, 2025, © Sébastien Dinkel

# Éditorial

## L’histoire ferroviaire relie au-delà des frontières

**Chères lectrices, chers lecteurs,**

Avec cette quatrième édition du magazine de CFF Historic, j’ai le plaisir de vous emmener à la découverte de l’univers du Trans Europ Express. Il y a 65 ans, le TEE reliait les grandes villes d’Europe et devenait un symbole de confort, d’élégance et de voyage international en train. Aujourd’hui, le RAe TEE II 1053 est une pièce importante de la collection de véhicules de CFF Historic et, dix ans plus tard, il continue d’enthousiasmer la population suisse.

À l’instar du TEE qui reliait l’Europe, cette édition relie les trains, les personnes, les objets et les souvenirs, et présente ce faisant des histoires issues du riche patrimoine ferroviaire: du quotidien d’un chef de train de CFF Historic à une découverte particulière dans nos archives, en passant par des partenariats importants. Je vous souhaite une lecture passionnante et me réjouis de vous accueillir à nouveau lors de nos voyages et manifestations dans les mois à venir.

Dorothee Ryser
Responsable archivage, collections et bibliothèque



*Dorothee Ryser est historienne et dirige depuis 2022 le domaine archivage, collections et bibliothèque de CFF Historic*




Devenez contributrice ou contributeur de CFF Historic et recevez gratuitement notre supplément à domicile!

**TABLE DES MATIÈRES**

Entre sabots de freins et billets en carton
Pages 04 – 06

Club des donateurs RAe TEE II 1053
Pages 08 – 09

Champion d’Europe
Pages 10 – 13

Cause commune pour le patrimoine ferroviaire
Pages 14 – 15

Une plateforme nationale
Page 16

Le livre d’or de la voiture-salon
Page 17

En bref
Page 19

Agenda
Page 20

Soutenir le patrimoine ferroviaire
Page 21

Shop
Page 22

Impressum
Page 23

# Entre sabots de freins et billets en carton: une journée dans la vie d’un chef de train de CFF Historic

Panaches de vapeur sur l’ancienne ligne du Hauenstein le week-end du 25 et 26 avril. La locomotive à vapeur B 3/4 fraîchement révisée a circulé entre Olten et Sissach, avec à son bord l’accompagnateur de train Daniel «Dani» Zambelli. Sa journée de travail commence bien avant l’arrivée des premiers voyageurs et voyageuses, et va bien au-delà du simple contrôle des billets.



1



**Prise de fonction matinale au dépôt**
Un dimanche par un matin frais du mois d’avril, alors que la ville d’Olten dort encore, l’effervescence règne déjà au dépôt de CFF Historic. Des sifflements de vapeur retentissent devant le dépôt: la B 3/4 1367, qui a rejoint la flotte CFF en 1916 et a subi une révision intégrale l’année dernière à Meiningen (D), est préchauffée en vue du service à venir.

Le chef de train Daniel Zambelli est lui aussi sur le pont. Âgé de 62 ans, il est l’un des deux chefs de train employés chez CFF Historic et se réjouit d’avance du voyage d’aujourd’hui. Il saisit présentement les données techniques du train. Muni d’un papier et d’un stylo, il passe de voiture en voiture et note le poids du train ainsi que le poids-frein, des chiffres importants qui permettent au mécanicien de locomotive de déterminer précisément la vitesse autorisée et le rapport de freinage. Il consigne également la longueur des voitures acheminées et leur nombre.



3

Tandis que le mécanicien et le chauffeur mettent la locomotive à vapeur en service, Dani se charge de la mise à disposition des voitures. Celle-ci comprend le contrôle technique de chaque véhicule: la lumière fonctionne-t-elle? Les freins sont-ils intacts? Les voitures des années 1950 comportent encore beaucoup de pièces mécaniques et requièrent donc un grand nombre de tâches manuelles. C’est précisément ce qui lui plaît. Le «chemin de fer d’antan», comme il l’appelle, est la raison pour laquelle il considère ses interventions chez CFF Historic davantage comme une passion que comme un travail.

Une fois tous les contrôles achevés, le signal de queue du train est monté sur la dernière voiture. Désormais automatisée, cette tâche doit encore être effectuée à la main sur les véhicules historiques. Les voitures sont prêtes!




2

**Manœuvre et derniers préparatifs**
La rame de voitures est tractée hors de la halle du dépôt à l’aide d’une locomotive de manœuvre. Dani est également à pied d’œuvre: il enclenche les aiguilles à main et se positionne en tête du train pour diriger la manœuvre et se faire les «yeux» du mécanicien de locomotive, afin de lui indiquer au moment opportun le point d’arrêt précis.

La préparation n’est pas pour autant terminée. L’attelage de la locomotive à vapeur et l’essai du frein qui s’ensuit font également partie de ses tâches. Ce n’est qu’une fois qu’il s’est assuré que tout fonctionnait parfaitement que le train est enfin prêt au départ.

**Rencontre avec les voyageurs et voyageuses**

Lors de l'entrée en gare d'Olten du train dans un mélange de panache de vapeur et de sifflement, la joie des voyageurs et voyageuses se lit sur leur visage. La locomotive se retrouve immédiatement mitraillée et avec elle, le chef de train Dani. Il sera dès lors l'interlocuteur des voyageurs et voyageuses, répondra à leurs questions, leur racontera des anecdotes du chemin de fer et fera en sorte qu'ils embarquent tous en temps et en heure.

À 9h25 pile, il donne le signal de départ. La B 3/4 1367 tracte le train en direction du Hauenstein.

**Voyage à bord du train à vapeur**

Pendant le voyage, Dani contrôle les billets. Là aussi, il y a quelques particularités: chaque passager et passagère possède un billet en carton qui doit être poinçonné. Ces billets sont très appréciés, notamment des enfants, et sont donc souvent conservés en souvenir.

La clientèle n'est pas non plus la même que celle d'un train «normal». La plupart des personnes à bord du train découverte historique sont enjouées et prennent plaisir à discuter entre elles ainsi qu'avec d'autres ferrovipathes. L'atmosphère est bien plus détendue qu'à bord des trains modernes, déclare Dani, malgré le trajet qui dure seulement une demi-heure. Dani doit contrôler tous les billets dans ce laps de temps.

Entre-temps, le train a quitté le tunnel de faîte du Hauenstein et poursuit en direction de Sissach. Le sifflet à vapeur résonne dans toute la vallée, tandis que le paysage printanier défile. Il reste tout juste le temps de souffler un peu. Dani sait précisément ce qui le motive: l'odeur, le bruit, la fascination du chemin de fer d'antan.

**Fin de service? Pas tout à fait**

De retour à Olten, le voyage est terminé, mais pas la journée de travail. Tandis que les passagers et passagères rentrent chez eux, Dani contrôle le train en vue du prochain voyage. Selon la composition, cela peut prendre jusqu'à deux heures.

Ce n'est qu'une fois le train garé au dépôt, les batteries mises en charge et les portes du dépôt fermées que sa journée s'achève. Une journée réussie: pas seulement pour le chef de train Dani, mais aussi et surtout pour les



4

nombreux passagers et passagères, qui conservent un joli souvenir de cette journée particulière grâce au billet en carton.

*Fabio Alverde, journaliste indépendant*

1. «Montez à bord! Le train est prêt au départ!», 2026, © Fabio Alverde
2. Dernières mises au point avec le mécanicien de locomotive avant le départ du dépôt d'Olten, 2026, © Fabio Alverde
3. Être chef de train sur des véhicules historiques exige de la dextérité: Daniel Zambelli attelle la locomotive à vapeur et la composition ensemble, 2026, © Fabio Alverde
4. Les passagers et passagères conservent les jolis billets en carton en souvenir d'une journée riche en aventures, 2026, © Fabio Alverde
5. Le train découverte avec la B 3/4 sur le viaduc de Rümlingen à Läufelfingen, 2026 © Max Hierholzer


5



La B 3/4 pousse le train découverte dans le cadre du voyage «À toute vapeur sur l'ancienne ligne du Hauenstein», 2025, © Sébastien Dinkel

# «Club des donateurs RAe TEE II 1053»: merci pour cette décennie d'engagement en faveur de la préservation d'un symbole européen de l'histoire ferroviaire

À chacune de ses apparitions, le «Trans Europ Express» aux tons crème et bordeaux devient la cible des photographes. Soixante ans et quelque plus tard, le design et l'histoire de ce train élégant continuent de fasciner. Si le «TEE» circule encore de nos jours, c'est notamment grâce à ses donateurs et donatrices.

Lors de sa mise en service en 1961, le RAe TEE II 1053 était bien plus qu'un nouveau train. Il a d'emblée incarné une nouvelle culture du voyage. Le Trans Europ Express, appelé TEE, symbolisait le confort, la vitesse, le progrès et un nouvel esprit européen. Avec son design inédit, il reliait les grandes villes d'Europe, comme Zurich, Milan, Paris, Bruxelles ou Amsterdam, et a œuvré au rapprochement des milieux d'affaires des pays européens. Les diplomates, les professionnels en déplacement et les passagers et passagères internationaux appréciaient les voitures spacieuses et climatisées, bénéficiaient du service à la place, déjeunaient dans la voiture-restaurant et savouraient l'ambiance au bar déjà unique à l'époque.



1

**Le train pour l'Europe**

Avec le RAe TEE II, les CFF ont réalisé une prouesse technologique. Les rames automotrices étaient équipées pour quatre types de courant européens différents, ce qui constituait une innovation technique à l'époque. Il était possible, pour la première fois, de franchir la frontière sans changer de locomotive. Le gain de temps était considérable. Le train ne reliait pas seulement des métropoles européennes, mais incarnait également une Suisse résolument moderne et ouverte au monde.

**De gros efforts pour un entretien particulier**

Le RAe TEE II 1053 est actuellement le dernier véhicule de son type en état de marche et son utilisation sur le réseau ferroviaire suisse, 60 ans après sa mise en service, est tout sauf une évidence. Les véhicules ferroviaires historiques requièrent un entretien soutenu, des révisions complexes et un savoir-faire technique spécialisé. Bien souvent, les pièces de rechange doivent être fabriquées sur mesure et les travaux de maintenance sont coûteux car ils requièrent l'intervention de spécialistes expérimentés et créatifs, pour résoudre des problèmes rares qui sont tombés dans l'oubli.

**Création du club TEE**

C'est dans ce contexte que le «Club des donateurs du RAe TEE II», désormais simplifié en «Club TEE», a été créé il y a dix ans. L'idée sous-jacente était aussi simple qu'efficace: les personnes désireuses de préserver ce train hors du commun apportaient une contribution directe à l'avenir du «Trans Europ Express». Le club des donateurs a été initié avec le concours de personnalités engagées aux côtés de CFF Historic, parmi lesquelles Walter Finkbohner et Walter Hofstetter, l'ancien directeur de CFF Historic. L'objectif affiché était clair dès le départ: le TEE ne devait pas devenir une relique statique, mais un élément du patrimoine culturel vivant hérité de l'histoire ferroviaire suisse.


2

> **Les rames automotrices étaient équipées pour quatre types de courant européens différents, ce qui constituait une innovation technique à l'époque.**

Les contributions des membres du club sont déterminantes. Elles aident à financer les travaux techniques, les révisions et les réparations et garantissent ainsi l'exploitation à long terme de la rame automotrice historique.

Le club des donateurs s'est avéré un allié précieux ces dix dernières années. Les voyages qui leur sont réservés rappellent à chaque fois pourquoi le TEE continue d'exercer une fascination particulière. Savourer un apéritif dans la voiture-bar, dîner dans la voiture-restaurant ou encore commander les stores électriques des grandes fenêtres panoramiques sont un mode de voyage qui a quasiment disparu en Europe.

**Préserver et faire revivre l'histoire**

Le RAe TEE II 1053 n'est donc pas juste un train spécial d'autrefois. Il est un témoignage roulant de l'histoire des transports, de la technique et de la culture en Europe. Sa préservation symbolise la mission de CFF Historic, à savoir entretenir les éléments importants de l'histoire ferroviaire suisse et leur donner une seconde vie pour les prochaines générations. Si cela reste possible à l'avenir, c'est essentiellement grâce à l'engagement du «Club TEE», mais aussi à toutes les personnes qui œuvrent avec passion pour que ce train iconique continue de circuler et de faire le bonheur des voyageurs et voyageuses.

Plus d'informations sur le Club TEE sont disponibles sur www.cffhistoric.ch/contribution

*Isabelle Bitterli, CFF Historic*

1. Le RAe TEE II 5310 en gare de Murg, à l'occasion du voyage des donateurs 2025, © Georg Trüb
2. Walter Hofstetter, directeur de CFF Historic de 2011 à 2017 (à gauche), et Walter Finkbohner, responsable du comité consultatif «Club TEE», lors de la première excursion commune à destination de Brigue le 24 septembre 2016. © CFF Historic

# Champion d’Europe, à vie.

La libre-circulation des personnes sur le rail était déjà une évidence, 65 ans en arrière. Et la Suisse faisait office de leader dans le trafic ferroviaire international. Joyeux anniversaire au RAe TEE II!



1

Dans sa chanson «Ir Isebahn», Mani Matter se met à la place des passagers et passagères d’un train. Ceux qui sont assis dos au sens de la marche voient le paysage qui défile de manière rétrospective, tandis que ceux qui leur font face regardent vers l’avenir. En Suisse, pays du rail, le désamour pour les sièges d’avion a inspiré le chansonnier, mais aussi les constructeurs de trains de la Société Industrielle Suisse SIG. Pour ce projet d’avenir d’un train haut de gamme, il fallait viser l’excellence, c’est-à-dire, des sièges disposés face à face, très appréciés avec leur espace généreux pour les jambes. Le vent de renouveau qui soufflait dans l’après-guerre et le miracle économique naissant avaient définitivement gagné les chemins de fer. Avec la création de la «Commission TEE» à la Haye aux Pays-Bas, sept compagnies ferroviaires européennes, parmi lesquelles les CFF, voulaient mettre en place un réseau de liaisons ferroviaires censé concurrencé les compagnies aériennes au niveau du temps de trajet et du confort. La définition de standards européens harmonisés a donné naissance au label «Trans Europ Express», abrégé en «TEE». Celui-ci était parfaitement dans l’ère du temps et répondait à





2

un besoin croissant de mobilité. Les premiers succès après le début de l’exploitation en 1957 suscitèrent l’euphorie et renforcèrent la volonté de lever des obstacles, tels que les différents types de courant. Les premières années, la traction diesel permettait de renoncer au changement de locomotive aux gares-frontières. Les CFF ont également suivi cette voie avec la construction d’un train diesel-électrique en coopération avec les chemins de fer d’État néerlandais, qui circulait entre Zurich, Bruxelles et Amsterdam sous les noms d’«Edelweiss» et d’«Iris». Cependant, les moteurs diesel manquaient de puissance pour les liaisons envisagées via le Saint-Gothard et le Simplon. Il fallait donc trouver une autre solution.

**Propagation du virus**

En langage imagé selon Mani Matter, cela signifie: s’assoir le regard tourné vers l’avant et envisager avec courage un avenir pour la technique ferroviaire, qui se profile vaguement à l’horizon. Il fallait rien de moins qu’une innovation véritablement révolutionnaire: une rame automotrice électrique capable de circuler sous la ligne de contact d’autres compagnies ferroviaires TEE. Sa construction en deux ans à peine, achevée en 1961, ne constituait pas seulement une prouesse d’ingéniosité. Elle montrait également que le virus TEE avait contaminé les décideurs aux CFF ainsi que les fabricants SIG, MFO (Fabrique de machines Oerlikon) et BBC (Brown, Boveri & Cie). Animés par le «Feu sacré», les acteurs et spécialistes impliqués développèrent des canaux de communication, des processus et des coopérations pour surmonter l’esprit de clocher qui régnait jusqu’alors et mirent ainsi au point un produit cohérent à maints égards. Avec sa formule «la forme suit la fonction», prononcée en 1896, l’architecte américain Louis Sullivan édicta un principe directeur qui marqua l’architecture et le design de produit, selon lequel la conception esthétique d’un objet devait découler directement de sa finalité et de sa structure interne. Le nouveau train TEE s’inscrivait parfaitement dans ce credo. D’une part, il remplissait sa fonction de train luxueux parfaitement opérationnel et compatible avec tous les systèmes. D’autre part, son esthétique incarnait parfaitement la structure intérieure d’un processus interdisciplinaire de conception d’un produit. C’est la complémentarité parfaite de ces deux facteurs-clés qui a permis d’aboutir à une esthétique considérée intuitivement comme




3

«jolie» et largement reconnue. La popularité du Rae TEE II est apparue de manière criante lorsque les CFF ont annoncé le retrait des trois dernières compositions fin 1999, déclenchant ainsi une véritable ruée de passagers et passagères. Les trains, surnommés «souris grises» après leur transformation en 1988, ne servaient désormais plus que de trains d'apport pour le TGV, ils étaient souvent complets et devaient, parfois, circuler en double traction. Tous ceux qui n'avaient encore jamais voyagé à bord du TEE quadritension n'ont pas voulu manquer l'occasion de faire l'aller-retour vers le petit village français de Frasne, via le Val-de-Travers.

**Le regard porté à nouveau vers l'avant**

Malgré le grand attachement des adeptes du rail à ces trains quadritension, les derniers d'entre eux ont été mis hors service 38 ans après la livraison du premier exemplaire. Le moment était venu, comme le dit Mani Matter, de s'assoir dans l'autre direction. La Commission fédérale des monuments historiques, qui d'office porte son regard vers le passé, a classé en 1999 le Rae TEE II au rang de bien culturel national. En effet, celui-ci constitue une prouesse et une œuvre pionnière, tant sur le plan technique que conceptuel, qui témoigne de l'essor des transports dans les années 1960. Par la suite, CFF Historic a décidé de remettre le train numéro 1053 dans son état d'origine à l'époque du TEE et de le maintenir en état de marche pour des voyages spéciaux.



4

«Tout s'améliore. La Valser reste simplement bonne», proclamait autrefois la célèbre eau minérale des Grisons. C'est ainsi que l'on pourrait formuler un toast porté au champion d'Europe du rail.

*Ueli Zulauf, bénévole chez CFF Historic*



5


6

**une rame automotrice électrique capable de circuler sous la ligne de contact d'autres compagnies ferroviaires TEE.**

1. Digne d'un film hollywoodien: Le TEE quadritension, 1961, CFF Historic C_0048_0118
2. Exigences de qualité maximales également pour l'aménagement intérieur: voiture-restaurant avec bar, 1962, CFF Historic C_0048_0179
3. Préparé en soufflerie: l'avant du RAe TEE II, 1961, CFF Historic C_0048_0168
4. Admiration sans borne pour une circulation sans frontière sur le réseau ferroviaire européen, 1961, CFF Historic C_0048_0157
5. Unis par l'esprit de la technique ferroviaire moderne: le TEE quadritension aux côtés du train pendulaire ICN, 7.9.2024, © Ueli Zulauf
6. Même après sa transformation, récompensé pour son design exceptionnel: la «souris grise» dans le Val de Travers, extrait de «Ikone der Luxuszüge», 2003 p. 142/143, Christian Zellweger, CFF Historic, © Christian Zellweger

# Cause commune pour le patrimoine ferroviaire européen

Avec la fondation italienne Fondazione FS, CFF Historic compte un nouveau partenaire dans le sud de l'Europe. La collaboration scellée le 19 mai au dépôt d'Erstfeld va bien au-delà d'un partenariat formel. Elle allie deux organisations hautement compétentes qui s'engagent pour préserver le patrimoine ferroviaire et redonner vie à l'histoire des chemins de fer.


1

Ce fut un moment particulier sur un site symbolique qui incarne depuis toujours le lien entre la Suisse et l'Italie: CFF Historic et la Fondazione italienne FS ont officiellement scellé leur future collaboration au dépôt d'Erstfeld. Une délégation de la Fondazione FS, conduite par son CEO Luigi Cantamessa, s'est rendue en Suisse pour signer l'accord. Après la visite de l'exposition «Ligne. Montagne.», Luigi Cantamessa et Mario Werren, directeur de CFF Historic, ont signé sur place une déclaration d'intention concernant la future collaboration de leurs deux organisations. Ensuite, toutes les personnes participantes ont visité le dépôt d'Erstfeld.

**Préserver l'histoire ferroviaire**

Cette coopération marque le rapprochement de deux organisations majeures du patrimoine ferroviaire. CFF Historic et la Fondazione FS s'engagent en faveur de la préservation des véhicules historiques et des produits techniques du patrimoine ferroviaire, et gèrent les archives de leurs chemins de fer fédéraux et d'État respectifs. Dans le même temps, les deux institutions souhaitent rendre la culture ferroviaire accessible à un large public.

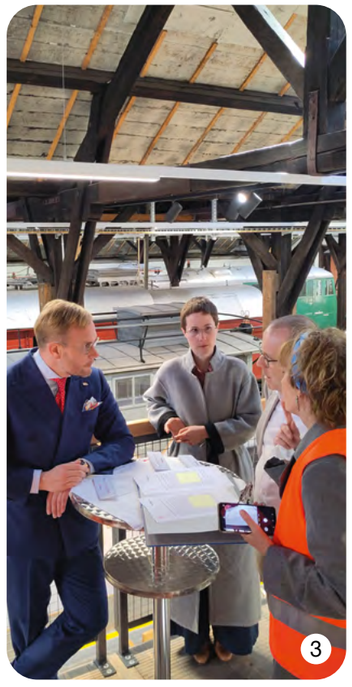


2

**L'homologue italien de CFF Historic**

Créée en 2013 par les Chemins de fer d'État italiens, la Fondazione FS compte désormais parmi les principales organisations européennes de préservation du patrimoine ferroviaire. Elle gère plusieurs centaines de véhicules historiques, dont une grande partie est opérationnelle et régulièrement en service sur le réseau italien. Ses trains historiques traversent notamment les Abruzzes, la Toscane, la Sicile ou encore le Piémont, alliant patrimoine ferroviaire, culture régionale et tourisme durable.

Avec ses voyages découverte, ses manifestations, ses collections et ses archives, CFF Historic entend elle aussi faire revivre l'histoire ferroviaire. Les deux fondations sont donc unies par bien plus que le simple intérêt qu'elles portent aux véhicules historiques. Elles sont animées par la même conviction que le chemin de fer fait partie de l'identité culturelle et de la capacité d'innovation du pays, et qu'il relie les personnes au-delà des générations et des frontières nationales.


3

**Perspectives transfrontalières**

Avec le scellement de cette collaboration, les organisations souhaitent échanger à l'avenir leurs expériences, apprendre l'une de l'autre et formuler des perspectives communes. Des voyages historiques communs et des visites mutuelles à bord de trains historiques au-delà des frontières nationales sont également envisageables. Ce partenariat souligne tant l'importance du chemin de fer historique en sa qualité de patrimoine culturel européen commun que le lien affectif entre les régions, les pays et les générations.

**Créée en 2013 par les Chemins de fer d'État italiens, la Fondazione FS compte désormais parmi les principales organisations européennes de préservation du patrimoine ferroviaire**

1. Luigi Cantamessa, CEO de la Fondazione FS, et Mario Werren, directeur de CFF Historic, après avoir scellé la collaboration à Erstfeld, 2026 © Fondazione FS
2. Représentants et représentantes de la Fondazione FS lors de la visite de l'exposition «Ligne. Montagne.» au dépôt d'Erstfeld, 2026 © CFF Historic
3. Luigi Cantamessa et Mario Werren lors de la signature de la déclaration d'intention, avec Dorothee Ryser et Beatrice Plateo, 2026, © CFF Historic

# Une plateforme nationale pour les jeunes bénévoles

Fin 2023, trois jeunes se lancent le défi un peu fou de créer une journée pour rassembler tous les bénévoles de moins de 30 ans actifs dans le ferroviaire historique. Près de trois ans après, l'association des Jeunes Acteurs du Rail Suisse (JARS) propose une véritable plaque tournante pour les jeunes bénévoles du domaine.


1

C'est une succession d'événements survenus en 2023 qui ont créés le mouvement. L'idée est donc venue de créer une journée de rencontre et d'échange entre jeunes d'un même milieu. Rapidement une association est créée afin d'offrir un espace d'échange tout au long de l'année. Après une première édition réalisée en août 2024 sur le Rigi, l'association a franchi un cap début 2025 en ouvrant ses portes aux membres. Il en existe deux catégories: les actifs qui sont bénévoles dans une association active et ont moins de 30 ans et les passifs qui soutiennent la démarche soit comme privé soit comme institution.

Aujourd'hui les JARS poursuivent l'organisation de la Journée Nationale qui est devenue un rendez-vous annuel incontournable. Ils continuent d'étoffer leur réseau de contact parmi les jeunes mais aussi les plus anciens afin de soutenir la promotion des activités patrimoniales ferroviaires auprès des nouvelles générations.

À l'heure d'organiser sa troisième Journée Nationale, les JARS sont fiers de pouvoir compter sur des entités fortes dans leur développement. CFF Historic contribue ainsi à la visibilité de l'association ou à la mise à disposition d'espace pour des activités telles que l'Assemblée Générale. En contrepartie, les JARS offrent aux associations de l'entier du pays une visibilité auprès des nouvelles générations.

*Comité JARS*


2

**L'idée est donc venue de créer une journée de rencontre et d'échange entre jeunes d'un même milieu.**

1. Journée Nationale 2025 à Meiringen en présence de Globi pour les 20 ans de Zentralbahn. Août 2025 Photo: JARS
2. Le comité des JARS devant le «Giruno» emblème de l'association au musée des transports de Lucerne. Juin 2025 Photo: K. Despois



# Le livre d'or de la voiture-salon, un petit trésor tiré des archives des CFF

La voiture-salon était bien plus qu'un moyen de transport, elle était un véritable pan d'histoire sur roues, dans lequel des personnalités éminentes du monde de la politique, des sciences, du sport ou de la noblesse ont autrefois pris place.



1

La voiture-salon des CFF a accompagné des voyages spéciaux à travers la Suisse pendant des décennies. Son livre d'or conserve les souvenirs de ces moments, entre tradition, hospitalité et histoire suisse.

Les présidentes et présidents de la Confédération fraîchement élus rejoignaient solennellement leur canton d'origine à bord de la voiture-salon. De nombreux conseillers et conseillères fédéraux, comme Hans Peter Tschudi ou Leon Schlumpf, y ont apposé leur signature en témoignage de cette étape importante dans leur carrière politique.

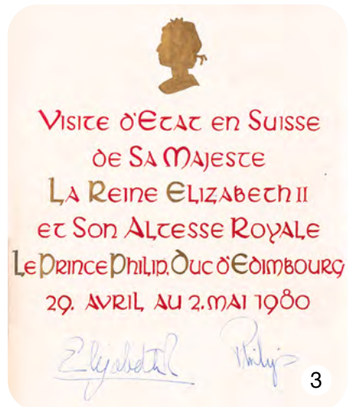
Un souvenir particulièrement marquant date de 1970, lorsque les trois astronautes d'Appolo 13, James Lovell, Fred Haise et John Swigert, se sont rendus en Suisse et ont traversé le pays à bord de la voiture-salon. Leurs signatures témoignent encore aujourd'hui du courage et de l'innovation qui caractérisent cette époque de l'aéronautique.

Le livre d'or contient également les noms de diverses maisons royales, comme celles du Danemark, de Suède ou d'Iran, qui ont voyagé à bord de la voiture-salon pour effectuer des voyages officiels lors de visites d'État en Suisse. La signature de la reine Elizabeth II, qui a parcouru la Suisse avec le prince Philip lors de leur unique visite d'État en 1980, revêt une grande importance historique. Elle continue de marquer l'histoire de la Suisse.


2

Le livre d'or est un témoin muet de rencontres prestigieuses, de temps forts diplomatiques et d'histoires humaines. Chaque signature raconte un voyage, une visite ou un moment qui marque l'histoire sur les rails

*Laura Kaiser, CFF Historic*

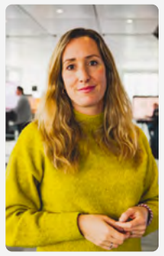


3

1. Les trois astronautes de la mission Apollo 13 prennent congé des inspecteurs de la gare depuis la fenêtre de la voiture-salon, 5.10.1970, CFF Historic R_5737_06
2. Voyage du président de la Confédération, Hanspeter Tschudi, à bord du train spécial de Berne à Bâle, 10.12.1964, CFF Historic R_5060_03
3 Livre d'or de la voiture-salon, signature de la reine Elizabeht II et du prince Philip, 1980, CFF Historic VARIA_001_01

Le RAe TEE II près du château de Chillon, lac Léman, 1961, CFF Historic K_0048_0037

# En bref





## Nouveaux membres du Conseil de fondation de CFF Historic

En tant que représentantes des CFF, Lea Meyer et Alexis Leuthold ont été élus au Conseil de fondation de CFF Historic. Lea Meyer est responsable de l'accompagnement des voyageurs et du nettoyage chez CFF Voyageurs Production. Alexis Leuthold est responsable de la gestion immobilière et membre de la Direction de CFF Immobilier. Ils succèdent à Beatrice Bichsel et Alexander Muhm, qui quittent le Conseil de fondation. CFF Historic les remercie chaleureusement pour leur engagement et souhaite la bienvenue à Lea Meyer et Alexis Leuthold.



## Projet d'inventaire des moules des ateliers industriels d'Olten

En collaboration avec le service de la protection des monuments historiques des CFF, nous mettons en sécurité le contenu de l'entrepôt de l'ancienne fonderie qui se trouve sur le site des ateliers industriels d'Olten, avant la démolition des bâtiments. CFF Historic a lancé un projet en juin visant à récupérer et à inventorier les moules de la fonderie. Ils serviront en priorité à la fabrication de pièces de rechange pour nos véhicules. Les moules sont retirés un à un, nettoyés de manière appropriée, emballés et palettisés puis photographiés, numérisés et documentés.



## Remise des clés de la B 3505

Après plusieurs années de vastes travaux, l'association HEG (Historische Eisenbahn Gesellschaft) à Delémont a achevé la rénovation de la B 3505. Le financement de cette voiture a été rendu possible par la contribution des bénévoles, ainsi que des donateurs et donatrices, et la participation de CFF Historic. Ce succès a été célébré par la remise symbolique des clés de HEG à CFF Historic. Nous avons convenu avec HEG d'étudier un autre projet dans un cadre similaire.



## Assainissement des installations de climatisation du TEE

Tous les appareils de climatisation du TEE seront remplacés et réparés d'ici à l'automne. Nous devons cette opération également au précieux soutien des membres du club TEE.

# Agenda

5.9.2026 Erstfeld

Exposition et visites guidées dans le dépôt ferroviaire

## Visite du dépôt d'Erstfeld

12.9.2026 Lucerne/Zurich

Modernité et tradition dans une atmosphère méridionale

## Train découverte du Saint-Gothard jusqu'à Bellinzone

12.9.2026 Erstfeld

Voyage en train historique au Saint-Gothard

## Train découverte du Saint-Gothard

18.09.2026 Brugg AG

Dans la cabine de conduite historique jusqu'à Zurich

## Voyage dans la cabine de conduite de la Be 6/8 II 13254, «Crocodile»

18.9.2026 Olten

Dans la cabine de conduite historique jusqu'à Zurich

## Voyage dans la cabine de conduite de la Ce 6/8 III 14305, «Crocodile»

18.9.2026 Erstfeld

Dans la cabine de conduite historique jusqu'à Zurich

## Voyage dans la cabine de conduite de la Ce 6/8 III 14253, «Crocodile»

19.9.2026 – 20.9.2026 Zurich

Fête au dépôt avec exposition de locomotives à vapeur et de la «Crocodile»

## Fête au dépôt de Zurich: quand la vapeur rencontre la «Crocodile»

20.9.2026 Zurich

Dans la cabine de conduite historique jusqu'à Brugg

## Voyage dans la cabine de conduite de la Be 6/8 II 13254, «Crocodile»

3.10.2026 Erstfeld

Exposition et visites guidées dans le dépôt ferroviaire

## Visite du dépôt d'Erstfeld

10.10.2026 Erstfeld/Lugano

Voyage en train historique jusqu'à Lugano

## Traversée du Gothard vers le Tessin

12.12.2026 Olten/Bienne/Neuchâtel/Yverdon-les-Bains/Lausanne

Voyage découverte en RAe TEE II 1053

## Au marché de Noël à bord du «TEE»



# Soutenir le patrimoine ferroviaire

Rejoignez notre communauté!

En devenant contributeur ou contributrice, vous soutenez la préservation du patrimoine historique des CFF. En tant que tel ou telle, vous vivez l'histoire du chemin de fer avec CFF Historic dans toute la Suisse.

**Contribution**
Devenez contributeur ou contributrice pour 100 francs par an et profitez d'avantages exclusifs:

- L'indicateur gratuitement à domicile
- Magazine CFF Historic trois fois par an
- 10% de réduction sur les articles de la boutique
- 10% de réduction sur des voyages découverte et des manifestations
- Attestation de don

**Contribution Plus**
Avec une contribution annuelle de 500 francs par personne, vous bénéficiez qui plus est d'un événement annuel!

**Clubs exclusifs**

- Club TEE
- Club des années 1930
- Nombre de places limité
- À partir de 1053 francs par an



L'«Éléphant» lors d'un voyage découverte, 2025, photographie Fredy Zurkirchen, © CFF Historic

**Récépissé**

**Compte / Payable à**
CH52 0900 0000 6058 2095 5
Stiftung Historisches Erbe SBB
6472 Erstfeld

**Payable par (nom/adresse)**

**Monnaie** CHF **Montant** 100.00

**Point de dépôt**

**Section paiement**

**Compte / Payable à**
CH52 0900 0000 6058 2095 5
Stiftung Historisches Erbe SBB
6472 Erstfeld

**Informations supplémentaires**
Contribution CFF Historic

**Payable par (nom/adresse)**

**Monnaie** CHF **Montant** 100.00

# Découvrez nos produits autour du monde fascinant de l’histoire des chemins de fer suisses!



**Couteau de poche «Trans Europ Express»**




**Kit de tricot «Doppelpfeil»**




**«Ikone der Luxuszüge»**




**Papier cadeau**

**10 %**
**de réduction**



**10% de réduction sur la traversée du Gothard vers le Tessin**

Bénéficiez d’une réduction de 10% sur les billets pour notre «traversée du Gothard vers le Tessin» avec le code **LUGANO10**.

Utilisable lors de la réservation sur ticketcorner.ch.
Non cumulable, valable dans la limite des capacités disponibles.

Shop



Personnes embarquant dans le RAe TEE II, bagages et chariot à journaux sur le quai, 1961, CFF Historic C_0048_0127



# Impressum



Hôtesse devant le Rae TEE II, 1960, CFF Historic C_0048_0034

Éditeur
Fondation pour le patrimoine historique des CFF
Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch

Coordination
Sofia Bartsch, CFF Historic

Conception
morefont, Pully/Vaud

Impression
rubmedia, Wabern/Berne

Correction simple et traduction
Übersetzer Gruppe Zürich GmbH

ISSN
3042-7916

© CFF Historic 2026



© CFF Historic 2026

Fondation pour le patrimoine
historique des CFF
Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch
info@sbbhistoric.ch
cffhistoric.ch

Le TEE sur le pont du Rhin près de Laufen, à la frontière cantonale entre Zurich et Schaffhouse 2025. © Erich Würgler.