Historic

CFF Historic Magazine



Numéro

3



Des personnes attendent devant le guichet de vente de billets à la gare centrale de Zurich, 1937, CFF Historic SV_235_02

Éditorial

Témoins de l’histoire ferroviaire

Chères lectrices, chers lecteurs,

J’ai le plaisir de vous présenter la troisième édition de notre magazine CFF Historic, au contenu tout aussi varié que les précédentes. Ce numéro met les gares des CFF à l’honneur. À travers une sélection d’exemples, nous retraçons leur évolution, mettons en lumière des parcours professionnels liés à la gare et racontons l’histoire de personnes qui ont marqué ces lieux au fil des années. Vous découvrirez également d’autres thèmes passionnants, comme le centenaire de la Be 6/8 III 13302 et celui de la Ce 6/8 III 14305.

Je tiens à remercier chaleureusement nos contributrices et contributeurs qui, grâce à leur soutien, contribuent de manière significative à préserver le patrimoine culturel des CFF et à le faire revivre.

Mario Werren
Directeur de la fondation



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

TABLE DES MATIÈRES

L’histoire de la construction des gares
Pages 04 – 05

Métier et vocation
Pages 06 – 07

Centenaire des «Crocodiles»
Pages 08 – 11

Feu vert
Page 12

La voie est libre?
Page 13

Billets, s’il vous plaît!
Pages 14 – 17

Agenda
Page 20

Soutenir le patrimoine ferroviaire
Page 21

Shop
Page 22

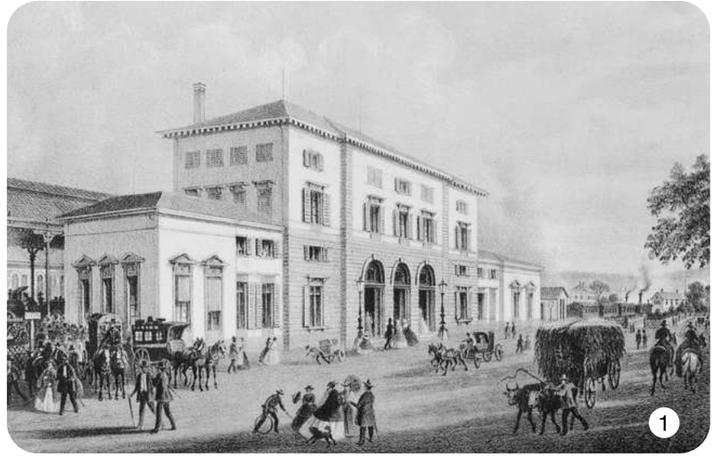
Impressum
Page 23

L'histoire de la construction des gares à travers l'exemple de Winterthour

Les gares incarnent à la fois la continuité et le changement. Situées pour la plupart au même endroit depuis leur construction, elles font partie intégrante du tissu urbain tout en s'adaptant en permanence à de nouveaux besoins. Du haut de ses 170 années, la gare de Winterthour, cinquième gare la plus fréquentée de Suisse, a connu de nombreuses modifications architecturales typiques.

La fonctionnalité à l'honneur: la première gare de Winterthour

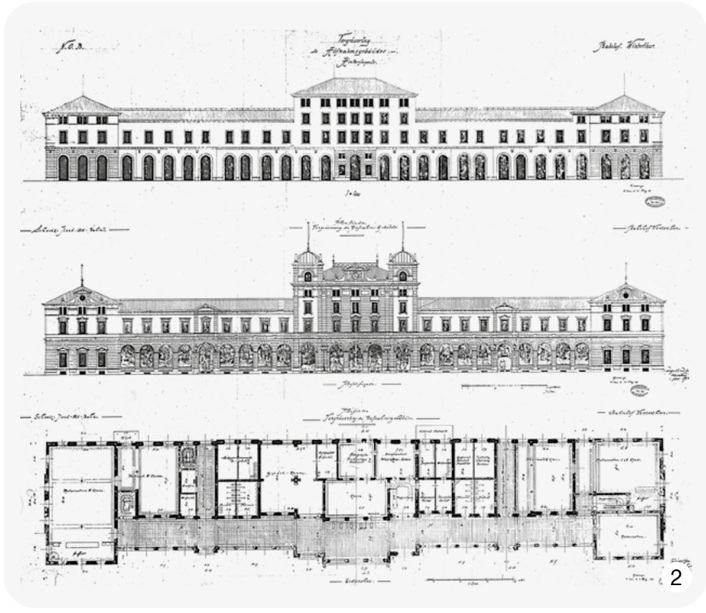
Pour des raisons d'espace, les gares étaient généralement construites en rase campagne, à la périphérie des agglomérations. Lorsque Winterthour fut raccordée au réseau des Chemins de fer du Nord-Est en 1855, six sites furent envisagés et le choix se porta sur celui situé à l'ouest de la vieille ville. Afin de permettre une mise en service rapide, la priorité fut accordée à la construction des voies. Comme dans de nombreuses localités, un bâtiment voyageurs provisoire fut tout d'abord construit, avant d'être remplacé en 1860 par un édifice définitif. Le projet signé de l'architecte Jakob Friedrich Wanner, qui avait déjà conçu les bâtiments d'Aarau, de Turgi et de Frauenfeld, donna naissance à un bâtiment symétrique composé d'un corps principal à deux étages et d'ailes latérales à un étage. Jakob Friedrich Wanner réalisa plus tard une construction similaire à Weinfelden et à Zoug. Le hall d'embarquement typique de l'époque, qui couvrait quatre voies, fut achevé en 1861. En revanche, seule la voie 1 disposait d'un quai.


1

Les bâtiments voyageurs disposaient généralement de salles d'attente séparées pour les 1re/2e classes et la 3e classe, situées de part et d'autre du hall d'entrée. Winterthour n'échappa pas à la règle. Des locaux étaient également prévus pour les toilettes, les portiers, le personnel auxiliaire, l'expédition, les bureaux, la caisse et les bagages. En 1876, les ailes latérales furent agrandies pour augmenter la capacité des salles d'attente.

La gare devient un centre de transport représentatif

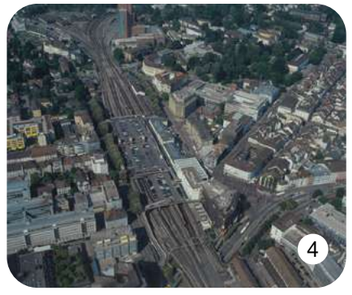
Le bâtiment voyageurs obtint son aspect extérieur actuel en 1895 avec Ernst Jung et Otto Bridler, à l'occasion de la Fête Fédérale de Tir. Les gares devenant de plus en plus des centres de transport, Winterthour se devait également d'avoir un bâtiment représentatif. Les ailes latérales furent surélevées et agrandies, un hall d'entrée donnant sur la place de la gare fut ajouté, le corps central fut rehaussé et mis en valeur par deux coupoles sur le modèle du Palais fédéral.


2

L'ancien portail d'entrée se trouvait désormais à l'intérieur et fut transformé en guichet, également appelé recette voyageurs. Le hall d'embarquement céda la place à deux quais supplémentaires accessibles par des passages inférieurs. Les gares ne servaient plus uniquement au transport, mais étaient devenues des lieux de séjour de plus en plus confortables. À Winterthour, des restaurants séparés en fonction des classes furent ainsi aménagés aux extrémités des ailes latérales.



3


4

Les gares, un défi urbanistique

L'emplacement d'une gare joue un rôle déterminant dans l'agencement urbanistique. À Winterthour, le site choisi s'avéra de moins en moins adapté, avec peu d'espace pour la place de la gare, et encore moins pour un quartier de gare florissant. Comme dans de nombreuses villes, les installations de voies morcelaient le territoire urbain. La liaison entre le centre-ville et le quartier de Neuwiesen, aménagé en damier, était entravée. Malgré des discussions sur une surélévation ou un déplacement de la gare, l'emplacement devint définitif avec l'extension de 1895. Afin d'atténuer le conflit entre la route et le rail, ceux-ci furent séparés en de nombreux endroits. À Winterthour, un passage inférieur fut construit sous la Schaffhauserstrasse en 1888, puis sous la Zürcherstrasse en 1912.

Au cours des décennies suivantes, on transforma et on agrandit les gares, on en construisit même de nouvelles. La gare de Winterthour fut quant à elle agrandie. La construction du parking à étages au-dessus des quais en 1987 fut l'intervention la plus controversée. Plus récemment, diverses mesures ont été prises pour rendre les gares plus lumineuses et plus accueillantes. À Winterthour, on peut citer à cet égard la Stadttor, construite en 2000 avec sa structure en verre, ainsi que l'extension des passages inférieurs.

La gare de Winterthour incarne une gare urbaine typique, alliant continuité et changement. Bien que différents, le bâtiment voyageurs, le parking à étages et la Stadttor forment un ensemble fonctionnel cohérent qui témoigne de 170 ans d'histoire ferroviaire et d'urbanisme.

Timon Wenger, CFF Historic

1. La gare de Winterthour construite sous la direction de Jakob Friedrich Wanner, 1860, lithographie d'E. Labhart (reproduction), CFF Historic P_0507
2. Plans d'extension de 1895, CFF Historic PL_169_00903
3. Recette voyageurs, 1945, CFF Historic R_0896_11
4. La gare de Winterthour avec le parking et la Stadttor, 2002, bibliothèque de l'ETH Zurich, images d'archives/fondation Luftbild Schweiz/ LBS_L2-025209

Métier
et vocation

La gare, lieu de travail: Hans Schneeberger et Fritz Lüdi, deux témoins de sa profonde transformation. Chacun d'eux incarne un demi-siècle d'histoire ferroviaire.

Il rêvait de devenir mécanicien de locomotive: Hans Schneeberger avait la passion du rail chevillée au corps depuis sa plus tendre enfance à Zofingue. S'il ne put concrétiser son rêve, il parvint néanmoins à décrocher en 1952, après deux ans d'école des transports, parmi 453 candidats, l'une des 100 places d'apprentissage très convoitées dans l'ancien arrondissement II des CFF. Fritz Lüdi n'était pas encore né à l'époque. Il entama son apprentissage en gare en 1972, dès la fin de sa scolarité obligatoire, alors qu'il n'avait pas encore 16 ans.

Vouvoiement de mise avec le chef de gare

Après plusieurs années d'itinérance dans des gares de campagne argoviennes, Hans Schneeberger, alors âgé de 25 ans, arriva à Othmarsingen pour effectuer un remplacement lorsque l'inspecteur d'exploitation lui proposa un poste fixe. Il eut le choix entre Grenchen Sud et Herzogenbuchsee. Il opta pour «Buchsi» et ne le regretta jamais. Il s'installa avec son épouse, rencontrée à Othmarsingen, en Haute-Argovie.

Il y expédia son premier train le 11 janvier 1960; 66 ans plus tard, il se souvient encore parfaitement de cette date. À l'époque, 44 personnes travaillaient à la gare: conducteurs de tracteurs, employés de manœuvre, ouvriers de la halle aux marchandises, fonctionnaires dans les bureaux, aux guichets et aux postes d'enclenchement mécanique occupés 24 heures/24. Tous étaient placés sous le commandement de celui qu'il fallait appeler «Monsieur le chef de gare», se souvient Hans Schneeberger. À cela s'ajoutaient les gardes-voies des dix postes de barrières.

La gare comme microcosme

Avec son exploitation qui nécessitait beaucoup de personnel, cette gare desservie par des trains directs située sur l'axe ouest-est, avec une ligne régionale vers Soleure–Lyss, formait un véritable microcosme. Elle comprenait des voies de raccordement et de garage, un dépôt de locomotives, une prise d'eau, un local du personnel en bois, et même un petit buffet de gare. Les cheminotes et cheminots déchargeaient les sacs postaux du train direct de nuit, lâchaient des pigeons voyageurs pour l'armée et assuraient le service postal le week-end. Hans Schneeberger a travaillé au poste d'enclenchement mécanique à levier jusqu'en 1980. Passionné par l'art de la coordination, il connaissait l'horaire presque par cœur. Il était aussi un véritable ferrovipathe. Les grandes locomotives à vapeur françaises le fascinent encore aujourd'hui.



1

À l'époque, 44 personnes travaillaient à la gare: conducteurs de tracteurs, employés de manœuvre, ouvriers de la halle aux marchandises, fonctionnaires dans les bureaux, aux guichets et aux postes d'enclenchement mécanique occupés 24 heures/24.

Une transformation par étapes

Fritz Lüdi a lui aussi connu les années d'itinérance à la fin de son apprentissage: «Je suis passé par toutes les gares situées entre Herzogenbuchsee et Lyss», explique-t-il. Ce n'est qu'en 1988 qu'il s'est installé à Niederbipp, sur la ligne du pied du Jura. Deux ans plus tard, il a été victime d'un braquage à main armée à la gare, pendant un service de nuit. Il en a gardé une vertèbre brisée et un traumatisme a posteriori. C'est pourquoi il a quitté le service de la circulation trois ans plus tard pour devenir un talentueux responsable d'agence de voyages, à Langenthal, puis à Herzogenbuchsee.

Hans Schneeberger a pris sa retraite en 1994; il a par la suite géré avec engagement le centre d'information de la nouvelle ligne «Rail 2000» à Langenthal pendant sept ans. Fritz Lüdi a pris sa retraite en 2019 après une cinquantaine d'années de bons et loyaux services, signant aussi la fermeture de l'agence de voyages. Fritz Lüdi et Hans Schneeberger n'ont jamais travaillé ensemble. Mais ils partageaient la même passion pour leur clientèle, souvent bien après la fin du service. Certains voyages de vacances ont germé lors de discussions par-dessus la clôture du jardin ou d'événements associatifs. «Pour nous, le chemin de fer n'était pas seulement un métier, c'était aussi une vocation», s'accordent-ils à dire. Et qu'en est-il des évolutions dans l'exploitation ferroviaire? En 1982, à Herzogenbuchsee, le poste d'enclenchement à levier céda la place à un appareil de commande géographique à touches; la télécommande de la gare depuis Olten fut introduite à partir de 2002; en 2025, un large passage sous les quais a été construit, et le hall des guichets ainsi que les bureaux sont devenus une boutique Avec. Il n'y a plus de personnel de gare.

Ruedi Eichenberger,
bénévole chez CFF Historic



2

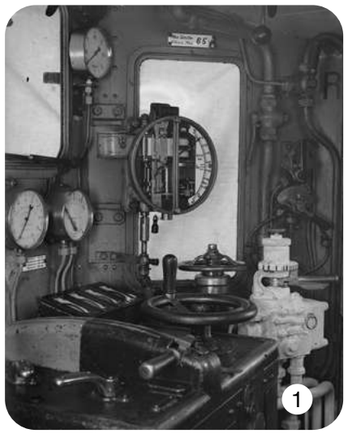
Fritz Lüdi et Hans Schneeberger n'ont jamais travaillé ensemble. Mais ils partageaient la même passion pour leur clientèle, souvent bien après la fin du service. Certains voyages de vacances ont germé lors de discussions par-dessus la clôture du jardin ou d'événements associatifs. «Pour nous, le chemin de fer n'était pas seulement un métier, c'était aussi une vocation», s'accordent-ils à dire.

1. Une gare en mutation: Hans Schneeberger entre l'ancien enclenchement à levier (à droite) et la cabine du nouvel appareil de commande géographique à touches (à gauche), vers 1980, © Hans-Peter Lindegger

2. 2 x 50 ans d'histoire ferroviaire: Fritz Lüdi (69 ans) et Hans Schneeberger (92 ans) à la gare d'Herzogenbuchsee, 2025, © Ruedi Eichenberger

Centenaire des «Crocodiles»
Ce 6/8 III et Be 6/8 III des CFF

En 2026, les locomotives «Crocodiles» Be 6/8 III 13302 et Ce 6/8 III 14305, détenues par CFF Historic, fêteront leur 100e anniversaire. Ces anciennes machines puissantes du Saint-Gothard furent livrées aux CFF le 6 août 1926 et le 23 septembre 1926. Les «Crocodiles» ont marqué l'époque pionnière de l'électrification à partir des années 1920 comme aucune autre série de locomotives.


1

Les premiers pas de l'électrification
La première ligne ferroviaire entièrement électrifiée d'Europe fut mise en service en 1899 entre Berthoud et Thoune. À l'initiative de l'Association suisse des électriciens, la commission suisse d'étude des chemins de fer électriques fut créée à titre provisoire en 1901. La Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), fondée en 1876, réalisa de 1905 à 1909 une exploitation expérimentale ordinaire à ses propres frais entre Seebach et Wettingen, en courant alternatif monophasé (tension à la ligne de contact de 15 000 volts, fréquence de 16 2/3 hertz). Hans Behn-Eschenburg, ingénieur en chef et physicien à la MFO, mit au point le premier moteur universel à courant alternatif monophasé opérationnel et économiquement viable. Avec cet essai mené sur la ligne Seebach–Wettingen, la MFO livra des éléments essentiels pour le choix du système en vue de la future électrification des CFF. La fonctionnalité du système monophasé au quotidien fut également démontrée. Sur recommandation de la commission d'étude, le Conseil d'administration des CFF opta, lors de sa séance du 18 février 1916, pour le système à courant alternatif monophasé pour l'électrification de son réseau. Lors de cette même séance, il décida également la conversion de la ligne du Saint-Gothard Erstfeld–Bellinzone à ce système électrique.

Pénurie de charbon pendant la Première Guerre mondiale
Le charbon, combustible des locomotives à vapeur, se raréfia pendant la Première Guerre mondiale. Les CFF furent contraints de restreindre de plus en plus l'horaire. La pénurie les conduisit à décider en 1917 d'électrifier la ligne Berne–Thoune. La ligne de la compagnie Berne-Lötschberg-Simplon (BLS) reliant Thoune à Spiez avait été électrifiée dès 1915. Elle assurait le raccordement à la ligne Berne–Thoune. En 1917, les CFF avaient commandé quatre locomotives électriques d'essai à la Fabrique suisse de locomotives et de machines (SLM) Winterthour, Brown Boveri & Cie AG à Baden (BBC), et à la MFO. Avant même que ces locomotives aient pu prouver leur aptitude à l'exploitation quotidienne, les chemins de fer fédéraux durent en commander davantage. Celles-ci permirent de pallier la pénurie massive de charbon et d'offrir à l'industrie nationale un travail salvateur pendant la difficile période d'après-guerre.


2


4

Une performance pionnière au Saint-Gothard
En 1918, dix locomotives électriques de type Be 4/6 et dix de type Ce 6/8 II furent commandées pour la ligne du Saint-Gothard. Sur le plan technique, ces deux types étaient dérivés des locomotives d'essai et équipées de la transmission par bielle des locomotives à vapeur. Les premiers essais et l'élimination des défauts de jeunesse eurent lieu sur la ligne Berne–Thoune, tant pour les locomotives d'essai que pour les vingt premières locomotives de série. L'exploitation entièrement électrique au Saint-Gothard fut mise en place par étapes: sur les lignes Erstfeld–Airolo en octobre 1920, Airolo–Biasca en décembre 1920 et Biasca–Bellinzone en avril 1921. La ligne du Saint-Gothard, qui constituait le tronçon le plus exigeant de tout le réseau des CFF avec des pentes pouvant atteindre 26 pour mille, fut électrifiée avec succès.


3

De nouvelles dimensions dans le fret ferroviaire transalpin
L'électrification progressive des lignes principales en plaine au milieu des années 1920 rendit rapidement nécessaire l'acquisition de nouvelles locomotives de fret lourdes. S'inspirant de la série précédente Ce 6/8 II 14251–14283, une nouvelle locomotive articulée fut achetée, intégrant les dernières avancées en matière de construction de locomotives électriques. L'équipement électrique de la Ce 6/8 III fut largement repris de la dernière série de Ce 6/8 II livrée. Les moteurs de traction et le transformateur étaient toutefois plus puissants. Les deux types «Crocodile» étaient équipés d'un frein électrique à récupération qui réinjectait le courant dans la ligne de contact lors du freinage. L'arrivée de la Ce 6/8 III constitua un nouveau progrès majeur dans la traction au Saint-Gothard et au Monte Ceneri: les

Ce 6/8 III transportaient une charge remorquée de 520 tonnes à 35 km/h sur les lignes de faîte escarpées. À titre de comparaison, la C 5/6, la plus grande et la plus puissante des locomotives à vapeur des CFF, transportait une charge remorquée maximale de 300 tonnes à 25 km/h.

Les «Crocodiles», symboles de la ligne du Saint-Gothard

Après sa reprise par les CFF, la Ce 6/8 III 14302 fut affectée au dépôt d'Olten, tandis que sa locomotive sœur, la 14305, rejoignit le dépôt d'Erstfeld. Entre 1927 et 1960, les deux «Crocodiles» étaient stationnées dans les dépôts de Biasca, Erstfeld et Bellinzone. Pendant plus de 30 ans, les deux sœurs furent mises à rude épreuve, jour après jour, au Saint-Gothard. Elles passèrent ensuite leurs dernières années au dépôt de Bâle, à partir de 1960, où elles étaient principalement utilisées pour acheminer les trains de marchandises lourds au départ des ports rhénans de Bâle.

En 1953, on fit passer la vitesse maximale des deux Ce 6/8 III 14312 et 14315 de 65 à 75 km/h, sans modification technique. L'année suivante, cette modification fut étendue aux numéros d'exploitation 14308, 14310, 14311 et 14318. La locomotive fut rebaptisée Ce 6/8 III-75, puis ce fut le tour de toute la série sous le nom Be 6/8 III en 1956, avec une nouvelle numérotation de 13301 à 13318. Afin de ménager les moteurs de traction, devenus entretemps quelque peu vétustes, la vitesse maximale fut ramenée à 65 km/h à partir de 1973, sans nouveau changement de désignation. Avec la livraison des locomotives universelles Ae 6/6 11401–11520 entre 1952 et 1966, les Be 6/8 III, désormais vieillissantes, devinrent superflues d'abord au Saint-Gothard, puis en plaine. Celles qui subissaient des dommages techniques importants étaient retirées du service. Les numéros d'exploitation 13309 et 13318 furent les premiers retirés en mai et juin 1967. Fin avril 1977, la 13303 fut la dernière Be 6/8 III à tirer sa révérence. Les Ce et Be 6/8 III furent les dernières locomotives à transmission par bielle utilisées pour le transport des trains de marchandises lourds sur la ligne du Saint-Gothard.

Préservation du patrimoine historique

C'est grâce à la clairvoyance de Paul Winter, alors ingénieur en chef dynamique et directeur de la division de la traction et des ateliers (ZfW) des CFF, que les deux «Crocodiles» Be 6/8 III 13302 et Ce 6/8 III 14305 furent conservées en état de marche. Les deux machines furent soigneusement entretenues à l'atelier de l'inspection des dépôts CFF de Bâle jusqu'à la fin de leur service. Fin novembre 1976, la Be 6/8 III 13302 fut officiellement retirée du service. Le 11 décembre 1976, elle fut remise au Club de modélisme ferroviaire de Horgen à Arth-Goldau, à condition d'être maintenue en état de marche. Jusqu'en 1982, la 13302 resta au dépôt d'Einsiedeln; depuis lors, son dépôt d'attache est Rapperswil. La Be 6/8 III 13305 retrouva en grande partie son état d'origine en juillet 1979 et son ancienne désignation Ce 6/8 III 14305. La locomotive historique réside désormais au dépôt d'Olten.



5



6

Le centenaire de ces deux vétérans de l'électricité sera célébré en grande pompe lors d'une fête au dépôt de locomotives F à Zurich le week-end des 19 et 20 septembre 2026. La fête est organisée en collaboration avec l'association «Dampfgruppe Zürich», qui fêtera son cinquantenaire à cette occasion.

Hanspeter Huwyler, CFF Historic

> **C'est grâce à la clairvoyance de Paul Winter, alors ingénieur en chef dynamique et directeur de la division de la traction et des ateliers (ZfW) des CFF, que les deux «Crocodiles» Be 6/8 III 13302 et Ce 6/8 III 14305 furent conservées en état de marche.**

1. Cabine de conduite de la Ce 6/8 III 14318 aux ateliers CFF de Zurich, 1936 CFF Historic F_108_01_01262
2. Dépôt F de Zurich, Kohlendreieck: transmissions par bielle différentes pour la Be 6/8 II 13263 (à gauche) et la Be 6/8 III 13317 (à droite), 1971 © Victor Francescon, Fraubrunnen/BE
3. La Be 6/8 III 13302 est prête au départ devant un train à destination de la gare de triage de Bâle, 1976 © Victor Francescon, Fraubrunnen/BE
4. Les deux locomotives historiques Ce 6/8 III 14305 et Ce 6/8 II 14253 traversent le pont sur le Rhin, 1986, © Ernst Huwyler, Buchs/ZH
5. Les Ce 6/8 III 14305, Ce 6/8 II 14253 et Be 6/8 III 13302 traversent le viaduc de Pianotondo, 1997, © Hanspeter Huwyler, Zurich
6. Les Ce 6/8 II 14253, Be 6/8 III 13302 et Ce 6/8 III 14305 circulent près de Wassen dans le cadre d'un voyage découverte organisé par CFF Historic, 2019, © Stefan Schulthess

Feu vert – sécurité

Un film des CFF datant de 1962 retrace, à travers différentes gares, les multiples modes de fonctionnement des appareils d'arrêt automatique des trains. Les généalogistes se sont intéressés tout particulièrement à la gare de Schinznach Bad.



1

Les généalogistes sont des utilisatrices et utilisateurs assidus de la salle de lecture de CFF Historic. Habitués à trouver ce qu'ils cherchent dans des répertoires ou des dossiers, il est plutôt rare qu'ils découvrent des proches dans des archives cinématographiques. Stephan Beyeler, 40 ans, a récemment fait une découverte en ce sens: son grand-père Heinz Beyeler, 90 ans, a travaillé pour les CFF au service des gares dans différentes localités. Heinz Beyeler se souvenait avoir participé, à l'époque, au tournage d'un film à la gare de Schinznach Bad. Une recherche approfondie dans les archives cinématographiques a rapidement révélé qu'il ne pouvait s'agir que du film «Feu vert – sécurité».

Il s'agit d'un film en couleur de 15 minutes au format 16 mm datant de 1962. Il a été produit par Turicia-Film AG sous la direction de Berta Hackl-Schweizer. L'idée et le scénario provenaient d'Ernst Schenker et de Hugo Marthaler, tous deux employés des CFF, tandis que Richard Brewing tenait la caméra. Le film montre le personnel ferroviaire en train de contrôler, d'interdire et de libérer des itinéraires, en toute fiabilité. On y voit un large spectre de systèmes, des processus automatisés dans les postes d'enclenchement modernes au maniement à la main des tableaux dits de régulation de la marche des convois. «L'employé transmet alors la préannonce à la gare suivante à l'aide du block»: à la 7e minute, Heinz Beyeler entre en action: lorsque la voie est libre, il met les signaux d'entrée et de sortie sur voie libre. Les feux jaunes passent au vert, le train traverse, Heinz Beyeler sort sur le quai et salue. Ensuite, la libération de la ligne est annoncée à l'appareil de block, et à la gare précédente, le champ de block passe au blanc. Cette scène d'environ une minute montre que, malgré une technologie sophistiquée, l'être humain reste indispensable. Pour la famille Beyeler, cela est d'autant plus vrai dans ce cas.

Marc Ribeli, CFF Historic

1. Heinz Beyeler à la gare de Schinznach Bad, 1962, service photo des CFF, CFF Historic R_4752_10
2. Heinz Beyeler devant le siège de CFF Historic à Windisch, 2025, © Stephan Beyeler


2

La voie est libre?

Petite rétrospective sur les guérites et leurs occupantes et occupants.


1

Les gardes-barrières ou gardes-voies avaient notamment pour mission de vérifier l'état de la voie ferrée. Avant le passage du premier train, ils commençaient leur service en parcourant le tronçon qui leur était attribué et vérifiaient, par exemple, si un rail était cassé ou si des objets se trouvaient sur ou aux abords des voies. Ils effectuaient eux-mêmes les petits travaux, comme le resserrage des boulons. S'ils constataient un obstacle à la circulation qu'ils ne pouvaient pas éliminer immédiatement, ils devaient l'annoncer et le signaler au train suivant. Ces tâches, parmi d'autres, devaient être accomplies avec fiabilité et par tous les temps! Un règlement de la Compagnie Jura-Simplon de 1881 stipule: «Le garde-voie doit consacrer tout son temps à son service. Quelles que soient les conditions météorologiques, notamment lorsqu'elles sont menaçantes, le garde-voie se doit, de nuit comme de jour, en cas d'urgence […] d'être toujours présent.»

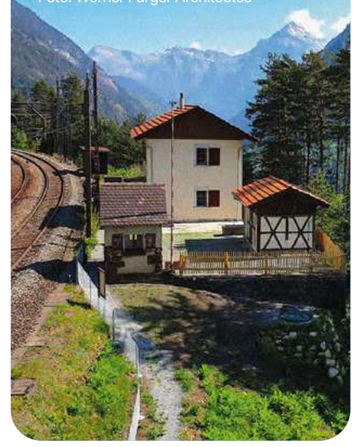

2

Pour ce faire, des guérites furent construites directement le long de la ligne, souvent près des passages à niveau. La femme du garde actionnait les barrières et les signaux sonores, tandis que les enfants faisaient les courses: la vie de famille était calée sur l'horaire! Les guérites s'adaptaient également à leurs occupants et occupantes, s'agrandissant en même temps que les familles. Elles servirent pendant des décennies à la fois de domicile et de lieu de travail.

Avec l'automatisation croissante et la disparition des passages à niveau, les guérites ont aujourd'hui perdu leur fonction d'origine. Beaucoup ont été vendues, réaffectées ou même démolies, mais certaines se trouvent encore le long de la voie ferrée, témoins de leur histoire.

Jin Chei, CFF Historic

Guérite d'Eggwald
Vivez l'histoire comme si vous y étiez! Offrez-vous des vacances inoubliables dans notre guérite historique d'Eggwald, le long de la ligne de faîte du Saint-Gothard.
Foto: Werner Furger Architectes



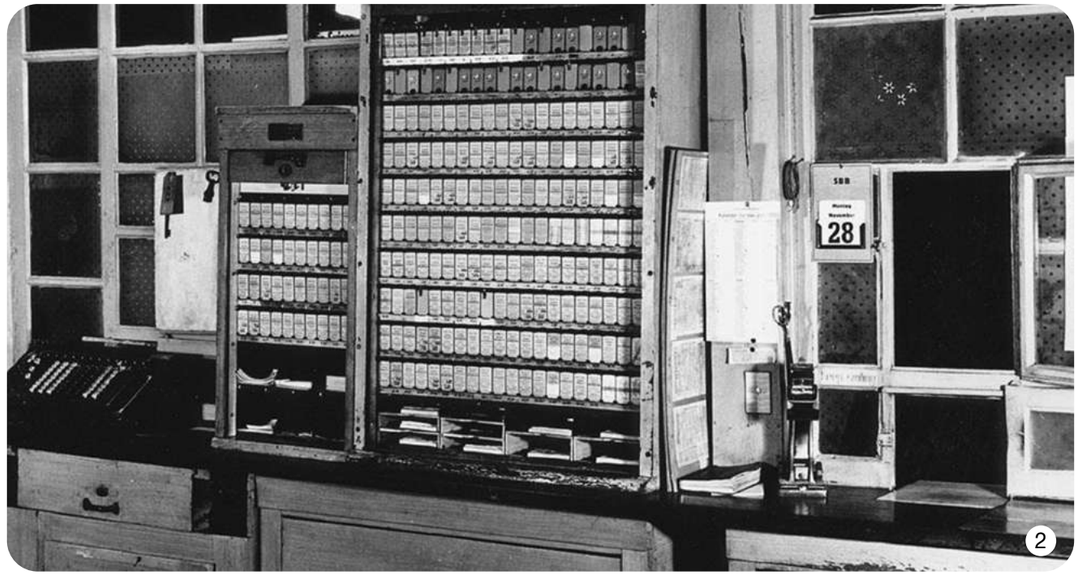
1. Famille de garde-voie devant une guérite, district de la Singine, canton de Fribourg, 1942, CFF Historic R_0442_04
2. Une garde-voie et un garde-voie devant la guérite à Founex, 1943, CFF Historic R_0668_05

Billets, s’il vous plaît!

Vous êtes-vous déjà demandé d’où venaient les jolis billets pour nos voyages? Ces petits cartons au format 30,5 × 57 millimètres existaient déjà bien avant l’arrivée du chemin de fer en Suisse. Aujourd’hui, ils sont considérés comme des reliques d’une époque révolue. Néanmoins, un petit atelier de Lausanne continue de les fabriquer sur des machines historiques, comme antan.



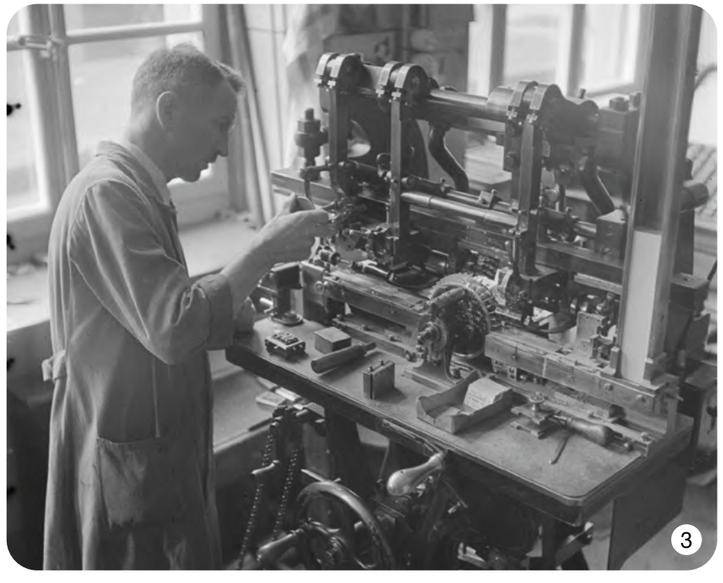
1



2

Un petit billet à la conquête du monde

Lorsque les premiers chemins de fer destinés au transport de personnes firent leur apparition en Angleterre, les billets n’existaient pas encore. On utilisait des listes avec les noms des passagères et passagers, qu’on lisait à haute voix au moment de l’embarquement. Avec l’augmentation rapide du nombre de voyageuses et voyageurs, la méthode est rapidement devenue ingérable. On a donc commencé à délivrer, contre paiement, des bouts de papier manuscrits sur lesquels figuraient le nom ainsi que les lieux de départ et de destination du voyage. Ce système fonctionnait, mais il représentait une charge de travail considérable pour le personnel aux guichets.


3

L’Anglais Thomas Edmondson en fit l’expérience lorsqu’il fut engagé en 1836 comme chef de la petite gare de Milton, sur la ligne ferroviaire Newcastle–Carlisle fraîchement inaugurée. Ce menuisier de formation s’attela immédiatement à la recherche d’une solution plus pratique. Il prépara des billets à l’avance sur lesquels il inscrivit à la main les trajets les plus courants, les numérota en continu, puis les plaça dans un cabinet à compartiments. Au guichet, il ne restait plus qu’une seule opération à effectuer: apposer la date du jour. Il gagna ainsi du temps non seulement lors de la vente, mais aussi lors du décompte. Il suffisait en effet de jeter un coup d’œil au numéro du billet placé devant pour déterminer le nombre de ventes. Peu après, il eut recours à une presse manuelle conçue pour l’impression des billets. Thomas Edmondson fit breveter son invention en 1838. Bien accueilli, le nouveau système se répandit rapidement dans toute l’Europe.

Le billet d’Edmondson fit également son apparition dans les chemins de fer privés suisses. Le plus ancien exemplaire connu date du 28 décembre 1858 et fut utilisé sur la ligne Buchs–Sargans. Au fil du

temps, chaque classe de voiture se vit attribuer sa propre couleur de billet. En Suisse, le code couleur à partir de 1903 était le suivant: jaune pour la 1re classe, vert pour la 2e classe, marron pour la 3e classe. Avec le passage au système actuel à deux classes à partir de 1956, les billets des 1re et 2e classes restèrent respectivement vert et marron, car ce n'est pas la 3e classe qui fut supprimée, mais l'ancienne 1re classe. Les billets avec supplément pour les trains directs étaient marqués d'une ligne rouge verticale. Pour le demi-tarif, les billets étaient au départ simplement coupés en deux, puis, plus tard, imprimés avec une moitié laissée blanche. Le cabinet pour les billets permettait d'identifier rapidement et à tout moment le type de billet dont il s'agissait. Et le personnel des trains voyait également immédiatement si les passagères et passagers étaient assis dans le bon compartiment.

Utilisé en Suisse jusque dans les années 1980, ce système fut continuellement modernisé par les CFF. Au début, les billets étaient préimprimés dans des imprimeries spécialisées et stockés de manière centralisée. Dans les années 1950, des appareils électromécaniques prirent progressivement le relais pour l'impression et la délivrance directement au guichet. Ces appareils automatisèrent la vente et le décompte, et permirent d'obtenir à tout moment des statistiques précises sur les recettes. En 1985, une exploitation pilote fut lancée en Suisse avec des appareils de guichet électroniques qui imprimaient sur du papier et non plus sur du carton. C'est ainsi que prit fin l'ère des billets en carton d'Edmondson qui aura duré près d'un siècle et demi. Peu à peu, les billets colorés disparurent des gares et ne furent plus utilisés que dans de petites gares ou des compagnies ferroviaires privées. Ils devinrent dès lors de plus en plus des souvenirs rares et des objets de collection très prisés.

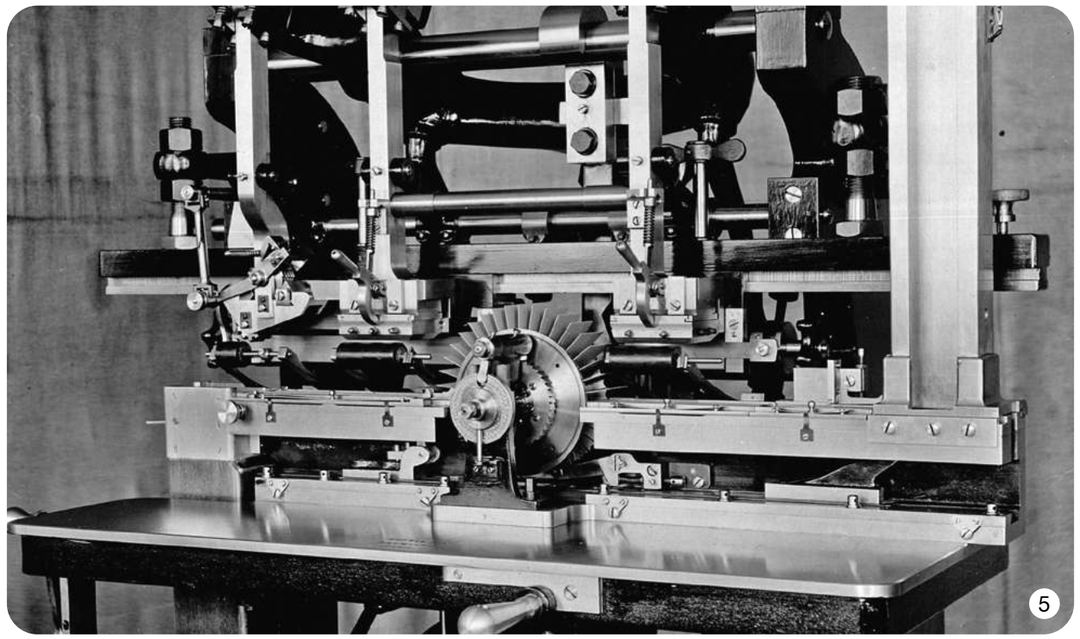
L'héritage d'Edmondson perdure

Avec la fermeture des imprimeries de billets, les anciennes machines d'impression furent également mises hors service. Beaucoup furent laissées à l'abandon pendant des décennies ou mises au rebut. Quelques rares exemplaires furent toutefois conservés en état de marche dans la collection de CFF Historic. Deux d'entre eux continuent aujourd'hui encore à remplir fidèlement leur fonction.



4

À l'«Atelier Typo de la Cité», au pied de la cathédrale de Lausanne, inutile de chercher des appareils électroniques. Les machines d'impression y règnent en maîtres. Entre elles se trouvent des armoires remplies de billets colorés et des étagères qui ploient sous le poids du plomb. Nicolas Regamey y fabrique encore aujourd'hui des billets en carton selon les techniques d'impression



5



6

traditionnelles, comme antan. Depuis 2005, cet artisan passionné exploite son petit atelier d'impression en plein cœur de la vieille ville de Lausanne. Il utilise notamment deux machines d'impression de la Maschinenfabrik Goebel, toutes deux prêtées durablement par CFF Historic: une MFDD (n° 1161), livrée en 1930, ainsi qu'une FDD (n° 1364), livrée en 1958. Ces deux machines proviennent de l'ancienne imprimerie de billets des CFF à Berne, où elles furent utilisées pendant des décennies. Il n'existe plus qu'une poignée d'imprimeries dans le monde qui produisent des billets sur des machines historiques, comme celle de Nicolas Regamey.

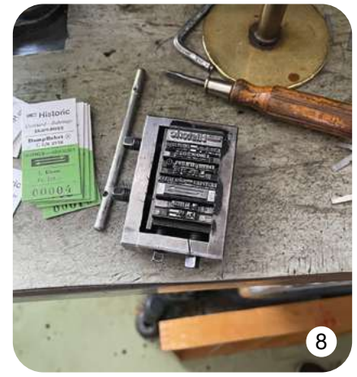
Au commencement, un billet en carton de CFF Historic est un manuscrit qui contient toutes les informations importantes relatives au trajet. Celui-ci est transposé à la main en un cliché à l'aide de minuscules caractères en plomb, à l'envers bien entendu. La forme d'impression finie est fixée dans la presse, qui est chargée avec les billets dans la couleur souhaitée. Ensuite, l'encre est appliquée et c'est parti: la machine imprime, numérote et empile les billets en continu. Si tout va bien, elle produit jusqu'à 250 exemplaires par minute. Seule la date du voyage doit encore être estampillée à la main à la fin.



7

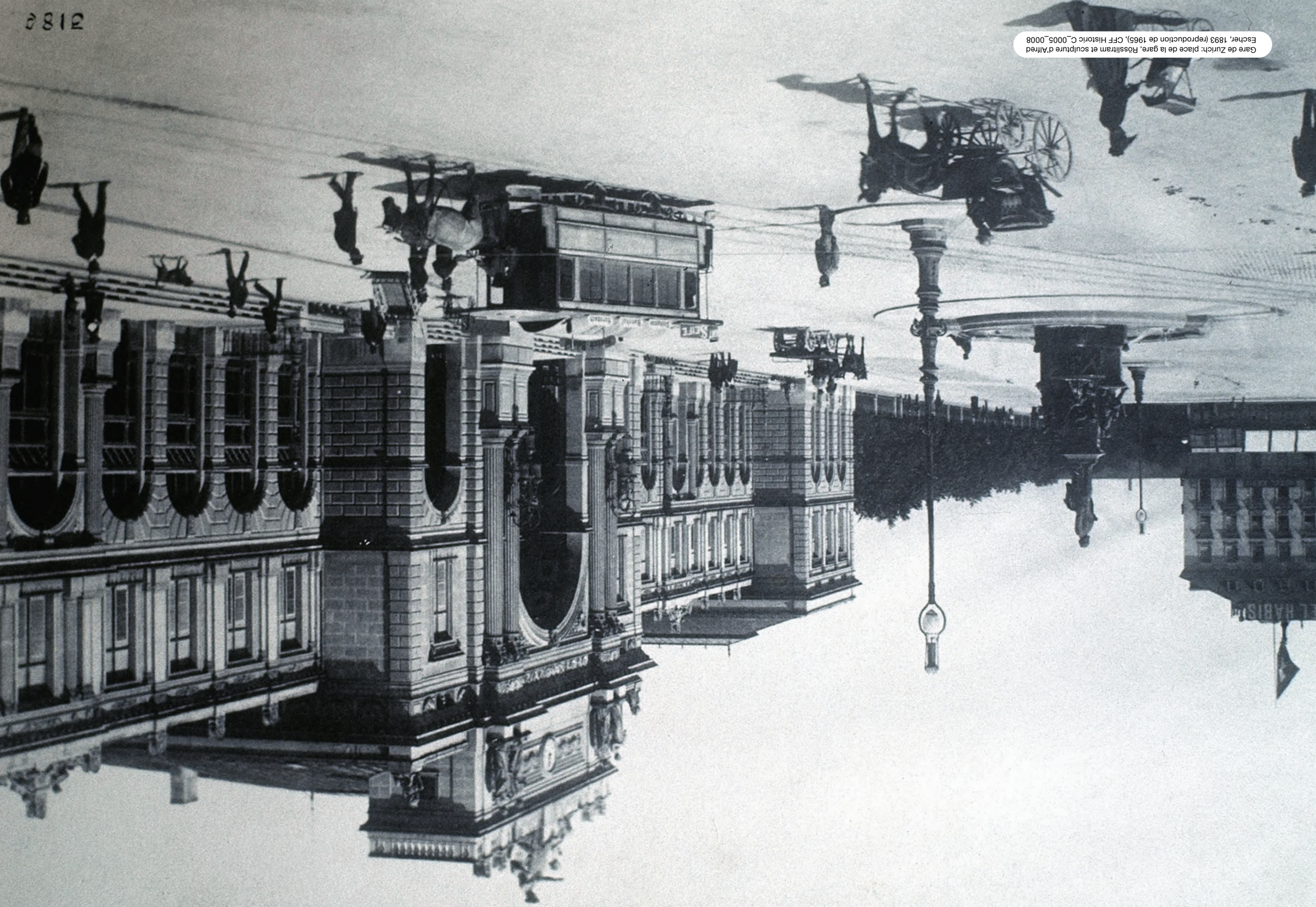
«Les années fastes, j'imprime jusqu'à 200 000 billets», raconte ce sympathique monsieur. Il compte parmi sa clientèle, outre CFF Historic, d'autres chemins de fer historiques ainsi que des musées et des collectionneuses et collectionneurs privés. «Mon principal souci actuellement, c'est l'approvisionnement en matériau.» La recherche de cartons vierges historiques s'avère de plus en plus difficile, c'est pourquoi Nicolas a choisi de les produire lui-même. Il a même fait l'acquisition d'une machine Monotype pour couler ses propres caractères en plomb. Tout cela pour que l'héritage d'Edmondson perdure encore longtemps. «J'espère pouvoir continuer à imprimer ainsi pendant encore 150 ans», dit-il en souriant. Grâce à son travail, un pan important de l'histoire ferroviaire est non seulement préservé, mais reste aussi vivant et accessible.

Joshua Schenkel, CFF Historic



8

1. Billets en carton Edmondson (modèles) des CFF. Au 1er mai 1903: jaune pour la 1re classe, vert pour la 2e classe et marron pour la 3e classe. CFF Historic Ob_Bi_001_0018, Ob_Bi_001_0014, Ob_Bi_001_0002
2. Bureau d'exploitation avec cabinet et horodateur pour les billets en carton Edmondson, 1955, CFF Historic F_145_00001_05_019
3. Impression de billets sur une presse de la Maschinenfabrik Goebel à l'imprimerie des CFF à Berne, 1944, CFF Historic R_0822_07
4. Billets en carton imprimés à l'imprimerie des CFF à Berne, 1943, CFF Historic R_0652_01
5. Presse à imprimer, modèle MFDD (n° 1161) de la Maschinenfabrik Goebel, Darmstadt, image de catalogue, 1930, © Maschinenfabrik Goebel, Darmstadt
6. L'«Atelier Typo de la Cité» de Nicolas Regamey dans la vieille ville de Lausanne, 2025, © CFF Historic
7. Chaque mètre carré est mis à contribution: cabinets pour les billets Edmondson à l'«Atelier Typo de la Cité» de Nicolas Regamey, 2025. © CFF Historic
8. Forme d'impression prête pour un billet en carton de CFF Historic à l'«Atelier Typo de la Cité» de Nicolas Regamey, 2025, © CFF Historic



Gare de Zurich: place de la gare, Rössltram et sculpture d'Alfred Escher, 1893 (reproduction de 1965), CFF Historic C_0005_0008

Agenda

4.7.2026 Erstfeld

Exposition et visites guidées dans le dépôt ferroviaire

Visite du dépôt d'Erstfeld

11.7.2026 Faido/Göschenen

Route de la Tremola et Compagnie du Saint-Gothard au départ de Faido ou de Göschenen

Train découverte San Gottardo et route de la Tremola en car postal

1.8.2026 Erstfeld

Exposition et visites guidées dans le dépôt ferroviaire

Visite du dépôt d'Erstfeld

8.8.2026 Faido/Göschenen

Route de la Tremola et Compagnie du Saint-Gothard au départ de Faido ou de Göschenen

Train découverte San Gottardo et route de la Tremola en car postal

8.8.2026 Erstfeld

Voyage en train historique avec visite guidée

Train découverte San Gottardo et Sasso San Gottardo

11.7.2026 Erstfeld/Bodio

Voyage en train historique au Saint-Gothard

Train découverte San Gottardo

11.7.2026 Erstfeld

Dans la cabine de conduite historique, sur la ligne de faîte du Saint-Gothard jusqu'à Bodio

Voyage en cabine de conduite au Saint-Gothard

8.8.2026 Erstfeld/Bodio

Voyage en train historique au Saint-Gothard

Train découverte San Gottardo

8.8.2026 Erstfeld

Dans la cabine de conduite historique, sur la ligne de faîte du Saint-Gothard jusqu'à Bodio

Voyage en cabine de conduite au Saint-Gothard

30.8.2026 Olten/Läufelfingen/Sissach

Voyage à bord de la Ce 6/8 III 14305 historique, «Crocodile»

La «Crocodile» sur l'ancienne ligne du Hauenstein

11.7.2026 Zurich/Lucerne

Modernité et tradition dans une atmosphère méridionale

Train découverte San Gottardo jusqu'à Bellinzone

11.7.2026 Oberwald/Erstfeld

Vapeur et électricité au Saint-Gothard au départ d'Oberwald/d'Erstfeld

Train découverte San Gottardo et train à vapeur de la Furka

8.8.2026 Zurigo/Lucerna

Modernité et tradition dans une atmosphère méridionale

Train découverte San Gottardo jusqu'à Bellinzone

8.8.2026 Oberwald/Erstfeld

Vapeur et électricité au Saint-Gothard au départ d'Oberwald/d'Erstfeld

Train découverte San Gottardo et train à vapeur de la Furka

30.8.2026 Olten

Dans la cabine de conduite historique d'Olten à Sissach et retour

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

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!



Tasses TEE



Boîte de cartes postales «Ma Suisse, mon chemin de fer»



Couteau de poche «Flèche rouge»



Trans Europ Express – Art de l’affiche

10 %
de réduction



10 % de réduction pour le train découverte du Saint-Gothard

Bénéficiez d’une réduction de 10 % sur les billets pour notre «train découverte du Saint-Gothard» avec le code **GOTTARDO10**.

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

Shop



Kiosque à la gare de Genève, 1952,
CFF Historic R_2425_03

Impressum



Une Ae 6/6 traverse la gare de Lugano avec un train
de marchandises, 1960, CFF Historic C_0011_0017

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

Voyageurs et voyageuses sur le quai, voies 7/8, à la gare de Berne, 190, CFF Historic R_7003_20