Historic

CFF Historic Magazine



Numéro

2



Train spécial à vapeur près de Sonceboz-Sombeval avec Ec 2/5 «Genève» en tête, 1958, CFF Historic C_0045_0002

Éditorial

Des histoires émouvantes

Chères lectrices, chers lecteurs,

Je suis très heureux de vous présenter cette deuxième édition du magazine de CFF Historic, qui nous ramène à l'époque des trains à vapeur des CFF et nous rappelle la rudesse des métiers et des véhicules d'antan. Cette édition met également en lumière la collaboration avec le service spécialisé Conservation des monuments historiques CFF. Vous y découvrirez le parcours de cheminots, des documents uniques retrouvés dans les archives, des entretiens intéressants et une rétrospective de nos temps forts de l'année, des journées ferroviaires du Saint-Gothard à la journée portes ouvertes à Windisch, en passant par le retour du chasse-neige rotatif à vapeur à Erstfeld. Laissez-vous embarquer et découvrez la diversité et la vitalité du patrimoine des CFF. Si vous êtes contributrice ou contributeur de CFF Historic, vous trouverez aussi la première édition de notre hors-série sur la collection de véhicules de CFF Historic, également disponible dans notre boutique en ligne. Je me réjouis de vous revoir prochainement à l'occasion de nos voyages découverte et de nos manifestations.

Mario Werren
Directeur général de la fondation



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

TABLE DES MATIÈRES

Les journées ferroviaires du Saint-Gothard 2025
Pages 04 – 05

L'influence de l'histoire sur l'avenir
Pages 06 – 07

Le chasse-neige rotatif Xrotm 100
Pages 08 – 09

Entre poussière de charbon et ascension professionnelle
Pages 10 – 11

La B 3/4 fête son grand retour
Pages 12 – 13

Le long chemin jusqu'au retour sur les rails
Pages 14 – 15

Les visages derrière la vapeur
Page 16

Dernière grande journée
Page 17

Agenda
Page 20

Shop
Page 21

Impressum
Page 23

Les journées ferroviaires du Saint-Gothard 2025: le chemin de fer à l'honneur à Erstfeld

Du 12 au 14 septembre 2025, Erstfeld a proposé un riche programme de divertissement, avec des voyages découverte, des locomotives historiques, des fanfares, des joueurs de cor des Alpes et de la vapeur, qui ont transformé la ville en une fête populaire. Les journées ferroviaires du Saint-Gothard 2025 n'étaient pas seulement une vitrine de l'histoire ferroviaire suisse, mais aussi une expérience pour tous les sens.

Un événement particulier a marqué le coup d'envoi, donné le vendredi 12 septembre: le retour, après un demi-siècle, du chasse-neige rotatif à vapeur Xrotm 100 sur son site d'origine. Jusqu'en 1975, c'est lui qui garantissait la praticabilité de la ligne ferroviaire du Saint-Gothard en hiver en dégageant les mètres de neige accumulés. Il est désormais retourné au dépôt d'Erstfeld, poussé par l'«Éléphant» et la légendaire «Crocodile». Des représentants des autorités tels que Fabian Zgraggen, conseiller municipal à Erstfeld, et Daniel Furrer, vice-président du gouvernement et directeur de la justice du canton d'Uri, ont salué ce retour. La conférence de presse de CFF Historic en l'honneur de ce chasse-neige rotatif vieux de 130 ans a été un franc succès, qui a suscité un vif intérêt médiatique ainsi que l'enthousiasme des ferrovipathes.

La locomotive à vapeur «Éléphant» a également suscité un vif intérêt, attirant de nombreux spectateurs et spectatrices, notamment au moment de l'approvisionnement en eau et des mouvements de manœuvre.



1



2

Le samedi et le dimanche, les trains historiques ont été mis à l'honneur. La C 5/6 «Éléphant» a fait deux allers-retours chaque jour vers Göschenen, de même que la «Crocodile» marron, qui a toujours fait battre le cœur des adeptes du chemin de fer. Les voyageuses et voyageurs étaient au rendez-vous, dans une ambiance qui rappelait les excursions scolaires d'antan, avec insouciance et joie anticipée.

Les visiteuses et visiteurs restés à quai pouvaient, par exemple, visiter l'exposition «Ligne. Montagne.», inaugurée en 2024 dans le dépôt de locomotives rénové d'Erstfeld, et y assister à des exposés passionnants de CFF Historic. La locomotive à vapeur «Éléphant» a également suscité un vif intérêt, attirant de nombreux spectateurs et spectatrices, notamment au moment de l'approvisionnement en eau et des mouvements de manœuvre. Par ailleurs, près de 3000 personnes ont admiré l'Ae 8/14, la «Landi-Lok», l'Ae 6/6, «Uri», l'Ae 8/14 11801 et la Re 6/6 11666 à l'intérieur ou devant le dépôt.

Samedi, la société musicale d'Uri a accueilli les visiteuses et visiteurs au son du cor des Alpes qui a résonné sur tout le site, créant une atmosphère unique entre tradition et modernité, technique et culture.

«Les journées ferroviaires ont été un franc succès, avec une météo au beau fixe et un public venu de Suisse et de l'étranger. Je suis pleinement satisfait», a déclaré Fabian Zgraggen, membre du conseil communal d'Erstfeld et du comité d'organisation. Pascal Mangold, président de l'association «Bahnhistorischer Verein» Erstfeld, a également exprimé son soulagement: «Tout s'est très bien passé. Les visiteuses et visiteurs étaient très satisfaits et nous avons pu leur montrer l'importance du site ferroviaire d'Erstfeld.»

La grande diversité des langues entendues au cours du week-end était particulièrement impressionnante. Des ferrovipathes venus de toute l'Europe avaient fait le déplacement et se frayaient une place dans la foule compacte pour prendre des photos.

Dans l'ensemble, le succès rencontré montre que les journées ferroviaires du Saint-Gothard sont parvenues à faire revivre l'histoire ferroviaire pour le plus grand plaisir d'un vaste public, et pas seulement des spécialistes. Il restera le souvenir d'un week-end rempli de nostalgie, de technique et d'émotions, mais aussi du sifflement discret du chasse-neige rotatif Xrotm 100, qui est enfin rentré au bercail.

Isabelle Bitterli, CFF Historic



3



4

1. Voyage découverte à bord de l'imposante C 5/6 2978, «Éléphant», 2025, photographie Daniel Spehr © CFF Historic
2. Des visiteuses et visiteurs assistent à un exposé de CFF Historic, 2025, photographie Daniel Spehr, © CFF Historic
3. En route avec la légendaire C 6/8 II 14253, «Crocodile», 2025, photographie Daniel Spehr © CFF Historic
4. Cors des Alpes devant le chasse-neige rotatif à vapeur historique Xrotm 100, 2025, photographie Daniel Spehr, © CFF Historic

L’influence de l’histoire sur l’avenir

Lorsque CFF SA réalise des travaux de construction et de renouvellement, divers intérêts de protection, normes et exigences opérationnelles entrent souvent en conflit. Reto Bieli, responsable du service spécialisé Conservation des monuments historiques CFF, revient sur ce qui compte et le rôle de CFF Historic dans ce contexte.

Reto, tu diriges le service spécialisé Conservation des monuments historiques CFF. Quelle est précisément ta mission?
Dans le cadre de ses activités, CFF SA doit tenir compte de la protection des sites construits, du patrimoine et du paysage, ainsi que des aspects archéologiques et de culture du bâti de la Confédération, des cantons et des communes. Le service spécialisé Conservation des monuments historiques soutient les responsables de projet en ce sens.

Quels sont les défis à cet égard?
En Suisse, la qualité de l’habitat et du paysage est très élevée dans de nombreux endroits. Elle est le fruit de plus d’un siècle d’engagement des responsables politiques, des autorités et des services dédiés à la protection des sites construits, des paysages et du patrimoine, ainsi qu’à la conception adéquate des bâtiments et des espaces ouverts. Pour les responsables de projet des divisions Immobilier, Infrastructure ou Marché Voyageurs de CFF SA, gérer les nombreux intérêts et directives avec des ressources très limitées est un exercice particulièrement délicat.

Comment cela se reflète-t-il dans votre quotidien?
La multitude d’intérêts rend la planification et la construction extrêmement difficiles. Une concertation et une coordination intenses sont nécessaires. Il se peut ainsi qu’une intervention majeure dans un intérêt local de protection constitue de loin la variante la moins invasive pour l’ensemble du système ferroviaire. Le cas échéant, les projets de développement du chemin de fer sont tributaires du soutien et de la volonté de parvenir à un compromis de toutes les parties prenantes.

Comment les CFF gèrent-ils les installations historiques?
Les décisions d’aujourd’hui profiteront à la génération suivante ou à celle d’après. Pour les ponts, les galeries, les murs de soutènement ou les tunnels historiques, le risque est de sous-estimer leur qualité et de surévaluer le respect des normes générales. Plutôt que de miser sur l’entretien et le renouvellement partiel, on privilégie les nouvelles constructions de remplacement lourdes et coûteuses aux répercussions majeures.

Quel est le rôle de CFF Historic à cet égard?
CFF Historic joue un rôle majeur pour le service spécialisé Conservation des monuments historiques et de nombreuses autres organisations de CFF SA.

> **Elle est le fruit de plus d’un siècle d’engagement des responsables politiques, des autorités et des services dédiés à la protection des sites construits, des paysages et du patrimoine, ainsi qu’à la conception adéquate des bâtiments et des espaces ouverts.**

Avec ses archives, ses collections et sa bibliothèque, la fondation est en quelque sorte la «conscience historique» de CFF SA et présente une utilité spécialisée, architecturale et culturelle directe. CFF SA n’entretient ni les bâtiments, ni les autres ouvrages anciens, mais ceux qui sont importants et qui présentent un intérêt public. L’évaluation repose sur les bases fournies par CFF Historic.

CFF Historic soutient-elle CFF SA également dans le cadre des nouveaux projets?
Oui, et même dans une large mesure. Avec ses archives et son activité, CFF Historic aide à instaurer la sécurité en matière de planification et juridique. Les dossiers conservés dans ses fonds contiennent des plans et servent de base aux analyses historico-légales qui peuvent s’avérer très importantes en cas de questions liées à la propriété historique et aux droits d’utilisation.

Peux-tu me citer des exemples de constructions nouvelles pour lesquelles CFF Historic a apporté son soutien?
Dans le cadre de la planification des gares de Lucerne, Lausanne, Bâle ou Genève, ou encore du développement urbain des ateliers de Bellinzone, les responsables de projet et le service spécialisé de CFF Historic ont utilisé des plans historiques, des photographies, des objets de collection et des maquettes, et ont également remis à CFF Historic des dossiers importants provenant des archives locales. Les prestations professionnelles de CFF Historic sont très chronophages et coûteuses pour la fondation et ne doivent pas être réalisées par CFF SA.

Comment CFF Historic aide-t-elle CFF SA à cultiver son identité?
D’une part grâce au travail de fond mentionné, d’autre part grâce à ses offres concrètes en matière de culture ferroviaire suisse. CFF Historic fait partie intégrante du patrimoine culturel vivant. Son travail témoigne du rôle majeur que joue le chemin de fer dans le développement général et l’aménagement de notre pays. Grâce au programme diversifié, aux voyages à bord de trains historiques, aux formats de médiation et aux publications, elle rend l’histoire palpable pour le grand public.

Peut-on dire que le traitement de l’histoire a une influence directe sur le présent?
Sans aucun doute. La fondation est le socle de l’historiographie de l’entreprise, de la préservation du patrimoine historique et de l’évaluation des intérêts de protection. CFF Historic rend tangible et visible l’identité de CFF SA et montre qu’elle est bien plus que ce que l’on voit aujourd’hui sur les rails et dans les gares. Elle reflète la robustesse d’une entreprise à l’histoire exceptionnelle qui a marqué le développement de toute la Suisse. En documentant soigneusement, en transmettant et en ravivant cette histoire, CFF Historic renforce la marque et l’identité de CFF SA.

Interview: Isabelle Bitterli, CFF Historic



1. Reto Bieli, responsable du service spécialisé Conservation des monuments historiques CFF, 2026, © Reto Bieli

Le chasse-neige rotatif Xrotm 100 à Erstfeld, poussé par la locomotive à vapeur C 5/6 2978, «Éléphant», 2025, © Kevin Puppato

Retour au bercail pour le chasse-neige rotatif Xrotm 100 à Erstfeld

Il y a 130 ans, le chasse-neige rotatif à vapeur Xrotm 100 faisait figure d'innovation majeure en s'imposant comme une aide précieuse dans le maintien du trafic ferroviaire en hiver. Il est à présent revenu sur son lieu d'intervention initial à Erstfeld.



1

Il y a 130 ans, mi-janvier 1895, la vallée de la Reuss dans le canton d'Uri était frappée par un violent assaut hivernal. Après plusieurs jours de chutes de neige sans interruption, la ligne du Saint-Gothard était ensevelie sous des avalanches. Les villes de Göschenen et d'Airolo disparaissaient lentement sous la neige. Les méthodes de déneigement utilisées jusqu'alors ne suffisaient pas pour éliminer des masses de neige aussi importantes et compactes, et la Suisse dépendait de l'indispensable ligne ferroviaire du Saint-Gothard. Impraticable pendant plusieurs jours, la ligne ferroviaire a dû être libérée à maints endroits au moyen de pelles et de pioches. Pour prévenir de futures interruptions de la ligne pendant les rudes mois d'hiver, la Compagnie du Saint-Gothard rechercha de nouvelles méthodes et, dès le mois de juin de la même année, elle commanda un chasse-neige rotatif à vapeur à la société Henschel & Sohn de Kassel: le Xrotm 100. Deux mois seulement après sa livraison, en mars 1896, il intervint pour la première fois après une avalanche.

Cet engin a révolutionné le déblaiement de la neige en haute montagne. Une turbine géante à vapeur propulsait la neige jusqu'à 90 m de distance. Pendant près de 80 ans, il a été un précieux allié du personnel ferroviaire chargé de garantir l'exploitation. Le Xrotm 100 a été utilisé pour la dernière fois sur la ligne en avril 1975.

Poussé par la locomotive à vapeur C 5/6 2978, «Éléphant», et la Ce 6/8 II 14253, «Crocodile», il a regagné son site d'origine le vendredi 12 septembre 2025, où il a été accueilli en grande pompe par le gouvernement du canton d'Uri et les médias. Il rejoindra bientôt l'exposition «Ligne. Montagne. L'histoire du chemin de fer au Gothard» de CFF Historic au dépôt des locomotives d'Erstfeld.

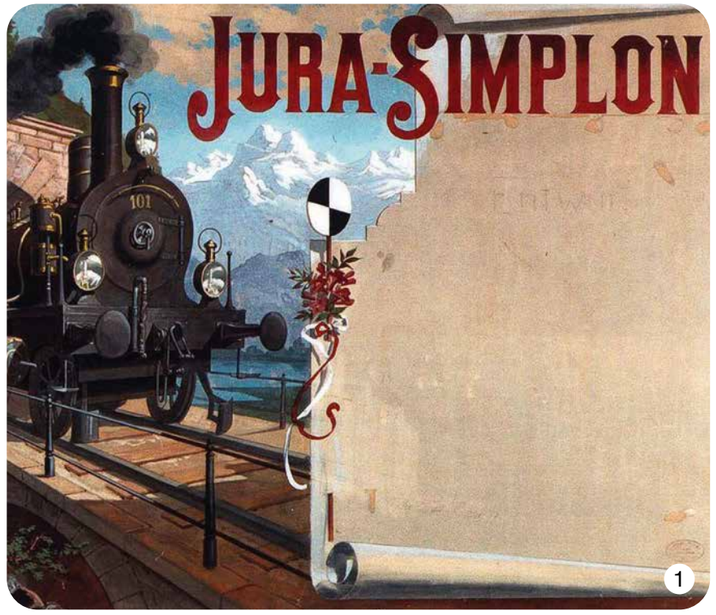
Isabelle Bitterli, CFF Historic

1. Le chasse-neige rotatif à vapeur Xrotm à Wassen, CFF Historic C_0017_0107

Entre poussière de charbon et ascension professionnelle: chauffeurs et mécaniciens aux CFF

D'apprenti au dépôt à mécanicien de locomotive: les destins de Gottlieb Wildi et d'Ernst Schneeberger témoignent de la rudesse, mais aussi de la fiabilité du parcours professionnel à l'ère des locomotives à vapeur.

À l'époque des locomotives à vapeur, tout mécanicien de locomotive devait presque toujours commencer par faire ses armes au dépôt. Avant d'occuper la cabine de conduite tant convoitée, il fallait plusieurs années de dur labeur comme apprenti et chauffeur. Le métier était salissant, dangereux et très physique. En compensation, il servait de tremplin pour embrasser une carrière stable de fonctionnaire qui, à l'époque, était réservée aux hommes.

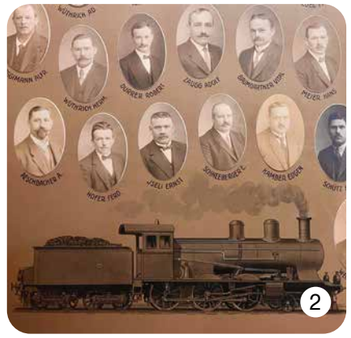


1

Il fallait généralement commencer par se former pendant plusieurs années au dépôt ferroviaire. Les jeunes hommes nettoyaient les locomotives, retiraient la suie et les cendres volantes, lubrifiaient les pièces mobiles et polissaient le métal. Ce faisant, ils se familiarisaient avec chaque composant de la machine. Ils devaient se lever tôt pour remettre en état les locomotives froides et les préparer pour la prochaine utilisation. Ceux qui faisaient leurs preuves devenaient chauffeurs de locomotive.

Les chauffeurs étaient responsables du feu et donc de la vapeur dans la chaudière. À chaque service, ils pelletaient plusieurs tonnes de charbon dans la chambre de combustion, broyaient les morceaux et les disposaient de manière à obtenir un bon rapport chaleur-vapeur. Le mécanicien gérait la vitesse et la direction du train, tout en gardant un œil sur le niveau d'eau dans la chaudière et les affichages. Une collaboration étroite était nécessaire. Sans un bon chauffeur, même le meilleur mécanicien ne pouvait pas conduire sa locomotive avec assurance.

Les carrières de Gottlieb Wildi et d'Ernst Schneeberger, que l'on peut retracer à partir des registres des fonctionnaires des CFF, témoignent de la voie toute tracée qu'offrait ce parcours. Gottlieb Wildi est né en 1876


2

à Wiggiswil, dans le canton de Berne. Entré au service de la voie en 1897, il fut définitivement engagé trois ans plus tard, en 1900, comme chauffeur à Bienne. Son salaire annuel était alors de 1600 francs. Celui-ci augmentait à chaque année de service supplémentaire. Le 1er juillet 1907, il fut promu mécanicien de locomotive, devenant ainsi responsable de la locomotive et non plus du feu. Au cours des années suivantes, son salaire continua d'augmenter, passant à 2900 francs en 1912, puis à 3600 francs en 1919, soit le montant maximal dans sa catégorie salariale. Aux chemins de fer, l'ancienneté, l'expérience et la fiabilité se traduisaient assez directement dans les échelons salariaux.

Ernst Schneeberger, né en 1880 à Schoren près de Berne, a connu un parcours similaire. Il entra provisoirement au service de la voie en 1901, probablement comme apprenti. En 1904, il fut définitivement engagé comme chauffeur à Berne, avec un salaire initial de 1300 francs par an. Au cours des années suivantes, son salaire augmenta progressivement. En 1912, il gagnait déjà 2350 francs en tant que chauffeur; entre-temps, il avait été affecté à Thoune. Le 1er juillet 1914, il franchit une étape décisive dans sa carrière, avec sa nomination comme mécanicien de locomotive. Il assuma dès lors l'entière responsabilité de la machine et du train. Son salaire continua d'augmenter jusqu'au montant maximal de 3600 francs en 1922.


3

Les exemples de Gottlieb et d'Ernst montrent à quel point les carrières étaient toutes tracées à l'ère de la vapeur. Des années de travail physique pénible dans la poussière de charbon, l'expérience et la collaboration permanente en cabine de conduite ouvraient la voie à des emplois sûrs au salaire croissant. Les chauffeurs étaient bien plus que de simples auxiliaires. Ils étaient des spécialistes du feu et de l'eau et le premier échelon de carrière d'un mécanicien de locomotive.

Johanna Rustler, CFF Historic

1. «Jura-Simplon», vers 1890, Conrad, E., CFF Historic W_025
2. «Association des mécaniciens de locomotive Section de Berne», (Schneeberger E., en bas, troisième en partant de la droite), 1922, CFF Historic Abl. 2018/006
3. «Un petit garçon devant une locomotive à vapeur», 1936, CFF Historic P_C03_0024
4. Sans titre, Ad. Schmid-Rösli, CFF Historic K_2026


4

La B 3/4 fête son grand retour

Un pan important de l'histoire industrielle et ferroviaire suisse fait son retour sur les rails. Juste à temps pour son 110e anniversaire, la B 3/4 1367 s'offre une révision intégrale et une cure de jouvence.



La B 3/4 reprendra du service juste à temps pour son 110e anniversaire. CFF Historic prévoit de lui faire effectuer son premier trajet, après cette longue interruption, sur l'ancienne ligne du Hauenstein, entre Olten et Sissach, et espère que de nombreuses personnes accueilleront et accompagneront ce monument de l'histoire ferroviaire suisse lors de sa course anniversaire.

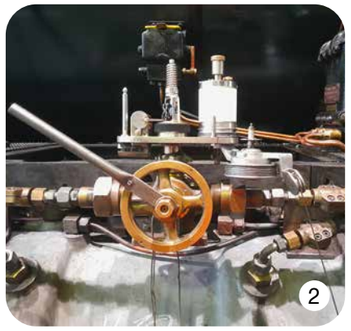
Isabelle Bitterli, CFF Historic

La B 3/4 1367 a été construite en 1916 par la Fabrique suisse de locomotives et de machines (SLM). Grâce à sa technologie innovante pour l'époque, elle était plus performante et plus économe que ses prédécesseuses et pouvait ainsi être utilisée à différentes fins sur l'ensemble du réseau ferroviaire, aussi bien pour le transport de personnes que de marchandises.

Après son remisage en 1964, elle fut transférée dans différents dépôts avant d'être exposée au Musée Suisse des Transports à Lucerne entre 1989 et 1995. Seule locomotive conservée de sa série, elle en est la dernière représentante. En 2001, elle est officiellement devenue la propriété de CFF Historic.

Après plus d'un siècle de bons et loyaux services, la grande dame restait digne, mais était arrivée au bout de ses capacités techniques. En 2024, il a été décidé de confier sa révision aux ateliers de Meiningen (Allemagne), spécialisés dans les locomotives à vapeur depuis l'époque de la RDA. La machine y a été intégralement révisée. Seule la chaudière était encore en bon état et a pu être conservée.

1. La B 3/4 à Arnstadt (D), 2025, © CFF Historic
2. Appareil d'indexation sur le cylindre recouvert de la B 3/4 lors d'un test d'entrée et de sortie de la vapeur, 2025, © CFF Historic



Locomotive à vapeur B 3/4 1367 avec voitures en acier lourd près de Läufelfingen, 1978, CFF Historic R_6723_08

Le long chemin jusqu'au retour sur les rails: la restauration de la B 3505 est terminée

Quand un véhicule ferroviaire revient sous les feux de la rampe après plus d'un siècle, c'est une déclaration d'amour à l'histoire et à l'artisanat. Lors de la Journée annuelle de la vapeur à la Rotonde de Delémont de CFF Historic, le public a découvert la B 3505 au terme de sept années de restauration, jusque dans ses moindres détails en laiton, par l'association Historische Eisenbahn Gesellschaft (HEG).



1



2

Construite en 1902 par la Société Industrielle Suisse (SIG) pour la Compagnie Jura-Simplon, la B 3505 portait à l'époque le numéro J.-S. B2 915. Un an plus tard, elle fut transférée aux CFF, nouvellement créés, reçut son numéro actuel et officia jusque dans les années 1950. Vidée de son aménagement intérieur, elle fut ensuite transformée en wagon d'essai de freinage, ce qui lui permit d'échapper de justesse à une mise au rebut. C'est grâce à l'engagement sans faille de l'association HEG, qui a récupéré et sauvé le véhicule en 1989, qu'elle a aujourd'hui retrouvé sa splendeur d'antan.

Lorsque la restauration a commencé, la voiture n'était plus qu'une coquille vide. La caisse en bois a été séparée du châssis, la structure métallique sablée et réparée. De nouveaux cadres en bois, des solives et une nouvelle zinguerie ont été installés, les fenêtres et les plates-formes ont été reconstruites, et même le dispositif de frein d'alarme a été refait d'après les anciens modèles.

Tous ces travaux avaient pour but de conserver autant que possible la substance d'origine. Ursin della Morte, menuisier et historien de l'association HEG, raconte: «En tant que voiture de deuxième classe, elle devait avoir une petite touche luxueuse, moindre que celle de la première classe, mais supérieure à celle de la troisième classe.»

Sa structure est en chêne, avec des moulures et des panneaux en érable, et les parois intérieures sont en pin nord-américain. Un porte-bagages d'origine, découvert par hasard sur la plate-forme Ricardo, a servi de modèle pour la fabrication de nouveaux supports et consoles dans une fonderie. Les plaques d'usine et les inscriptions en émail ont été refondues ou refaites. Les banquettes ont été fabriquées dans un atelier de Constance, dans le sud de l'Allemagne, avec des ressorts, des sangles et des revêtements inspirés du modèle historique, mais dans des matières actuelles difficilement inflammables.



3

Seule l'inscription SBB-CFF déroge au schéma habituel: des recherches approfondies ont révélé que l'inscription avec une ombre noire était historiquement incorrecte. La B 3505 est ainsi le premier véhicule de la collection de CFF Historic à arborer à nouveau l'inscription jaune originale avec une ombre brun chaud.

Aujourd'hui, la B 3505 est la seule voiture de deuxième classe datant d'avant la Première Guerre mondiale qui a été conservée. Sa restauration d'après l'état de la voiture en 1915 n'est pas seulement un projet de conservation du patrimoine, mais aussi un symbole des connaissances, des recherches et du savoir-faire nécessaires pour faire revivre un pan de l'histoire ferroviaire. «De nombreux détails étant introuvables, il a fallu les réinventer, tout en restant fidèle à l'original», explique Ursin della Morte. Objectif atteint. Aujourd'hui, la voiture a retrouvé l'élégance de 1915, l'odeur du bois et les surfaces faites à la main et nous transporte, pour un court instant, dans une autre époque.

L'objectif n'a jamais été d'en faire une pièce de musée figée. CFF Historic et la HEG s'engagent à la remettre sur les rails afin que le public puisse en profiter. La B 3505 restaurée sera utilisée à l'avenir pour des courses historiques, telle une capsule temporelle sur rails et comme preuve que l'histoire ne disparaîtra pas tant que des personnes la préserveront avec dévouement.

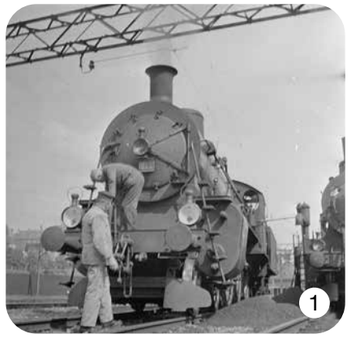
Isabelle Bitterli, CFF Historic

1. Ursin della Morte, menuisier et historien de la HEG dans la B 3505 restaurée, 2025, © CFF Historic
2. La voiture B 3505 restaurée avec ses nouvelles banquettes et ses nouveaux porte-bagages, 2025, © CFF Historic
3. La B 3505 brille d'un nouvel éclat, 2025, © CFF Historic

Les visages derrière la vapeur – Registres des fonctionnaires des CFF, témoins d'une époque

Les registres des fonctionnaires des Chemins de fer fédéraux suisses ouvrent une fenêtre sur le monde ferroviaire d'antan et les personnes qui l'ont marqué. Ce qui était autrefois une formalité administrative est aujourd'hui une source inestimable pour la recherche sur l'histoire sociale, technique et économique de la Suisse.

Le registre des fonctionnaires des CFF est un document interne qui recense tous les employés ayant le statut de fonctionnaire. Il contient des données personnelles telles que le nom, l'année de naissance, le lieu d'origine et le salaire annuel, ainsi que d'autres informations sur la fonction et la place au sein de l'organisation. Il était mis à jour et réédité tous les deux ou trois ans.



La consultation des registres des fonctionnaires de l'ère des locomotives à vapeur est particulièrement intéressante. À l'époque où la vapeur régnait sur les rails, les fonctionnaires, qu'ils soient mécaniciens de locomotive, chauffeurs, employés d'atelier ou chefs de gare, constituaient l'épine dorsale de l'exploitation ferroviaire. Leurs inscriptions dans les registres révèlent le lien intrinsèque qui unissait l'homme et la machine. Derrière chaque locomotive qui traversait la Suisse en soufflant se cachait une multitude de personnes dont le travail se reflétait dans ces livres. Les registres montrent de manière impressionnante la diversité des activités aux CFF et à quel point les métiers, la technique et l'évolution de la société étaient étroitement liés. Ils retracent non seulement des carrières, mais aussi un pan de l'histoire industrielle suisse, dans lequel la locomotive à vapeur est devenue un symbole de progrès.

Les registres du personnel jusqu'en 1973 ont été intégralement numérisés et peuvent être consultés dans la salle de lecture de CFF Historic. Ils sont ainsi accessibles aux chercheuses et chercheurs, aux ferrovipathes et aux généalogistes qui souhaitent en savoir plus sur l'histoire des CFF et de leur personnel.

Les registres des fonctionnaires relient ainsi le passé et le présent: ils préservent l'héritage de l'époque des locomotives à vapeur et font revivre l'histoire du personnel des CFF.

Laura Kaiser, CFF Historic

1. Dépôt de locomotives Aebimatt à Berne, locomotive à vapeur A 3/5 644, personnel devant et sur la locomotive, 1936, CFF Historic SV_050_03
2. Le registre des fonctionnaires des CFF, 2025, © CFF Historic



Dernière grande journée à Windisch

CFF Historic a organisé sa dernière journée portes ouvertes sur le site de Windisch. Des centaines de visiteuses et visiteurs ont pu découvrir en exclusivité les archives, la bibliothèque et les collections, et voir de près comment l'histoire ferroviaire est préservée, étudiée et transmise.



En 2027, CFF Historic emménagera sur son nouveau site d'Olten

La journée portes ouvertes à Windisch s'est déroulée sous le signe de la découverte et de la rencontre. Des véhicules légendaires attendaient les visiteuses et visiteurs à l'entrée du bâtiment: la «Crocodile», une voiture-restaurant historique, et l'élégante voiture-salon de 1956, également connue sous le nom de «voiture du Conseil fédéral», utilisée autrefois pour les hôtes officiels. Ils y ont découvert des automates à musique historiques, du matériel ferroviaire ancien, des lanternes et de nombreuses trouvailles, qui les ont replongés dans une époque ferroviaire révolue depuis longtemps.

Le billet permettait également de participer à de courtes visites guidées des archives, de la collection d'affiches et de la bibliothèque à la découverte de trésors habituellement cachés de CFF Historic. Des activités interactives et des projections de films historiques ont complété l'expérience et ont fait de cette journée un échange vivant entre le passé et le présent.

Des trésors d'archives, graphiques artistiques et objets rares dévoilant ce qui caractérise CFF Historic, à savoir sa passion pour la préservation du patrimoine culturel des chemins de fer suisses et son accessibilité à tous.



Cette journée était également une journée d'adieu: il s'agissait du dernier grand événement organisé sur le site de Windisch. En 2027, CFF Historic emménagera sur son nouveau site d'Olten, dans des locaux modernes et rénovés, ce qui permettra une collaboration encore plus étroite de ses équipes.

Une journée émouvante, riche en histoire, en rencontres et en confiance – un adieu digne au site de Windisch et un regard plein d'espoir vers l'avenir.

Sofia Bartsch, CFF Historic

1. Coup d'œil dans les archives de CFF Historic, 2025 © CFF Historic
2. Des visiteurs et visiteuses admirent la collection d'affiches de CFF Historic, 2025 © Rail Production/CFF Historic

La C 5/6 2978, «Éléphant» sur la ligne entre Amsteg et Intschi, 2025, © Herbert Roseng

Agenda

04.04.2026 | Erstfeld
Exposition et visites guidées dans le dépôt ferroviaire
Visite du dépôt d’Erstfeld

24.04.2026 | Olten/Sissach/Bâle
Voyage découverte à bord de la RAe 2/4 1001
Avec la «Flèche rouge» jusqu'à Bâle

25/26.04.2026 | Olten/Sissach
Voyage découverte en train à vapeur
À toute vapeur sur l’ancienne ligne du Hauenstein

02.05.2026 | Erstfeld
Exposition et visites guidées dans le dépôt ferroviaire
Visite du dépôt d’Erstfeld

09.05.2026 | Erstfeld/Bodio
Voyage en train historique au Saint-Gothard
Train découverte du Saint-Gothard

09.05.2026 | Zurich/Lucerne
Modernité et tradition dans une atmosphère méridionale
Train découverte du Saint-Gothard jusqu’à Bellinzone

10.05.2026 | Olten/Zurich
Voyage découverte en RAe TEE II 1053
Voyage en «Trans Europ Express» pour la fête des Mères

23/24.05.2026 | Brugg/Wildegg
Voyage découverte en train à vapeur
Bahnfestival Brugg 2026

23/24.05.2026 | Rapperswil/Zürich Wiedikon/ Baden/Brugg
Voyage découverte en train historique
Le Bahnfestival de Brugg en locomotive

23/24.05.2026 | Rapperswil/Brugg
Voyage en cabine de conduite historique
Voyage à bord de la cabine de conduite de l’Ae 3/6 I

06.06.2026 | Erstfeld
Exposition et visites guidées dans le dépôt ferroviaire
Visite du dépôt d’Erstfeld

13.06.2026 | Erstfeld/Bodio
Voyage en train historique au Saint-Gothard
Train découverte du Saint-Gothard

13.06.2026 | Zurich/Lucerne
Modernité et tradition dans une atmosphère méridionale
Train découverte du Saint-Gothard jusqu’à Bellinzone

13.06.2026 | Göschenen/Faido
Route de la Tremola et Compagnie du Saint-Gothard au départ de Göschenen ou de Faido
Train découverte du Saint-Gothard et route de la Tremola en car postal

13.06.2026 | 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

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



Tasse «Crocodile»



Porte-clés «Crocodile»



Tasse «Éléphant»



Porte-clés «Éléphant»

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



Visiteurs et visiteuses du salon de Coblence devant
la locomotive à vapeur Eb 3/5 5819, 1984, CFF Historic R_7328_01

Impressum



Gare de Monthey avec la locomotive à vapeur
B 3/4 1338, 1946, CFF Historic R_1160_04

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

Locomotive à vapeur C 5/6 en gare de Lucerne, 1948, CFF Historic R_1660_11