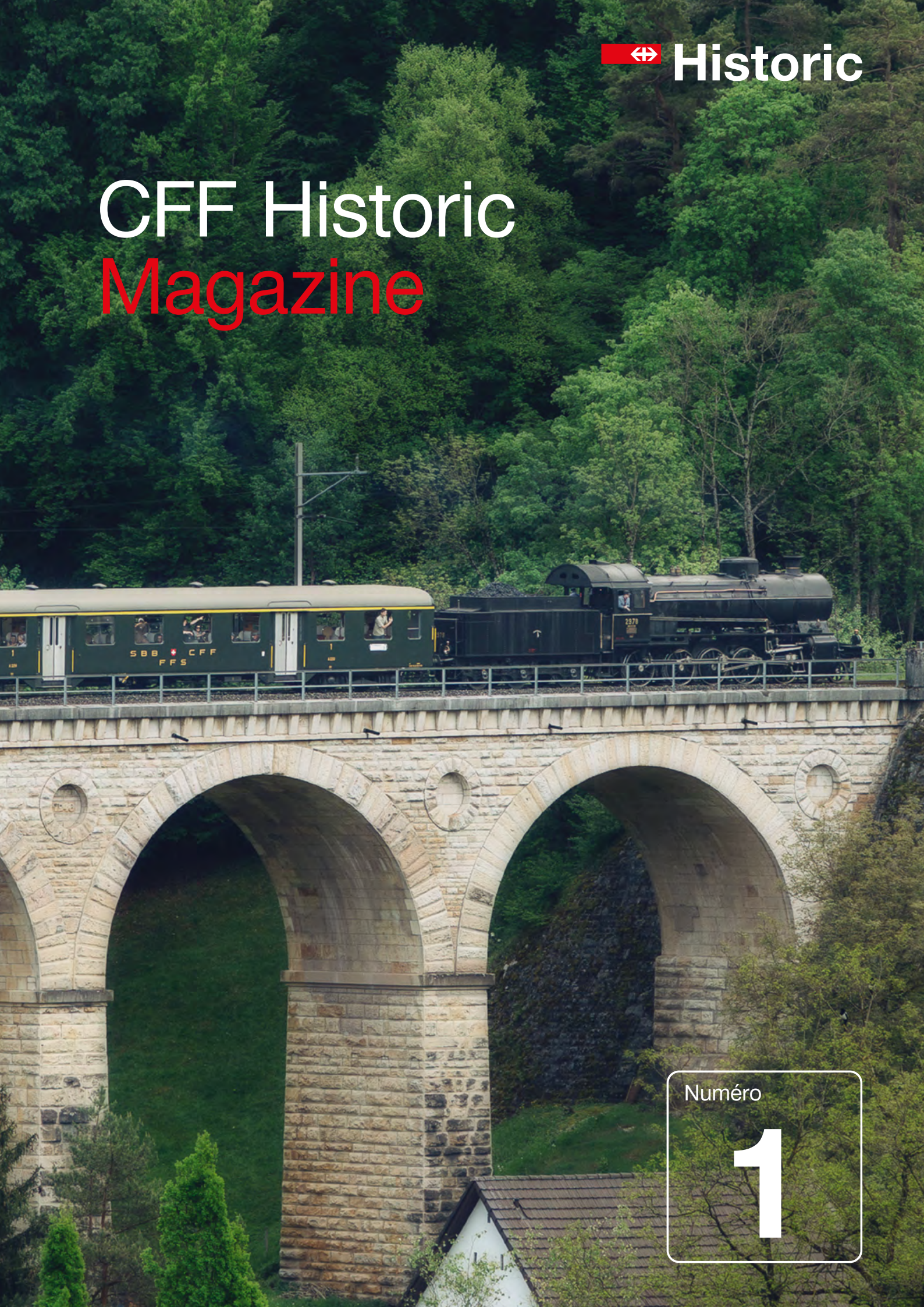
Historic

CFF Historic Magazine



Numéro

1



Voyageurs sur le quai de la gare de Lucerne devant un train équipé d'un véhicule de mesure pour la ligne de contact, 1957 (env.) CFF Historic C_0066_0151

Éditorial

Une fenêtre sur le monde de l'histoire ferroviaire

Chères lectrices, chers lecteurs,

Nous sommes heureux de vous présenter la première édition du nouveau magazine CFF Historic. Chaque nouveau numéro sera l'occasion de voyager à travers le temps et la technologie et de découvrir des moments émouvants en train, des locomotives restaurées ainsi que les personnes qui font revivre la grande histoire comme les petites histoires du chemin de fer. Ce magazine rend hommage au riche héritage des CFF et à tous ceux et celles qui le préservent et le transmettent. Embarquez et accompagnez-nous dans ce passionnant voyage à travers l'histoire du chemin de fer.

Toni Häne
Président du conseil de Fondation

Mario Werren
Directeur de la Fondation

Stratégie et objectifs de la Fondation CFF Historic

CFF Historic préserve et transmet à un large public l'héritage historique des CFF. Elle a pour objectif principal de faire revivre de manière authentique l'histoire du chemin de fer à travers des trains d'époque et des sites historiques. Parallèlement, elle numérise systématiquement les archives et les collections, afin de préserver durablement les connaissances et de les rendre accessibles.

Grâce à une image publique moderne, à une étroite collaboration avec les CFF et à une présence renforcée dans les médias, nous souhaitons rendre plus visible et tangible l'histoire ferroviaire des CFF qui fait partie intégrante de l'identité suisse.

TABLE DES MATIÈRES

Les membres du conseil de fondation et de la Direction
Page 04

Centre d'histoire ferroviaire
Pages 06 – 07

Une histoire qui roule
Pages 08 – 09

Protégez vos yeux
Pages 10 – 11

Un voyage dans le temps sur les rails
Page 12

145e anniversaire
Page 13

Au Bahnpark de Brugg
Pages 14 – 15

Programme
Page 16

Shop
Page 17

Impressum
Page 19

Les membres du conseil de fondation et de la Direction se présentent

Conseil de fondation



Toni Häne
Président du conseil de Fondation



Beatrice Bichsel
Responsable CFF Immobilier



Isidor Baumann
Ancien conseiller aux États du canton d'Uri



Markus Jordi
Ancien responsable Human Resources CFF



Alexander Muhm
Responsable du trafic marchandises CFF



Daniel Geissmann
Ancien resp. de l'exposition et de la collection du Musée suisse des transports



Reto Bieli
Responsable du service spécialisé Conservation des monuments historiques CFF



Christophe Gardan
Responsable Finances de la division Marché Voyageurs des CFF

Direction



Mario Werren
Directeur de la Fondation



Dorothee Ryser
Responsable archives/ collections/bibliothèque



André Schönenberger
Responsables matériel roulant/ production ferroviaire



Sarah Mondini
Responsable marketing/ médiation/communication



Silvan Bürgi
Responsable gestion sites et services

CFF Historic – Revivre et préserver l'histoire ferroviaire

Créée en 2001, la Fondation pour le patrimoine historique des CFF (CFF Historic en abrégé) a pour mission de collecter, de conserver, de documenter et d'archiver les témoins de l'histoire ferroviaire suisse.

CFF Historic abrite plus de 200 véhicules historiques répartis sur différents sites à travers la Suisse, qui sont entretenus en collaboration avec des associations locales. Chaque année, la Fondation organise de nombreux voyages découvertes à bord de matériel roulant historique, afin de permettre à un large public de découvrir ou de revivre l'histoire ferroviaire suisse. En 2025, CFF Historic a organisé et réalisé plus de 100 visites guidées des dépôts de véhicules ou de la nouvelle exposition «Ligne. Montagne. L'histoire du chemin de fer au Gothard» à Erstfeld. En plus, la Fondation gère des archives d'actes et d'images dont le volume ne cesse de croître, des collections d'objets, une bibliothèque spécialisée, une salle de lecture publique et une base de données accessible au public.

Plus de 200 véhicules historiques sont entretenus en collaboration avec des associations locales.

L'«Éléphant» en route avec le train découverte, 2025, photographie Fredy Zurkirchen, © CFF Historic

Olten devient le centre de l'histoire ferroviaire au «km 0»

CFF Historic déménage et ouvre ainsi un nouveau chapitre. À partir de 2027, la Fondation aura son siège à Olten, le «km 0» du chemin de fer, qui est non seulement idéalement située sur le plan des transports, mais aussi un lieu symbolique de l'histoire ferroviaire.

À cette fin, deux bâtiments classés dans le périmètre historique des CFF sont à l'heure actuelle restaurés entièrement par CFF Immobilier: la halle historique 500 et un nouveau pont roulant d'une capacité allant jusqu'à 130 tonnes formeront le futur atelier principal de CFF Historic. L'ensemble du site s'étend sur plus de 16 000 mètres carrés et comprend, outre la «Halle 500», des faisceaux de voies et des surfaces de dégagement. Le bâtiment utilisé par les CFF comme halle de réparation des véhicules existe dans cette dimension depuis la fin des années 1920. L'atelier, qui sera bientôt rénové, fêtera donc prochainement son centenaire et sera régulièrement ouvert au public pour des visites guidées et des manifestations. Un concept de visite est en cours d'élaboration.



1

La halle historique 500 et un nouveau pont roulant d'une capacité allant jusqu'à 130 tonnes formeront le futur atelier principal de CFF Historic.

Juste en face se trouve le bâtiment Riggenbach, datant de 1855. Celui-ci doit son nom au pionnier du chemin de fer de montagne Niklaus Riggenbach (1817-1899), qui fut le premier directeur et chef machiniste de l'atelier principal de la Compagnie du Central-Suisse (SCB). Cette partie du complexe d'ateliers (exploité à partir de 1902 par les CFF) a connu différentes affectations au fil du temps. Ses différents éléments étaient à l'origine utilisés comme atelier de tournage, de menuiserie et de montage des véhicules et des essieux. Plus tard, l'atelier d'apprentissage et la ferblanterie ont également été installés dans le bâtiment Riggenbach.

Le nouveau siège social de CFF Historic, d'une surface d'environ 2000 m², y sera inauguré en 2027. Des locaux ouverts, modernes et plus spacieux offriront des conditions de travail optimales et permettront une collaboration plus étroite entre les équipes d'Olten et de Windisch, toujours séparées à l'heure actuelle. Outre un vaste hall d'accueil pour nos visiteurs et visiteuses, une bibliothèque et une salle de lecture réaménagées ainsi qu'une salle polyvalente (pouvant accueillir jusqu'à 300 personnes) offriront de nouvelles possibilités de faire découvrir la Fondation au grand public à travers des manifestations et des expositions thématiques.



2

Le déménagement de Windisch à Olten pose un défi logistique. Les fonds d'archives, de la bibliothèque et des collections ne seront pas tous transférés à Olten en 2027. Le site de Windisch servira dans un premier temps de lieu de stockage. Un système logistique efficace garantira toutefois que les archives, livres et autres documents nécessaires et demandés seront disponibles en temps voulu à Olten. Dès 2014/2015, CFF Historic a mené à bien un déménagement de grande envergure, du Bollwerk à Berne vers Windisch. L'expérience acquise à cette occasion est aujourd'hui un atout. En dépit de quelques restrictions, nous garantirons dans la mesure du possible l'accès à nos prestations et un service fiable pendant toute la durée du déménagement. Le nouveau site d'Olten, qui fera revivre l'histoire ferroviaire, devrait ouvrir ses portes à temps pour le 125e anniversaire des CFF en 2027.

Sofia Bartsch, CFF Historic



3

1. Vue aérienne historique du périmètre, 1964, bibliothèque de l'ETH Zurich, images d'archives/Com_F64-02278

2. Vue aérienne de la halle 500 et du bâtiment Riggenbach, 2024, photographie Reto Bieli © Service spécialisé Conservation des monuments historiques CFF

3. Halle aux véhicules des ateliers principaux Olten, 1972, CFF Historic R_5952_03

Une histoire qui roule: le grand retour du train des années 1930

En 2027, les CFF fêteront leur 125e anniversaire. Une rétrospective est également au programme des festivités. D'ici là, CFF Historic devra combler une dernière lacune dans son parc de matériel roulant. En effet, il lui manque un train des années 1930 pour pouvoir enfin offrir la possibilité de revivre toutes les époques de l'histoire ferroviaire suisse. Le temps presse.

Une partie des travaux de restauration est effectuée au dépôt d'Olten. Ceux et celles qui prennent régulièrement le train en Suisse connaissent bien Olten. Les voyageurs et voyageuses férus d'histoire connaissent peut-être son mythique buffet de la gare ou la pierre qui marque le «kilomètre zéro», qui rappelle que le réseau ferroviaire suisse a été mesuré à partir de cet endroit. Moins connu, le dépôt d'Olten est niché entre la gare et la zone industrielle. Il s'agit de l'un des huit sites de CFF Historic. C'est ici que sont restaurés, entretenus et conservés certains des objets exposés les plus importants de l'histoire ferroviaire suisse.


1

Lors d'une visite au dépôt d'Olten, Etienne von Gunten, conservateur-restaurateur de formation chez CFF Historic, nous guide à travers la grande halle des véhicules, vêtu du gilet de sécurité orange fluo prescrit. Au milieu de grands classiques, tels que la «Flèche rouge» ou la légendaire «Crocodile», il dévoile les coulisses du projet de restauration en cours. Il travaille avec son équipe sur une composition des années 1930. Deux de ces voitures sont en cours de restauration à Olten: la BC4ü 5043 et la Dr4ü 25. D'autres voitures sont en cours de désamiantage dans le dépôt de



2

Winterthour ou dans un atelier partenaire à Arquata Scrivia (I). La visite des deux voitures offre déjà un premier aperçu intéressant du travail de l'équipe d'Olten.

De l'extérieur, la voiture marron sur laquelle figure l'inscription Dr4ü 25 semble ancienne, mais bien conservée. Un premier coup d'œil à travers la porte révèle toutefois une autre histoire: une partie de l'intérieur est complètement vide et recouverte d'acier chromé du sol au plafond. Etienne explique que la Dr4ü 25 était une voiture-restaurant construite en 1930. La cuisine n'a toutefois pas été conservée. C'est pourquoi l'équipe de restauration a décidé d'aménager dans la Dr4ü 25 une cuisine professionnelle selon des standards modernes. Celle-ci permettra aux voyageurs et voyageuses de se restaurer lors d'un futur voyage découverte à bord du train des années 1930.

Cet exemple est révélateur de la particularité des véhicules de la collection: CFF Historic entend faire vivre ses véhicules. Ceux-ci doivent donc être conformes aux prescriptions de sécurité actuelles, pouvoir parcourir de longues distances et accueillir des personnes. Cela les distingue des pièces historiques exposées dans un musée, où elles sont protégées. Les voitures doivent d'abord être remises en état de marche. Ce sera ensuite le tour des toilettes et des cuisines de bord. Maintenir un haut niveau de précision historique place l'équipe du dépôt d'Olten face à des tâches complexes au jour le jour. En effet, la composition avec six voitures des années 1930 qui circulera dans deux ans devra montrer patte blanche jusque dans ses moindres détails.

La restauration du train des années 1930 représente pour CFF Historic un projet d'une grande importance culturelle, mais aussi un défi financier. Pour pouvoir effectuer la coûteuse remise à neuf des voitures historiques, nous misons notamment sur des partenariats. Le Club des années 1930, qui sera fondé cette année, s'engagera spécifiquement dans le financement du projet, sur le modèle réussi du Club TEE. Tous ceux et celles qui souhaitent contribuer à la préservation d'un élément unique de l'histoire ferroviaire suisse sont invités à rejoindre cette initiative.

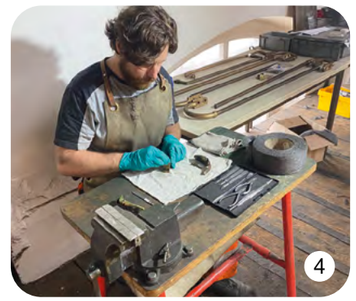
Alan Schär, journaliste indépendant

Alan Schär est journaliste indépendant, a étudié les sciences des médias et la sociologie à l'Université de Bâle et rédige des textes pour le compte de CFF Historic.

Tous ceux et celles qui souhaitent contribuer à la préservation d'un élément unique de l'histoire ferroviaire suisse sont invités à rejoindre cette initiative.



3


4

1. Vue extérieure de la BC4ü 5043, construite en 1932, photographie Alain D. Boillat, CFF Historic 31_9_0013_6

2. Détail d'une porte en bois de la voiture-restaurant Dr4ü 25, construite en 1930, 2025, photographie Alan Schär, © CFF Historic

3. Vue sur les sièges pas encore rénovés de la voiture BC4ü 5043, construite en 1932, 2025, photographie Alan Schär, © CFF Historic

4. Le conservateur-restaurateur Etienne von Gunten enlève les couches de corrosion d'un butoir de porte de la Dr4ü 25, 2025, © CFF Historic

«Protégez vos yeux» – Équipement de protection individuelle dans le quotidien ferroviaire



1

Travailler aux chemins de fer a toujours été physiquement contraignant et techniquement exigeant. Cela nécessitait non seulement de la force, mais également – et c'est toujours le cas – le respect de prescriptions de sécurité. De nombreux métiers du rail en Suisse comportaient, et comportent encore aujourd'hui, des risques considérables. Les travaux de manœuvre et les manœuvres dans les dépôts, ainsi que la manipulation du courant à haute tension au début de l'électrification, étaient particulièrement dangereux. Le travail quotidien dans les dépôts et les ateliers comportait également des risques potentiels, notamment pour les serruriers et serrurières, les forgerons et forgeronnes et les ouvriers et ouvrières de la voie.

Dans ces métiers, le quotidien était marqué par des dangers tels que les étincelles, les copeaux métalliques, la chaleur, le feu, la vapeur ainsi que les risques mécaniques et liés aux machines. Les lunettes de protection sur la photo proviennent des collections de CFF Historic. La base de données ne mentionne aucune provenance, l'origine et l'ancien ou l'ancienne propriétaire restent donc inconnus. Cependant, leur conception laisse supposer qu'elles ont été fabriquées dans les années 1950 ou 1960. La monture en cuir et la fine grille métallique offraient une protection contre les éclats, les petits cailloux et les étincelles sans trop entraver la vue. Contrairement au verre, les grilles ne s'embuaient pas sous l'effet de la chaleur, de la vapeur ou de la respiration, ce qui les rendait très pratiques dans les environnements de travail chauds, comme la forge ou le meulage. La bande en cuir réglable permettait de les adapter à différents tours de tête.

Ces lunettes étaient probablement portées par les forgerons et les forgeronnes ou par les ouvriers et ouvrières de la voie, c'est-à-dire par ceux et celles qui étaient en contact direct avec des étincelles, du métal ou du feu. Leur utilisation n'était généralement pas imposée par la loi, mais par les règlements d'entreprise ou à l'initiative des travailleurs et travailleuses eux-mêmes. Avant 1918, la protection des travailleurs et travailleuses n'était guère réglementée en Suisse. Des lunettes comme celles-ci témoignent d'une prise de conscience croissante en matière de sécurité au travail.


2



3

Avant 1918, la protection des travailleurs et travailleuses n'était guère réglementée en Suisse.

Ce n'est qu'à la fin du XIX[e] siècle que les premières bases légales de la protection des travailleurs et travailleuses ont été posées, en premier lieu pour le travail des enfants et les temps de travail dans les usines. Des prescriptions concrètes en matière de prévention des accidents, telles que le port de casques ou de lunettes de protection, ont longtemps fait défaut. De plus, le personnel était soumis à des réglementations différentes, car les chemins de fer qui ont précédé les CFF avaient leurs propres prescriptions jusqu'à la création de ces derniers en 1902. Les standards de sécurité variaient donc considérablement selon les chemins de fer privés. Des assurances-accidents et des directives contraignantes en matière de prévention des accidents et de sécurité au travail ont peu à peu vu le jour. Ce n'est que dans les années 1960 et 1970 que l'utilisation d'un équipement de protection individuelle (EPI) s'est généralisée. Des mesures de protection ont été progressivement mises en œuvre dans les ateliers ferroviaires: les soudeurs et soudeuses ont reçu des lunettes de protection et des gants, les ouvriers et ouvrières de la voie ont été équipés de casques, puis de vêtements de signalisation et de chaussures de sécurité.

Les lunettes de protection avec grille en métal et bande de cuir visibles ici rappellent les progrès techniques, l'importance croissante de la protection des travailleurs et travailleuses et l'évolution vers une culture de la sécurité institutionnalisée dans le travail quotidien du personnel des chemins de fer.

Johanna Rustler, CFF Historic

1. «Atelier de meulage de fonte [trois ouvriers portant des lunettes de protection devant une meuleuse]», vers 1968, Eugen Jordi, CFF Historic Li_056_11

2. Sécurité: lunettes de protection contre les projections, vers 1960, cuir, métal, CFF Historic Ob_Sch_0304

3. «Protégez vos yeux», Zahn, 1960-1990, CFF Historic P_F03_0024de

4. Atelier d'Olten, soudure: soudage autogène, vers 1937, CFF Historic SV_254_11


4

Un voyage dans le temps sur les rails: l'«Éléphant» sur l'ancienne ligne du Hauenstein



dans les sièges moelleux et luxueux de la 1re classe. À chaque arrêt, le même spectacle: des voyageurs et voyageuses ainsi que des badauds en train d'admirer et de photographier la locomotive et les voitures, de discuter avec le personnel de CFF Historic et de se raconter des anecdotes d'antan. Lors de ce week-end, un pan important de notre histoire ferroviaire a une nouvelle fois pris vie.

Isabelle Bitterli, CFF Historic

Début mai 2025, nous avons eu l'occasion de voyager à bord de la légendaire locomotive à vapeur C 5/6 2978, également appelée «Éléphant», sur la ligne historique du Hauenstein entre Olten et Sissach. Considérée comme la première «ligne de faîte» de Suisse en raison de son relief escarpé, elle fut la première à relier Bâle au Plateau. Sa construction par la Compagnie du Central-Suisse débuta en 1853, en pleine industrialisation, alors que des modes de transport performants gagnaient en importance.

À la gare d'Olten, le sifflement et le chuintement de la vapeur ainsi que la fumée inhabituelle sur le quai ont attiré de nombreux badauds. L'imposante locomotive construite en 1917, ainsi que le mécanicien et le chauffeur, tous deux en costume d'époque, ont offert un spectacle grandiose. Monter à bord des voitures historiques des années 1950, c'était remonter à l'époque où il y avait encore des compartiments fumeurs et où l'on pouvait regarder les rails entre deux voitures et passer la tête par la fenêtre.

Au total, huit trajets ont été effectués au cours du week-end, pour le plus grand plaisir de plus de 800 voyageurs et voyageuses qui ont ainsi pu revivre l'ambiance de jadis, confortablement installés sur les banquettes rayées de rouge et de vert de la 2e classe ou

Lors de ce week-end, un pan important de notre histoire ferroviaire a une nouvelle fois pris vie.

1. Le train découverte tracté par l'«Éléphant» traverse le viaduc de Rümlingen, 2025, photographie Fredy Zurkirchen, © CFF Historic

2. Des participants et participantes admirent l'«Éléphant» à la gare de Sissach, 2025, photographie Fredy Zurkirchen, © CFF Historic



145e anniversaire du percement du tunnel du Saint-Gothard



Le 29 février 1880, le percement du tunnel de faîte du Saint-Gothard était achevé. Un véritable tournant pour la Suisse, sur le plan géographique comme du point de vue économique et sociétal.

La construction d'une ligne ferroviaire sur et à travers le Saint-Gothard était initialement un pari osé. De nombreux sites furent envisagés pour ce percement des Alpes, mais après de longues et âpres négociations, c'est finalement la variante du Saint-Gothard qui s'imposa, scellant la victoire des Chemins de fer du Nord-Est (NOB) et d'Alfred Escher, précurseur du chemin de fer du Saint-Gothard. Dans le Traité de 1869, l'Italie s'engagea à participer à hauteur de 45 millions de francs à la construction de la ligne du Saint-Gothard, tandis que la Suisse et l'Allemagne contribuèrent à hauteur de 20 millions de francs chacune. Alfred Escher se servit également du Crédit Suisse, qu'il avait fondé, pour réunir le reste des fonds nécessaires.

Lancé en 1872 sous la direction de l'ingénieur Louis Favre, le chantier comptait parfois plus de 3000 ouvriers, venus pour la plupart des régions rurales pauvres du nord de l'Italie. La construction a dû faire face à d'énormes défis techniques et financiers, et au moins 199 ouvriers ont perdu la vie en raison des conditions de travail difficiles et dangereuses. Malgré tous les revers subis, le percement fut achevé le 29 février 1880 et la ligne du Saint-Gothard entra en service le 1er juin 1882. Cette toute première transversale alpine suisse est devenue un symbole d'innovation technique et de coopération internationale.



L'exposition «Ligne. Montagne. L'histoire du chemin de fer au Gothard», présentée dans le dépôt rénové d'Erstfeld, est un voyage dans cette époque pionnière. L'exposition est ouverte tous les premiers samedis du mois, d'avril à octobre. De plus, CFF Historic propose diverses offres combinées avec le «train du Saint-Gothard» sur l'ancienne ligne de faîte du Saint-Gothard, qui permettent de découvrir la riche histoire de cette ligne ferroviaire dans une ambiance d'antan.

Isabelle Bitterli, CFF Historic

1. Train d'ouvriers à la sortie du tunnel du Saint-Gothard à Göschenen, vers 1880, F. Charnaux, Genève, CFF Historic F_111_00006_027

2. Loc D 3/3 61 lors de l'approvisionnement en eau et en charbon à Biasca, vers 1881, A. Brunel, Bellinzone, CFF Historic F_111_00006_056

Avec CFF Historic au Bahnpark de Brugg

Le week-end de la Pentecôte est connu pour ses longs embouteillages en direction du sud. Le train est un bon moyen d'y échapper. Pour ceux et celles qui s'intéressent davantage au trajet en train qu'à la destination, nous recommandons un voyage découverte de CFF Historic. Ce samedi de Pentecôte offrait plusieurs possibilités intéressantes. L'auteur de cet article en a testé deux.



1



2

La distance de freinage de la locomotive électrique était aussi rude que charmante. Le train historique est arrivé à temps pour le déjeuner au Bahnpark de Brugg.

Il a d'abord pris la locomotive électrique Ae 3/6 I 10664 de Rapperswil (SG) à Brugg pour la journée portes ouvertes au Bahnpark Brugg. De là, il a effectué un trajet avec la locomotive à vapeur C 5/6 2978, l'«Éléphant», de Brugg à Frick et retour. L'Ae 3/6 a été en service de 1926 jusqu'aux années 1990, l'«Éléphant» de 1917 à 1967.

Son samedi de Pentecôte a donc commencé dans des voitures en bois de troisième classe (C 6138, C4 9002 et C3 8395), tractées jusqu'à Brugg par la locomotive électrique Ae 3/6. Le terme «classe bois», qui désignait autrefois la troisième classe, s'explique ici au premier coup d'œil. Le sol, les parois et les banquettes sont en chêne, hêtre et épicéa: du bois à perte de vue. Pour les voyageurs et voyageuses qui ont connu la «classe bois» dans leur jeunesse, c'est une expérience nostalgique; pour les jeunes générations, c'est l'occasion de découvrir le passé. Après un départ cahoteux, les bruits de roulement les ont accompagnés tout le long du voyage. Lorsque quelqu'un ouvrait une fenêtre dans sa voiture (un plaisir révolu), il fallait hausser la voix pour pouvoir s'adresser à son voisin.

La distance de freinage de la locomotive électrique était aussi rude que charmante. Le train historique est arrivé à temps pour le déjeuner au Bahnpark de Brugg. Malgré la bruine, le dépôt était très animé. Des ferrovipathes de tous âges flânaient entre les locomotives et les voitures historiques. Tout autour, on pouvait entendre des discussions techniques et générales dans de nombreux dialectes et dans toutes les langues nationales. Certains stands proposaient des souvenirs ferroviaires, d'autres des sucreries et des snacks pour les petites et les grandes faims.

Après deux heures passées à Brugg, le retour s'est fait dans les mêmes voitures qu'à l'aller. Cette fois-ci, elles ont été tractées par la locomotive à vapeur le long de la ligne du Bözberg, vieille de 150 ans, en direction de Frick. Si l'imposant nuage de vapeur de l'«Eléphant» n'était pas visible depuis la voiture, la différence avec la locomotive électrique se ressentait à travers les autres sens. Les saccades étaient plus douces, la vitesse plus modérée. Avant de reprendre la marche vers Frick, la locomotive a fait une halte sur le pont avec vue sur le dépôt ferroviaire. Pendant un instant, les voyageurs et voyageuses ont admiré une dernière fois les locomotives et les voitures sous leurs pieds, tandis que les personnes au sol levaient les yeux vers le train au-dessus d'eux. Des flashs d'appareils photo et de téléphones portables ont crépité dans les deux directions. Puis l'«Éléphant» est reparti jusqu'à Frick à une allure tranquille. Ce qui était considéré autrefois comme une vitesse dangereuse pour la santé a été cette fois-ci synonyme de voyage au ralenti, laissant suffisamment de temps pour profiter du paysage et de l'ambiance en troisième classe.

Rétrospectivement, le week-end au Bahnpark de Brugg a été un franc succès avec un nombre record de visiteurs et visiteuses qui a fait battre le cœur des organisateurs et organisatrices. Les deux trains découverte de CFF Historic ont non seulement fait le lien entre des gares, mais aussi entre des personnes. Grands-parents et petits-enfants se sont passé l'appareil photo et ont partagé leur enthousiasme.

Alan Schär, journaliste indépendant

Alan Schär est journaliste indépendant, a étudié les sciences des médias et la sociologie à l'Université de Bâle et rédige des textes pour le compte de CFF Historic.

1. La locomotive à vapeur C 5/6 «Éléphant» lors du voyage découverte Brugg–Frick–Brugg, 2025, © Sämi Richner

2. Une voiture de la «classe bois» et des visiteurs et visiteuses du Bahnpark de Brugg en arrière-plan, 2025, © CFF Historic

Programme

06.09.2025 Erstfeld

Exposition et visites guidées dans le dépôt ferroviaire

Visite du dépôt d’Erstfeld

13.09.2025 Erstfeld

Voyages découverte vapeur et électricité et exposition

Journées ferroviaires du Saint-Gothard 2025

13.09.2025 Erstfeld

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

Voyage en cabine de conduite avec la Re 6/6

13.09.2025 Delémont

De pierre et de fer: le chemin de fer et ses bâtiments à Delémont

Journées européennes du patrimoine en Suisse

14.09.2025 Erstfeld

Voyages découverte vapeur et électricité et exposition

Journées ferroviaires du Saint-Gothard 2025

14.09.2025 Erstfeld

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

Voyage en cabine de conduite avec la Re 6/6

20.09.2025 Delémont

Voyage en train à vapeur et visite de la Rotonde

Journée de la vapeur Delémont

04.10.2025 Erstfeld

Exposition et visites guidées dans le dépôt ferroviaire

Visite du dépôt d’Erstfeld

11.10.2025 Erstfeld/Lugano

Voyage en train historique jusqu’à Lugano

Traversée du Gothard vers le Tessin

11.10.2025 Erstfeld

Parcourez la ligne de faîte du Saint-Gothard à Lugano dans une cabine de conduite historique

Voyage en cabine de conduite Saint-Gothard et Tessin

08.11.2025 Windisch

Découvrir l’histoire ferroviaire suisse

Journée portes ouvertes à Windisch

15.11.2025 Windisch

Thème «Chemins de fer prédécesseurs des CFF»

Atelier Wikipédia

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



Couteau de poche «Crocodile»



Couteau de poche «Éléphant»



T-shirt «Kroki»



Aimant «Gotthard Express»





Bon pour 1 café ou thé

À valoir exclusivement auprès de CFF Historic dans le cadre de la manifestation «Journée portes ouvertes à Windisch» du 8 novembre 2025.

Voyage découverte au Tessin - 10 % de réduction

Assurez-vous une réduction de 10 % sur les billets pour le voyage découverte historique «La traversée du Gothard vers le Tessin» - avec le code de réduction **TICINO10**.

Valable lors de la réservation directement sur ticketcorner.ch.

Non cumulable avec d’autres offres. Valable dans la limite des stocks disponibles.



Voyageurs en attente sur le quai de la gare de Sierre devant un train direct avec Re 4/4 II, 1968, CFF Historic C_0066_0453

Impressum

Couverture

Le train découverte conduit par la locomotive «Éléphant» traverse le viaduc de Rümlingen, 2025, photographie Fredy Zurkirchen, © CFF Historic

Page 02

Voyageurs sur le quai de la gare de Lucerne devant un train équipé d'un véhicule de mesure pour la ligne de contact, 1957 (env.) CFF Historic C_0066_0151

Page 04

L'«Éléphant» en route avec le train découverte, 2025, photographie Fredy Zurkirchen, © CFF Historic

Pages 06 – 07

1. Vue aérienne historique du périmètre, 1964, bibliothèque de l'ETH Zurich, images d'archives/Com_F64-02278
2. Vue aérienne de la halle 500 et du bâtiment Riggenbach, 2024, photographie Reto Bieli © Service spécialisé Conservation des monuments historiques CFF
3. Halle aux véhicules des ateliers principaux Olten, 1972, CFF Historic R_5952_03

Pages 08 – 09

1. Vue extérieure de la BC4ü 5043, construite en 1932, photographie Alain D. Boillat, CFF Historic 31_9_0013_6
2. Détail d'une porte en bois de la voiture-restaurant Dr4ü 25, construite en 1930, 2025, photographie Alan Schär, © CFF Historic
3. Vue sur les sièges pas encore rénovés de la voiture BC4ü 5043, construite en 1932, 2025, photographie Alan Schär, © CFF Historic
4. Le conservateur-restaurateur Etienne von Gunten enlève les couches de corrosion d'un butoir de porte de la Dr4ü 25, 2025, © CFF Historic

Pages 10 – 11

1. «Atelier de meulage de fonte [trois ouvriers portant des lunettes de protection devant une meuleuse]», vers 1968, Eugen Jordi, CFF Historic Li_056_11
2. Sécurité: lunettes de protection contre les projections, vers 1960, cuir, métal, CFF Historic Ob_Sch_0304
3. «Protégez vos yeux», Zahn, 1960-1990, CFF Historic P_F03_0024de
4. Atelier d'Olten, soudure: soudage autogène, vers 1937, CFF Historic SV_254_11

Page 12

1. Le train découverte tracté par l'«Éléphant» traverse le viaduc de Rümlingen, 2025, photographie Fredy Zurkirchen, © CFF Historic
2. Des participants et participantes admirent l'«Éléphant» à la gare de Sissach, 2025, photographie Fredy Zurkirchen, © CFF Historic

Page 13

1. Train d'ouvriers à la sortie du tunnel du Saint-Gothard à Göschenen, vers 1880, F. Charnaux, Genève, CFF Historic F_111_00006_027
2. Loc D 3/3 61 lors de l'approvisionnement en eau et en charbon à Biasca, vers 1881, A. Brunel, Bellinzone, CFF Historic F_111_00006_056

Pages 14 – 15

1. La locomotive à vapeur C 5/6 «Éléphant» lors du voyage découverte Brugg–Frick–Brugg, 2025, © Sämi Richner
2. Une voiture de la «classe bois» et des visiteurs et visiteuses du Bahnpark de Brugg en arrière-plan, 2025, © CFF Historic

Page 18

Voyageurs en attente sur le quai de la gare de Sierre devant un train direct avec Re 4/4 II, 1968, CFF Historic C_0066_0453

Page 19

Voyageurs devant et dans un wagon en acier léger, le contrôleur donne des renseignements, 1960-1970 (env.), CFF Historic C_0066_0207

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

Conception et mise en page
morefont, Pully/Vaud

Rédaction
CFF Historic

Impression
rubmedia, Wabern/Bern

Correction et traduction
Übersetzer Gruppe Zürich GmbH

ISSN
3042-7916

© CFF Historic 2025



© CFF Historic 2025

Fondation pour le patrimoine
historique des CFF

Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch
info@sbbhistoric.ch

cffhistoric.ch