Historic

FFS Historic
Rivista



Fondazione per il patrimonio storico delle FFS

Numero
4



Il TEE in viaggio tra Dulliken e Däniken, 2025, © Sébastien Dinkel

Editoriale

La storia delle ferrovie unisce, oltre i confini

Care lettrici, cari lettori,

con il quarto numero della rivista di FFS Historic, ho il piacere di accompagnarvi in un viaggio nel mondo del Trans Europ Express: 65 anni fa il TEE collegava le grandi città d'Europa, diventando emblema di comfort, eleganza e viaggi internazionali su rotaia. Oggi il RAe TEE II 1053 è una parte importante della collezione di veicoli di FFS Historic e, anche dopo anni, continua ad affascinare la popolazione svizzera.

Proprio come un tempo il TEE univa l'Europa, questo numero mette in relazione treni, persone, oggetti e ricordi, raccontando numerose storie tratte dal ricco patrimonio della storia ferroviaria: dalla quotidianità di un capotreno di FFS Historic, passando per importanti forme di partenariato, fino a un ritrovamento speciale nei nostri archivi. Vi auguro una lettura avvincente e non vedo l'ora di darvi il benvenuto in occasione dei nostri viaggi e delle nostre manifestazioni che si terranno nei prossimi mesi.

Dorothee Ryser
Responsabile
Archivi/collezioni/biblioteca



Dorothee Ryser è una storica e dal 2022 dirige il settore Archivi/collezioni/biblioteca di FFS Historic



Sostenete FFS Historic per ricevere gratis l'allegato direttamente a casa vostra!

SOMMARIO

Tra ceppi dei freni e biglietti di cartoncino
Pagine 04 – 06

Club dei patrocinatori RAe TEE II 1053
Pagine 08 – 09

Campione d'Europa
Pagine 10 – 13

Insieme per il patrimonio ferroviario
Pagine 14 – 15

Una piattaforma nazionale
Pagina 16

Il libro degli ospiti della carrozza salone
Pagina 17

In breve
Pagina 19

Agenda
Pagina 20

Sostenere la storia delle ferrovie
Pagina 21

Shop
Pagina 22

Impressum
Pagina 23

Tra ceppi dei freni e biglietti di cartoncino: una giornata nella vita di un capotreno di FFS Historic

Nel fine settimana del 25 e 26 aprile, la vecchia linea dell'Hauenstein è tornata in funzione: la locomotiva a vapore B 3/4, fresca di revisione, era in servizio tra Olten e Sissach, insieme al capotreno Daniel «Dani» Zambelli. La sua giornata lavorativa inizia molto prima che arrivino i primi passeggeri e non si limita al semplice controllo dei biglietti.



1

Si inizia presto nel deposito
È una fresca mattinata domenicale di aprile e la città di Olten dorme ancora. Ma non il deposito di FFS Historic, dove l'attività è già in pieno svolgimento. Davanti al deposito si vede il vapore e si sentono i fischi: la B 3/4 1367, entrata a far parte della flotta delle FFS nel 1916, viene messa in funzione in vista della giornata imminente, dopo una revisione completa effettuata a Meiningen (Germania) lo scorso anno.

Anche il capotreno Daniel Zambelli è già in servizio. Il 62enne è uno dei due capitreno che lavorano presso FFS Historic e si sta preparando, con grande entusiasmo, al viaggio di oggi. In questo momento è impegnato a registrare i dati tecnici del treno. Con carta e penna passa da una carrozza all'altra, annotando il peso treno e il peso-freno: dati importanti che forniscono al macchinista indicazioni precise sulla velocità consentita e sul rapporto di frenatura. Vengono registrati anche la lunghezza e il numero di carrozze trasportate.



3

Mentre il macchinista e il fuochista mettono in funzione la locomotiva a vapore, Dani si occupa dell'approntamento delle carrozze, tra cui rientra il controllo tecnico di ogni veicolo: la luce funziona? I freni sono in buone condizioni? Nei vagoni degli anni Cinquanta sono ancora presenti molti componenti meccanici e, di conseguenza, è necessario un grande lavoro manuale. È proprio questo che gli piace. La «vecchia ferrovia», come la chiama lui, è il motivo per cui questi interventi presso FFS Historic gli sembrano più una passione che un lavoro.

Una volta ultimati tutti i controlli, sull'ultima carrozza viene montato il segnale di coda del treno. Ciò che oggi avviene automaticamente nei veicoli d'epoca si deve ancora fare a mano. Le carrozze sono pronte!



2

Manovre e ultimi preparativi
Con l'ausilio di una locomotiva di manovra, il convoglio viene trainato fuori dal padiglione del deposito. Anche in questo caso Dani è coinvolto: aziona gli scambi a mano e, in qualità di capomanovra alla testa del treno, funge da «occhi» per il macchinista, comunicandogli al momento giusto il punto esatto in cui il treno deve fermarsi.
Ma la preparazione non è ancora terminata. Tra i suoi compiti rientrano anche l'accoppiamento della locomotiva a vapore e la successiva prova dei freni. Solo quando si è certi che tutto funzioni, il treno è finalmente pronto a partire.

Incontro con i passeggeri
Quando il treno entra nella stazione di Olten, tra sbuffi di vapore e fischi, si può chiaramente leggere la gioia sui volti

dei passeggeri. La locomotiva diventa subito il soggetto fotografico preferito e, con essa, anche il capotreno Dani. D'ora in poi sarà lui l'interlocutore per i viaggiatori: risponderà alle domande, racconterà storie sulla ferrovia e si assicurerà che tutti salgano a bordo in tempo.

Alle 9:25 in punto dà il segnale di partenza. La B 3/4 1367 traina il treno in direzione di Hauenstein.

In viaggio a bordo del treno a vapore
Durante il viaggio, Dani controlla i biglietti. Anche in questo caso vi sono alcune particolarità: ogni passeggero è in possesso di un biglietto di cartoncino che deve essere forato. Questi biglietti sono molto apprezzati dagli ospiti, soprattutto dai bambini, motivo per cui finiscono spesso per diventare dei souvenir.

Anche i passeggeri sono diversi rispetto a quelli di un treno «normale». A bordo dello storico treno avventura ci sono numerosi passeggeri di buon umore, che chiacchierano amabilmente tra loro e con altri appassionati di ferrovie. L'atmosfera è decisamente più rilassata rispetto a quella dei treni moderni, dice Dani, nonostante la breve durata del viaggio di circa mezz'ora. In questo lasso di tempo si devono controllare tutti i biglietti.

Nel frattempo, il treno ha lasciato la galleria di valico di Hauenstein e procede in direzione di Sissach. Il fischio del treno a vapore riecheggia in tutta la valle, mentre il paesaggio primaverile scorre davanti agli occhi. C'è a stento il tempo di tirare il fiato. Per Dani è chiaro cosa lo motiva: il profumo, il suono, il fascino della vecchia ferrovia.

La giornata di lavoro è finita? Non del tutto
Dopo il ritorno a Olten, il viaggio è terminato, ma la giornata lavorativa non ancora. Mentre i passeggeri si avviano verso casa, Dani controlla il treno in vista della prossima corsa. A seconda della composizione, possono servire fino a due ore.

Solo quando il treno è fermo in deposito, le batterie sono cariche e le porte del deposito sono di nuovo chiuse, anche lui può finalmente staccare. Una giornata riuscita, non solo per lui in veste di capotreno, ma anche e soprattutto per i numerosi passeggeri. E il biglietto di cartoncino rimarrà un bel ricordo di questa giornata speciale.



4

Fabio Alverde, giornalista freelance

1. «Tutti a bordo, per favore. Il treno è pronto a partire!», 2026, © Fabio Alverde
2. Le ultime istruzioni al macchinista prima di lasciare il deposito di Olten, 2026, © Fabio Alverde
3. Essere capotreno su treni storici richiede abilità manuale: Daniel Zambelli mentre aggancia la locomotiva a vapore al convoglio, 2026, © Fabio Alverde
4. Agli ospiti rimangono i bellissimi biglietti di cartoncino come ricordo di una giornata ricca di emozioni, 2026, © Fabio Alverde
5. Il treno avventura con la B 3/4 sul viadotto di Rümlingen a Läufelfingen, 2026, © Max Hierholzer


5

La B 3/4 spinge il treno avventura in occasione dell'evento «Con il treno a vapore sull'Hauenstein», 2025, © Sébastien Dinkel

«Club dei patrocinatori RAe TEE II 1053»: grazie per i dieci anni di impegno a favore del mantenimento di un'icona europea della storia ferroviaria

Ovunque compaia il «Trans Europ Express» color crema e bordeaux, la gente si ferma a scattare una foto. Anche dopo oltre 60 anni, questo elegante treno continua ad affascinare per il suo design e la sua storia. Il fatto che il «TEE» sia in circolazione ancora oggi è merito soprattutto delle sue patrocinatrici e dei suoi patrocinatori.

Quando il RAe TEE II 1053 è entrato in servizio nel 1961, era molto più di un nuovo treno: fin dal primo giorno è stato simbolo di una nuova cultura del viaggio. Il Trans Europ Express, o semplicemente TEE, era sinonimo di comfort, velocità, progresso e nuovo spirito europeo. Con il suo design accattivante ha collegato le grandi città europee come Zurigo, Milano, Parigi, Bruxelles o Amsterdam, avvicinando il mondo degli affari dei Paesi europei. Diplomatici, persone in viaggio di lavoro e ospiti internazionali viaggiavano nelle spaziose carrozze climatizzate, godendo del servizio al posto, della raffinata cucina nella carrozza ristorante e di un'atmosfera al bar ancora oggi unica nel suo genere.



1

Il treno per l'Europa

Con il RAe TEE II, le FFS hanno realizzato un vero e proprio colpo di genio dal punto di vista tecnologico. Gli elettrotreni erano predisposti per quattro diversi sistemi di corrente europei, il che all'epoca rappresentava una novità tecnica. Per la prima volta è stato possibile effettuare un viaggio transfrontaliero senza cambiare locomotiva. Ciò ha permesso di risparmiare moltissimo tempo. Il treno non solo univa le metropoli europee, ma incarnava anche consapevolmente una Svizzera moderna e internazionale.

Un grande impegno per una manutenzione speciale

Oggi il treno RAe TEE II 1053 è l'ultimo veicolo funzionante del suo genere e il fatto che, a oltre sessant'anni dalla sua entrata in servizio, circoli ancora sulla rete ferroviaria svizzera è tutt'altro che scontato. I veicoli ferroviari storici richiedono una manutenzione accurata, revisioni complesse e competenze tecniche specialistiche. Spesso i pezzi di ricambio devono essere realizzati appositamente e gli interventi di manutenzione non comportano solo un onere finanziario, ma richiedono tecnici esperti dotati di spirito creativo per poter risolvere problemi rari e ormai dimenticati.

La fondazione del Club TEE

In questo contesto, dieci anni fa è stato fondato il «Club dei patrocinatori RAe TEE II», che oggi è conosciuto semplicemente come «Club TEE». L'idea alla base era tanto semplice quanto efficace: le persone che si sono appassionate alla salvaguardia di questo straordinario treno contribuiscono direttamente al futuro del «Trans Europ Express». Il club dei patrocinatori è stato fondato in collaborazione con alcune personalità impegnate nell'ambito di FFS Historic, tra cui Walter Finkbohner e Walter Hofstetter, all'epoca direttore di FFS Historic. Sin dall'inizio, l'attenzione si è concentrata su un obiettivo chiaro: il TEE non deve essere conservato solo come reliquia statica, ma deve poter continuare a circolare come patrimonio culturale vivente della storia delle ferrovie svizzere.

> **Gli elettrotreni erano predisposti per quattro diversi sistemi di corrente europei, il che all'epoca rappresentava una novità tecnica.**


2

Il contributo dei membri del club è di fondamentale importanza: aiutano a finanziare gli interventi tecnici necessari, le revisioni e le riparazioni, garantendo così il funzionamento a lungo termine di questo storico elettrotreno.

Negli ultimi dieci anni il club dei patrocinatori è diventato un importante punto di riferimento. Gli esclusivi viaggi riservati ai patrocinatori dimostrano nuovamente perché il TEE eserciti ancora oggi un fascino particolare. Chi si gode un aperitivo nella carrozza bar o una cena nella carrozza ristorante oppure aziona le tende oscuranti a comando elettrico delle grandi finestre panoramiche, sperimenta una forma di viaggio che oggi in Europa è quasi scomparsa.

Preservare la storia e farla rivivere

Il treno RAe TEE II 1053 non è dunque solo un treno speciale dal sapore nostalgico. È una testimonianza su ruote della storia europea dei trasporti, della tecnica e della cultura. La sua conservazione rappresenta la missione di FFS Historic di preservare capitoli significativi della storia delle ferrovie svizzere e di renderli accessibili alle generazioni future. Il fatto che questo rimanga possibile anche in futuro è dovuto essenzialmente all'impegno del «Club TEE» e a tutte quelle persone che si adoperano con entusiasmo affinché questa icona dei viaggi possa continuare a entusiasmare e a funzionare.

Maggiori informazioni sul Club TEE sono disponibili sul sito www.ffshistoric.ch/sostenere

Isabelle Bitterli, FFS Historic

1. Il RAe TEE II 5310 alla stazione di Murg, in occasione del viaggio dei patrocinatori del 2025, © Georg Trüb

2. Walter Hofstetter, direttore di FFS Historic dal 2011 al 2017 (a sinistra), e Walter Finkbohner, presidente del comitato consultivo del «Club TEE», durante la prima gita insieme a Briga il 24 settembre 2016, © FFS Historic

Campione d’Europa, per tutta la vita

Già 65 anni fa la libera circolazione dei passeggeri su rotaia era un’ovvietà. E la Svizzera ha svolto un ruolo di primo piano nel campionato del trasporto ferroviario transfrontaliero. Happy Birthday, RAe TEE II!



1

Nella sua canzone «Ir Isebahn», Mani Matter riflette sui diversi punti di vista delle persone che viaggiano in treno. Chi volta le spalle alla direzione di marcia percepisce il mondo che scorre in modo retrospettivo, mentre chi è seduto di fronte guarda verso il futuro. In Svizzera, il paese delle ferrovie, il disamore per i sedili degli aerei ha ispirato non solo il cantautore, ma anche i costruttori di treni della Schweizerische Industriegesellschaft (SIG). Per il progetto futuro di un treno di classe premium, solo il meglio era all’altezza delle aspettative, ovvero la disposizione dei sedili «vis-à-vis», molto apprezzata da tutti, che garantisce ampio spazio per le gambe. Nel 1954, il clima d’entusiasmo del dopoguerra e l’avvicinarsi del miracolo economico avevano decisamente conquistato anche le ferrovie. Con la fondazione della «Commission TEE» all’Aia (Paesi Bassi), sette compagnie ferroviarie europee, tra cui le FFS, hanno progettato una rete di collegamenti ferroviari che avrebbe dovuto competere con le compagnie aeree in termini di percorrenza e comfort. Con la definizione di standard uniformi è stato lanciato il marchio «Trans Europ Express», abbreviato in «TEE», che coglieva perfettamente lo spirito del



2

tempo e soddisfaceva il crescente desiderio di viaggiare. I primi successi ottenuti dopo l’avvio dell’attività nel 1957 hanno alimentato l’euforia e la volontà di rimuovere ostacoli quali i diversi sistemi di corrente. Nei primi anni, la trazione diesel si presentava come la soluzione ideale, poiché rendeva superfluo un cambio di locomotiva nelle stazioni di confine. Anche le FFS hanno percorso questa strada facendo costruire, in collaborazione con le Ferrovie statali olandesi (NS), un treno a trazione diesel-elettrica che circolava con i nomi «Edelweiss» e «Iris» tra Zurigo, Bruxelles e Amsterdam. Tuttavia, i motori diesel non fornivano una potenza sufficiente per i collegamenti previsti dalle FFS attraverso il Gottardo e il Sempione. Pertanto, è stato necessario trovare un’altra soluzione.

Rapida diffusione di un bacillo

Tradotto nel linguaggio visivo di Mani Matter, ciò significava: sedersi con lo sguardo in avanti e guardare con coraggio a un futuro ferroviario che si profilava solo vagamente all’orizzonte. Ci voleva nientemeno che un’innovazione rivoluzionaria nel vero senso della parola: un elettrotreno in grado di circolare anche sotto il filo di contatto di altre imprese ferroviarie TEE. Il fatto che ciò sia stato possibile nel 1961, dopo un periodo di costruzione di poco meno di due anni, non è stato solo un ingegnoso capolavoro. È emerso chiaramente che il bacillo del TEE si era diffuso tra i responsabili delle decisioni delle FFS e delle aziende costruttrici SIG, MFO (Maschinenfabrik Oerlikon) e BBC (Brown, Boveri & Cie.). Ispirati dal «feu sacré», all’interno e tra gli attori coinvolti e le discipline specialistiche si sono sviluppati canali di comunicazione, processi e collaborazioni che hanno superato la mentalità finora dominante di coltivare il proprio orticello e, proprio per questo, hanno dato vita a un prodotto coerente sotto ogni punto di vista. «La forma segue la funzione», ha affermato nel 1896 l’architetto americano Louis Sullivan. In questo modo ha formulato un principio guida destinato a influenzare profondamente l’architettura e il design di prodotto, secondo cui la forma estetica di un oggetto dovrebbe derivare direttamente dalla sua funzione e dalla sua struttura interna. Il nuovo treno TEE incarnava questo credo in modo davvero esemplare. In primo luogo, svolgeva la funzione fondamentale di un treno di lusso in grado di funzionare perfettamente con tutti i sistemi. In secondo luogo, grazie al suo linguaggio formale, incarnava



3

alla perfezione la struttura interna di un processo di progettazione del prodotto organizzato in modo interdisciplinare. È proprio questa perfetta convergenza di due fattori chiave che, nel risultato finale, si è tradotta in un'estetica percepita intuitivamente come «bella» e che trova ampio consenso. La grande popolarità del RAe TEE II è emersa in modo più che evidente quando le FFS hanno annunciato il ritiro dal servizio delle ultime tre composizioni rimaste alla fine del 1999: il risultato è stato uno straordinario afflusso di passeggeri. I treni, soprannominati «Graue Maus» (topi grigi) dopo la loro trasformazione nel 1988, ormai fungevano da treni apportatori per il TGV; erano spesso al completo e, in alcuni casi, dovevano circolare in trazione doppia. Chi non era mai stato a bordo del TEE quadricorrente non si è lasciato sfuggire l'occasione di fare il viaggio di andata e ritorno da Berna verso il piccolo villaggio francese di Frasne, passando per la Val-de-Travers.



4

Uno sguardo al passato, rivolto al futuro

Nonostante il forte legame affettivo del pubblico delle ferrovie con questi treni, gli ultimi treni quadricorrenti sono stati messi fuori servizio 38 anni dopo la consegna del primo treno. Come diceva Mani Matter, era giunto il momento di cambiare direzione. La Commissione federale dei monumenti storici, incaricata d'ufficio di preservare il patrimonio, nel 1999 ha classificato il RAe TEE II come bene culturale nazionale. Questo perché, in quanto capolavoro pionieristico dal punto di vista tecnico e progettuale, è stato testimone del boom dei trasporti negli anni Sessanta. Di conseguenza, FFS Historic ha deciso di riportare il treno numero 1053 allo stato originale dell'epoca del TEE e di mantenerlo operativo per corse speciali.



5

«Alles wird besser. Valser bleibt gut», proclamava un tempo lo slogan della famosa sorgente minerale grigionese. Ecco come potrebbe suonare, più o meno, un brindisi appropriato in onore del campione d'Europa delle rotaie.

Ueli Zulauf, collaboratore volontario di FFS Historic


6

Un elettrotreno in grado di circolare anche sotto il filo di contatto di altre imprese ferroviarie TEE.

1. Come in un film hollywoodiano: il TEE quadricorrente II, 1961, FFS Historic C_0048_0118
2. Espressione dei più elevati standard qualitativi anche nell'allestimento degli interni: carrozza ristorante con bar, 1962, FFS Historic C_0048_0179
3. Perfezionata nella galleria del vento: parte anteriore del RAe TEE II, 1961, FFS Historic C_0048_0168
4. Ammirazione sconfinata per viaggi senza limiti sulla rete ferroviaria europea, 1961, FFS Historic C_0048_0157
5. Uniti dallo spirito della moderna tecnica ferroviaria: il TEE quadricorrente accanto all'InterCity ad assetto variabile delle FFS a Delémont, 7.9.2024, © Ueli Zulauf
6. Premiato per il suo design eccezionale anche dopo la ristrutturazione: in viaggio come «Graue Maus» nella Val-de-Travers, tratta da «Ikone der Luxuszüge», 2003, pp. 142/143, Christian Zellweger, FFS Historic, © Christian Zellweger

Insieme per il patrimonio ferroviario storico europeo

Con la Fondazione FS italiana, FFS Historic acquisisce un nuovo partner nel sud dell'Europa. Il 19 maggio, presso il deposito di Erstfeld, la Fondazione ha siglato una collaborazione che va ben oltre un semplice partenariato formale. Essa unisce due organizzazioni che, con grande competenza, si impegnano a favore del patrimonio ferroviario storico e di una storia ferroviaria viva.



1

È stato un momento speciale in un luogo simbolico, da sempre emblema del legame tra la Svizzera e l'Italia: presso il deposito di Erstfeld, FFS Historic ha siglato ufficialmente la futura collaborazione con la Fondazione FS italiana. Per la firma, una delegazione della Fondazione FS guidata dal suo CEO Luigi Cantamessa si è recata in Svizzera. Gli ospiti hanno visitato l'esposizione «Linea. Montagna.» e successivamente Luigi Cantamessa e il direttore di FFS Historic, Mario Werren, hanno firmato in loco una dichiarazione d'intenti relativa alla futura collaborazione tra le due organizzazioni. In seguito, tutti i partecipanti hanno effettuato una visita guidata del deposito di Erstfeld.

A tutela della storia ferroviaria

Grazie a questa collaborazione, due importanti organizzazioni del patrimonio ferroviario storico si avvicinano ulteriormente. Sia FFS Historic che la Fondazione FS si impegnano nella conservazione dei veicoli storici e dei prodotti tecnici legati alla storia delle ferrovie e si occupano degli archivi delle rispettive ferrovie federali e dello Stato. Al contempo, entrambe le istituzioni intendono rendere accessibile la cultura ferroviaria a un vasto pubblico.

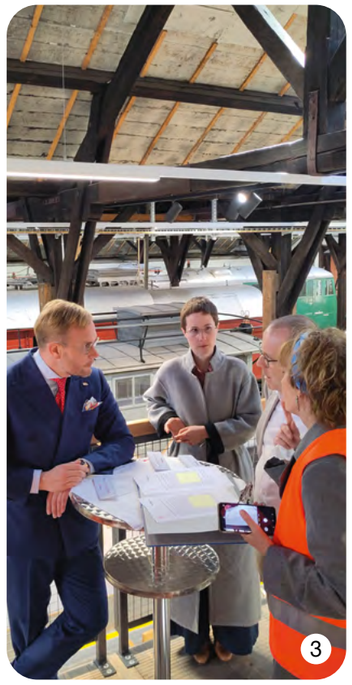


2

L'equivalente italiano di FFS Historic

La Fondazione FS è stata fondata nel 2013 dalle Ferrovie dello Stato italiane ed è oggi una delle più importanti organizzazioni europee in materia di cultura ferroviaria. Si occupa di diverse centinaia di veicoli storici; gran parte della flotta è perfettamente funzionante e circola regolarmente sui binari italiani. Le corse storiche attraversano, tra l'altro, l'Abruzzo, la Toscana, la Sicilia o il Piemonte, e coniugano la storia delle ferrovie con la cultura regionale e il turismo sostenibile.

Anche FFS Historic, con i suoi viaggi avventura, le manifestazioni, le collezioni e gli archivi, persegue l'obiettivo di far rivivere la storia delle ferrovie. Ecco perché le due fondazioni sono accomunate da ben più che il semplice interesse per i veicoli d'epoca. È convinzione comune che la ferrovia sia parte integrante dell'identità culturale e della capacità innovativa del Paese e che unisca le persone al di là delle generazioni e dei confini nazionali.


3

Prospettive transfrontaliere

Grazie alla collaborazione ora consolidata, in futuro le organizzazioni intendono scambiarsi esperienze, imparare le une dalle altre e sviluppare prospettive comuni. Nell'ambito di questa collaborazione sono ipotizzabili anche corse storiche congiunte e visite reciproche con treni storici oltre i confini nazionali. Questo partenariato sottolinea al contempo l'importanza della ferrovia storica come patrimonio culturale comune europeo e come legame emotivo tra regioni, Paesi e generazioni.

> **La Fondazione FS è stata fondata nel 2013 dalle Ferrovie dello Stato italiane ed è oggi una delle più importanti organizzazioni europee in materia di cultura ferroviaria.**

1. Luigi Cantamessa, CEO della Fondazione FS, e Mario Werren, direttore di FFS Historic, dopo la firma dell'accordo di collaborazione a Erstfeld, 2026, © Fondazione FS
2. Rappresentanti della Fondazione FS durante la visita guidata all'esposizione «Linea. Montagna.» nel deposito di Erstfeld, 2026, © FFS Historic
3. Luigi Cantamessa e Mario Werren durante la firma della dichiarazione d'intenti, insieme a Dorothee Ryser e Beatrice Plateo, 2026, © FFS Historic

Una piattaforma nazionale per giovani volontari

Alla fine del 2023, tre giovani hanno accettato la sfida un po' folle di organizzare una giornata per riunire tutti i volontari sotto i 30 anni attivi nel settore delle ferrovie storiche. A poco meno di tre anni di distanza, l'Associazione dei giovani attori delle ferrovie svizzere (GAFS) rappresenta un vero e proprio punto di riferimento per i giovani volontari in questo settore.



Una serie di eventi verificatisi nel 2023 ha portato alla fondazione di questo movimento. Da qui è nata l'idea di organizzare una giornata di incontro e scambio per i giovani provenienti dallo stesso contesto. In breve tempo è stata fondata un'associazione per offrire uno spazio di scambio durante tutto l'anno. Dopo un primo incontro tenutosi nell'agosto 2024 sul Rigi, l'associazione ha raggiunto un importante traguardo all'inizio del 2025 con l'apertura ai membri. Si distingue tra due categorie: i membri attivi, che si impegnano volontariamente in un'associazione e hanno meno di 30 anni, e i membri passivi, che sostengono l'iniziativa a titolo privato o istituzionale.

Oggi la GAFS porta avanti la tradizione dell'organizzazione della sua «Giornata nazionale», che nel frattempo è diventata un appuntamento annuale fisso. Allo stesso tempo, la rete di contatti viene costantemente ampliata, sia tra i giovani che tra le generazioni più anziane. Obiettivo principale: promuovere la diffusione delle attività legate alla storia delle ferrovie tra le nuove generazioni.



In riferimento all'organizzazione della sua terza «Giornata nazionale», la GAFS può ormai contare su partner affidabili. Così, ad esempio, FFS Historic contribuisce alla visibilità dell'associazione o ha messo a disposizione dei locali per attività come l'assemblea generale. In cambio, la GAFS garantisce alle associazioni di tutto il Paese visibilità presso le giovani generazioni.

Comitato GAFS

Da qui è nata l'idea di organizzare una giornata di incontro e scambio per i giovani provenienti dallo stesso contesto.

1. «Giornata nazionale» 2025 a Meiringen alla presenza di Globi in occasione del 20° anniversario della Zentralbahn, 2025, © GAFS
2.Il consiglio direttivo della GAFS davanti al «Giruno», simbolo dell'associazione, presso il Museo Svizzero dei Trasporti di Lucerna, 2025, © K. Despois

Il libro degli ospiti della carrozza salone: un piccolo tesoro proveniente dall'archivio delle FFS

La carrozza salone era molto più di un semplice mezzo di trasporto: era un pezzo di storia su rotaie, in cui un tempo sedevano personalità di spicco del mondo della politica, della scienza, dello sport e della nobiltà.



Da decenni la carrozza salone delle FFS è compagna di viaggi speciali attraverso la Svizzera: il suo libro degli ospiti custodisce i ricordi di questi momenti e racconta di tradizione, ospitalità e storia svizzera.

I presidenti federali neoeletti venivano accompagnati solennemente nei loro Cantoni d'origine a bordo della carrozza salone. Numerosi consiglieri federali, come Hans Peter Tschudi o Leon Schlumpf, hanno lasciato la propria firma a testimonianza di questa tappa speciale della propria carriera politica.

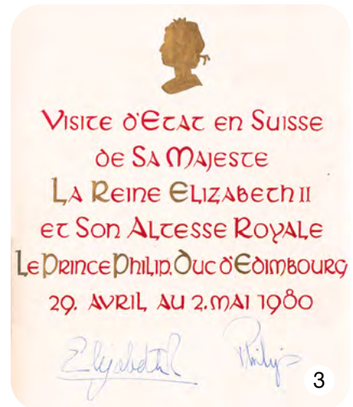
Una testimonianza particolarmente suggestiva risale al 1970, quando i tre astronauti dell'Apollo 13, James Lovell, Fred Haise e John Swigert, hanno visitato la Svizzera e attraversato il Paese a bordo della carrozza salone. Le loro firme ricordano ancora oggi il coraggio e l'innovazione di quell'epoca della cosmonautica.

Nel libro degli ospiti figurano inoltre i nomi di varie casate reali, ad esempio della Danimarca, della Svezia o dell'Iran, che si sono recate in Svizzera in visita di Stato e hanno utilizzato la carrozza salone per i loro viaggi ufficiali. Di grande importanza storica è la menzione della regina Elisabetta II, che nel 1980 ha attraversato la Svizzera insieme al principe Filippo, in occasione della sua unica visita di Stato. Una firma che ha lasciato tracce nella storia della Svizzera fino ai giorni nostri.



Il libro degli ospiti, testimone silenzioso di incontri memorabili, momenti diplomatici e storie umane. Ogni firma racconta di un viaggio, una visita, un momento che ha scritto la storia su rotaie.

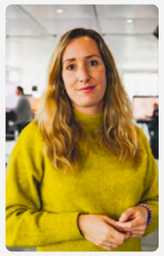
Laura Kaiser, FFS Historic



1. I tre astronauti della missione Apollo 13 salutano gli ispettori della stazione dal finestrino della carrozza salone, 5.10.1970, FFS Historic R_5737_06
2. Il presidente della Confederazione Hanspeter Tschudi a bordo del treno speciale da Berna a Basilea, 10.12.1964, FFS Historic R_5060_03
3. Libro degli ospiti della carrozza salone, firme della regina Elisabetta II e del principe Filippo, 1980, FFS Historic VARIA_001_01

Il RAe TEE II presso il Castello di Chillon, lago Lemano, 1961, FFS Historic K_0048_0037

In breve





Nuovi membri del Consiglio di fondazione di FFS Historic

In rappresentanza delle FFS, Lea Meyer e Alexis Leuthold sono stati eletti nel Consiglio di fondazione di FFS Historic. Lea Meyer è responsabile dell'accompagnamento della clientela e del cleaning presso FFS Produzione Viaggiatori. Alexis Leuthold è responsabile della gestione immobiliare e membro della Direzione di FFS Immobili. Succedono a Beatrice Bichsel e Alexander Muhm, che lasciano il Consiglio di fondazione. FFS Historic li ringrazia sentitamente per il loro impegno e dà un cordiale benvenuto a Lea Meyer e Alexis Leuthold.



Progetto di inventario degli stampi dello stabilimento industriale di Olten

In collaborazione con il Servizio specializzato nella conservazione dei monumenti storici delle FFS, stiamo salvando il magazzino dell'ex fonderia situato nell'area dello stabilimento industriale di Olten, prima che gli edifici vengano demoliti. A giugno, FFS Historic ha avviato un progetto volto a recuperare e inventariare gli stampi esistenti. Questi sono destinati principalmente alla produzione di pezzi di ricambio per i nostri veicoli. Gli stampi vengono prelevati singolarmente, puliti a regola d'arte, imballati e pallettizzati, oltre che fotografati, rinumerati e documentati.



Consegna delle chiavi della B 3505

La società HEG (Historische Eisenbahngesellschaft) di Delémont ha portato a termine con successo il risanamento della B 3505 dopo diversi anni di grande impegno. Il finanziamento di questa carrozza è stato reso possibile sia dal lavoro volontario e dal patrocinio dell'HEG, sia dalla partecipazione di FFS Historic. Questo successo è stato celebrato con una consegna delle chiavi simbolica da parte della società HEG a FFS Historic. Abbiamo concordato con la società HEG di valutare un altro progetto in un contesto simile.



Risanamento degli impianti di climatizzazione nel TEE

Entro l'autunno tutti i climatizzatori del TEE saranno sostituiti e riparati. Ciò è stato reso possibile anche grazie al prezioso sostegno dei membri del Club TEE.

Agenda

5.9.2026 Erstfeld

Esposizione e visite guidate nel deposito ferroviario

Esperienza al deposito di Erstfeld

12.9.2026 Lucerna/Zurigo

Modernità combinata alla tradizione con un tocco di mediterraneità

Treno avventura del San Gottardo fino a Bellinzona

12.9.2026 Erstfeld

Viaggio nel treno storico sul San Gottardo

Treno avventura del San Gottardo

18.9.2026 Brugg AG

A bordo della cabina di guida storica verso Zurigo

Viaggio nella cabina di guida con la locomotiva Be 6/8 II 13254 «Coccodrillo»

18.9.2026 Olten

A bordo della cabina di guida storica verso Zurigo

Viaggio nella cabina di guida con la locomotiva Ce 6/8 III 14305 «Coccodrillo»

18.9.2026 Erstfeld

A bordo della cabina di guida storica verso Zurigo

Viaggio nella cabina di guida con la locomotiva Ce 6/8 II 14253 «Coccodrillo»

19.9.2026 – 20.9.2026 Zurigo

Festa al deposito con esposizione di locomotive a vapore e «Coccodrillo»

Festa al deposito di Zurigo: treno a vapore e «Coccodrillo» si incontrano

20.9.2026 Zurigo

A bordo della cabina di guida storica verso Brugg

Viaggio nella cabina di guida con la locomotiva Be 6/8 II 13254 «Coccodrillo»

3.10.2026 Erstfeld

Esposizione e visite guidate nel deposito ferroviario

Esperienza al deposito di Erstfeld

10.10.2026 Erstfeld/Lugano

Corsa in treno storico per Lugano

In Ticino attraverso il San Gottardo

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

Viaggio avventura sul RAe TEE II 1053

Con il «TEE» al mercatino di Natale

Sostenere la storia delle ferrovie

Entrate a far parte della nostra comunità

Grazie al vostro patrocinio a FFS Historic contribuirete a preservare il patrimonio storico delle FFS e potrete rivivere la storia della ferrovia in tutta la Svizzera.

Patrocinio
Un patrocinio di CHF 100.– all'anno vi offre vantaggi esclusivi:

- Orario gratuitamente a casa
- Rivista di FFS Historic tre volte all'anno
- 10% di sconto sugli articoli dello shop
- 10% di sconto su viaggi avventura ed eventi selezionati
- Attestato di donazione

Patrocinio Plus
Con un contributo annuo di CHF 500.– a persona potrete usufruire inoltre di un evento all'anno!

Club esclusivi

- Club TEE
- Club degli anni Trenta
- Posti limitati
- Da CHF 1053.– l'anno



L'«Elefante» durante un viaggio avventura 2025, fotografia Fredy Zurkirchen, © FFS Historic

Ricevuta

Conto / Pagabile a
CH52 0900 0000 6058 2095 5
Stiftung Historisches Erbe SBB
Lindenstrasse 15
6472 Erstfeld

Pagabile da (nome/indirizzo)

Valuta CHF **Importo** 100.00

Punto di accettazione

Sezione pagamento

Conto / Pagabile a
CH52 0900 0000 6058 2095 5
Stiftung Historisches Erbe SBB
Lindenstrasse 15
6472 Erstfeld

Informazioni supplementari
Patrocinio FFS Historic

Pagabile da (nome/indirizzo)

Valuta CHF **Importo** 100.00

Scoprite i nostri prodotti relativi all’affascinante mondo della storia ferroviaria svizzera!



Coltellino svizzero «Trans Europ Express»



Kit per maglia «Doppelpfeil»



«Ikone der Luxuszüge»



Carta da regalo

Sconto del 10 %



In Ticino attraverso il San Gottardo – sconto del 10%

Assicuratevi uno sconto del 10% sui biglietti per il nostro tour «In Ticino attraverso il San Gottardo» con il codice sconto **LUGANO10**.

Per ottenere lo sconto, inserite il codice al momento della prenotazione su ticketcorner.ch. Offerta non cumulabile, valida fino a esaurimento.



I passeggeri salgono sul RAe TEE II, sul marciapiede si vedono il carrello portabagagli e quello dei giornali, 1961, FFS Historic C_0048_0127

Impressum



Hostess davanti al RAe TEE II, 1960, FFS Historic C_0048_0034

Editore
Fondazione per il patrimonio storico delle FFS
Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch

Coordinamento
Sofia Bartsch, FFS Historic

Grafica e impaginazione
morefont, Pully/Vaud

Stampa
rubmedia, Wabern/Bern

Correzione di bozze e traduzione
Übersetzer Gruppe Zürich GmbH

ISSN
3042-7932

© FFS Historic 2026



© FFS Historic 2026

Fondazione per il patrimonio
storico delle FFS
Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch
info@sbbhistoric.ch

ffshistoric.ch

Il TEE sul ponte sul Reno vicino a Laufen, confine cantonale tra Zurigo e Sciaffusa, 2025. © Erich Würgler.