Historic

FFS Historic
Rivista



Numero

2



Treno a vapore presso Sonceboz-Sombeval con Ec 2/5, «Ginevra» in testa, 1958, FFS Historic C_0045_0002

Editoriale

Storie che emozionano

Care lettrici, cari lettori,

sono felice di presentarvi il secondo numero della Rivista di FFS Historic. In questo numero viaggeremo attraverso le epoche in cui le FFS erano ancora alimentate a vapore, e ricorderemo i difficili mestieri e i veicoli del tempo. Inoltre, punteremo i riflettori sull'importante collaborazione con la conservazione dei monumenti storici delle FFS. Mettetevi comodi e godetevi le storie delle persone che hanno lavorato alle ferrovie, i fondi speciali dell'archivio, interessanti interviste e reportage sui nostri eventi, dalle Giornate ferroviarie del Gottardo al ritorno a Erstfeld dello spazzaneve a turbina alimentato a vapore, fino alla Giornata delle porte aperte a Windisch. Salite a bordo e scoprite la ricchezza e la vitalità del patrimonio delle FFS. Se siete sostenitrici o sostenitori di FFS Historic, insieme alla rivista trovate anche il primo numero della nostra serie speciale sulla collezione di veicoli di FFS Historic, che è comunque possibile ordinare nel nostro shop online. Non vedo l'ora di rincontrarvi nuovamente in occasione dei nostri viaggi avventura e delle nostre manifestazioni.

Mario Werren
Direttore



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

SOMMARIO

Giornate ferroviarie del Gottardo 2025
Pagine 04 – 05

L'importanza della storia per il futuro
Pagine 06 – 07

Lo spazzaneve a turbina Xrotm 100
Pagine 08 – 09

Tra polvere di carbone e avanzamento di carriera
Pagine 10 – 11

La B 3/4 festeggia il suo grande ritorno
Pagine 12 – 13

La lunga strada per il ritorno sulle rotaie
Pagine 14 – 15

I volti dietro al vapore
Pagina 16

Un'ultima grande giornata
Pagina 17

Agenda
Pagina 20

Shop
Pagina 21

Impressum
Pagina 23

Giornate ferroviarie del Gottardo 2025: una festa delle ferrovie a Erstfeld

Dal 12 al 14 settembre 2025, Erstfeld ha ospitato un programma ricco di attrattive e avvenimenti: viaggi avventura, locomotive storiche, bande musicali, suonatrici e suonatori di corno alpino e vapore in abbondanza hanno trasformato il luogo in una festa popolare. Le Giornate ferroviarie del Gottardo 2025 non sono state solo una vetrina della storia della ferrovia svizzera, ma una vera e propria esperienza da vivere con tutti i sensi.

Già l'apertura dell'evento, venerdì 12 settembre, è stata segnata da un momento speciale: dopo quasi 50 anni, infatti, ha fatto ritorno alla sua sede originaria lo spazzaneve a turbina alimentato a vapore Xrotm 100. Fino al 1975, il mezzo veniva impiegato sul San Gottardo in inverno per mantenere la tratta ferroviaria praticabile nonostante le masse di neve alte diversi metri. In questa occasione ha varcato la soglia del deposito di Erstfeld spinta dall'«Elefante» e dal leggendario «Coccodrillo». Rappresentanti delle autorità come Fabian Zgraggen, consigliere comunale a Erstfeld, e Daniel Furrer, vicepresidente del Consiglio di Stato e direttore della giustizia del Canton Uri, hanno accompagnato il ritorno con discorsi di benvenuto. L'evento per la stampa organizzato da FFS Historic per onorare lo spazzaneve a turbina, che vanta ormai 130 anni, è stato un successo, ha riscosso una grande eco mediatica e incantato amiche e amici delle ferrovie.

Un altro catalizzatore dell'interesse del pubblico presente è stata la locomotiva a vapore «Elefante», che ha attirato intorno a sé un folto gruppo di curiose e curiosi, soprattutto durante il rifornimento d'acqua e le manovre.



1



2

Il sabato e la domenica, a dominare la scena sono stati i treni storici. Due volte al giorno la locomotiva C 5/6, «Elefante», ha percorso sbuffando la tratta per Göschenen e ritorno, così come il «Coccodrillo» marrone, che non smette di far battere i cuori delle fan e dei fan delle rotaie. I viaggi erano ben frequentati e l'atmosfera a bordo ricordava quella delle gite scolastiche di tanto tempo fa, spensierata e carica di aspettative.

Chi non è salito a bordo ha potuto visitare per esempio la mostra «Linea. Montagna.», inaugurata nel 2024 nel deposito delle locomotive ristrutturato di Erstfeld e assistere alle interessanti presentazioni di FFS Historic. Un altro catalizzatore dell'interesse del pubblico presente è stata la locomotiva a vapore «Elefante», che ha attirato intorno a sé un folto gruppo di curiose e curiosi, soprattutto durante il rifornimento d'acqua e le manovre. Anche l'Ae 8/14, «Landi», l'Ae 6/6, «Canton Uri», l'Ae 8/14 11801 e la Re 6/6 11666 non hanno mancato di ammaliare le circa 3000 persone accorse all'evento, davanti o all'interno del deposito.

Sabato la banda musicale di Uri ha accolto le ospiti e gli ospiti facendo risuonare per tutta l'area le note dei corni alpini, in un'atmosfera che univa tradizione e modernità, tecnica e cultura.

«Le Giornate ferroviarie sono state un grande successo, il clima è stato perfetto e la manifestazione ha attirato un pubblico di persone interessate dalla Svizzera e dall'estero: sono soddisfatto al 100%». Questo il bilancio conclusivo di Fabian Zgraggen, membro del Consiglio comunale di Erstfeld e del comitato organizzatore. Anche Pascal Mangold, presidente dell'associazione per la conservazione della storia ferroviaria di Erstfeld, è apparso sollevato: «Tutto è andato per il meglio. La gente era entusiasta e abbiamo potuto mostrare a visitatrici e visitatori il significato della sede ferroviaria di Erstfeld.»

Ha colpito anche la grande varietà di lingue udita nel corso del fine settimana: la sede dell'evento è stata affollata da persone provenienti da tutta Europa, intente a scattare foto strette l'una accanto all'altra.

La risposta alla manifestazione parla chiaro: le Giornate ferroviarie del Gottardo sono riuscite a far rivivere la storia delle ferrovie con un'intensità che non ha colpito solo il pubblico specializzato. Resterà lo splendido ricordo di un fine settimana colmo di nostalgia, tecnica ed emozioni. E del dolce sibilo dello spazzaneve a turbina Xrotm 100, tornato finalmente a casa a Erstfeld.

Isabelle Bitterli, FFS Historic



3



4

1. Corsa avventura con la potente C 5/6 2978 «Elefante», 2025, fotografia Daniel Spehr, © FFS Historic
2. Il pubblico durante una presentazione di FFS Historic, 2025 fotografia Daniel Spehr, © FFS Historic
3. In viaggio con la leggendaria C 6/8 14253 «Coccodrillo», 2025, fotografia Daniel Spehr, © FFS Historic
4. Corni alpini davanti allo storico spazzaneve a turbina alimentato a vapore Xrotm 100, 2025, fotografia Daniel Spehr, © FFS Historic

L’importanza della storia per il futuro

Quando la FFS SA avvia progetti di costruzione e ristrutturazione, spesso si scontrano interessi di tutela, norme e requisiti aziendali. Reto Bieli, responsabile del Servizio specializzato nella conservazione dei monumenti storici, spiega in una chiacchierata quali sono gli aspetti da considerare e qual è il ruolo di FFS Historic.

Reto Bieli, tu sei a capo del Servizio specializzato nella conservazione dei monumenti storici delle FFS. In che cosa consiste esattamente il tuo mandato?
Nello svolgimento delle sue attività, la FFS SA ha la responsabilità di tener conto della tutela del paesaggio, dei monumenti storici e degli insediamenti abitativi, nonché dell’archeologia e della cultura della costruzione di Confederazione, Cantoni e Comuni. Il Servizio specializzato nella conservazione dei monumenti storici sostiene i responsabili dei progetti in questa missione.

Che sfide comporta questo compito?
La qualità del paesaggio e degli insediamenti abitativi in Svizzera è molto alta in diverse aree. Questo è il risultato di oltre cento anni di impegno da parte di politica, autorità e servizi specializzati nella tutela di insediamenti, paesaggi e monumenti storici, nonché nella buona progettazione di opere edili e spazi aperti. Per le persone responsabili dei progetti nelle divisioni Immobili, Infrastruttura o Viaggiatori della FFS SA, la gestione dei tanti interessi e requisiti in gioco è particolarmente complessa quando le risorse sono molto limitate.

Come si riflette questa circostanza sul vostro lavoro di tutti i giorni?
Progettare e costruire diventa estremamente difficile per l’accumulo di interessi e richiede un notevole lavoro di concertazione e coordinamento. Può capitare che un intervento di forte impatto per un interesse di tutela locale sia la variante di gran lunga meno invasiva per il sistema ferrovia nel suo insieme. Per sviluppare la ferrovia, proprio in questi casi i progetti abbisognano del sostegno e della disponibilità al compromesso di tutte le istanze coinvolte.

Qual è l’approccio delle FFS agli impianti storici?
Le decisioni che il Management prende oggi avranno un vantaggio appena per la prossima generazione, se non addirittura per quella seguente. In caso di ponti, gallerie, opere di sostegno o tunnel storici, si rischia di sottovalutare la loro qualità e sopravvalutare invece il rispetto di norme di carattere generale. Anziché procedere alla manutenzione e al rinnovo parziale di strutture esistenti, si ricorre a nuove edificazioni sostitutive costose e ad alto sfruttamento di capitali, con conseguenze rilevanti.

Qual è il ruolo di FFS Historic in questo senso?
FFS Historic è molto importante per il Servizio specializzato nella conservazione dei monumenti storici e per molte altre organizzazioni della FFS SA.

> **Questo è il risultato di oltre cento anni di impegno da parte di politica, autorità e servizi specializzati nella tutela di insediamenti, paesaggi e monumenti storici, nonché nella buona progettazione di opere edili e spazi aperti.**

La Fondazione, con i suoi fondi archivistici, le collezioni e la biblioteca, è una sorta di «coscienza storica» della FFS SA e ha un’utilità diretta a livello tecnico, costruttivo e culturale. La FFS SA non conserva edifici e impianti vecchi, ma edifici e impianti significativi e di pubblico interesse. Ed è FFS Historic a dettare i criteri di valutazione.

FFS Historic sostiene la FFS SA anche in nuovi progetti?
Certo. Con il suo archivio e le sue attività, FFS Historic aiuta a garantire la certezza del diritto e della pianificazione. Gli atti contenuti nei fondi non forniscono soltanto piani ma costituiscono anche la base per analisi storico-forensi che possono essere particolarmente cruciali per questioni attinenti alla proprietà storica o ai diritti di utilizzazione.

Potresti farmi alcuni esempi di nuove edificazioni sostenute da FFS Historic?
Per la progettazione delle stazioni di Lucerna, Losanna, Basilea o Ginevra o come ausilio per lo sviluppo urbanistico delle officine di Bellinzona, i responsabili di progetto e il Servizio specializzato presso FFS Historic hanno potuto utilizzare progetti storici, fotografie, esemplari della collezione e modelli, e trasmettere inoltre a FFS Historic importanti atti dagli archivi locali. I servizi professionali di FFS Historic richiedono un notevole impegno in termini di costi e di tempo per la Fondazione, che noi come FFS SA non dobbiamo assumerci.

In che modo FFS Historic aiuta la FFS SA a curare la propria identità?
Da un lato con il lavoro di base già menzionato, dall’altro con le sue offerte «da vivere», FFS Historic contribuisce alla cultura ferroviaria della Svizzera. FFS Historic è parte di questo patrimonio culturale vivo: il suo lavoro dimostra quanto la ferrovia abbia plasmato e contribuito a costruire la nostra Svizzera e il suo sviluppo generale. Attraverso il ricco programma, i viaggi a bordo del materiale rotabile storico, la divulgazione di informazioni e le pubblicazioni, la storia diventa qualcosa che tocca emotivamente il pubblico.

Si può dire che la rivisitazione della storia abbia un influsso diretto sul presente?
Sicuramente. La Fondazione getta le basi per la narrazione storica dell’impresa, la conservazione del patrimonio storico e la valutazione degli interessi da tutelare. FFS Historic rende tangibile e visibile l’identità della FFS SA e dimostra che questa è molto di più di quanto vediamo oggi sulle rotaie e nelle stazioni. Mostra un’impresa solida con una storia straordinaria, che ha plasmato lo sviluppo di tutta la Svizzera. Documentando meticolosamente, facendo conoscere e rivivere questa storia, FFS Historic rafforza il marchio e l’identità della FFS SA.

Isabelle Bitterli, FFS Historic



1. Reto Bieli, responsabile Servizio specializzato nella conservazione dei monumenti storici delle FFS, 2026, © Reto Bieli

Lo spazzaneve a turbina Xrotm 100 a Erstfeld, trainato dalla locomotiva a vapore C 5/6 2978, «Elefante», 2025, © Kevin Puppato

Lo spazzaneve a turbina Xrotm 100 ritorna a Erstfeld

Ben 130 anni fa, lo spazzaneve a turbina Xrotm 100 alimentato a vapore costituiva una straordinaria innovazione e forniva un enorme aiuto per mantenere operativo il traffico ferroviario d'inverno. Ora è tornato nel suo luogo d'impiego originario: Erstfeld.



1

A metà gennaio del 1895, 130 anni fa, la valle della Reuss nel Canton Uri fu investita da un inizio inverno eccezionalmente rigido. Dopo giorni di nevicate, la tratta del San Gottardo venne sepolta da valanghe. A Göschenen e Airolo si erano accumulati metri e metri di neve. I metodi utilizzati fino ad allora per sgomberare la tratta non bastavano a rimuovere masse di neve così grandi e compatte e la Svizzera dipendeva da una ferrovia importante come quella del Gottardo. La tratta ferroviaria rimase bloccata per svariati giorni e in diversi punti dovette essere sgombrata a mano con pale e picconi. Per evitare future interruzioni di tratta durante i rigidi mesi invernali, la Ferrovia del Gottardo si mise alla ricerca di nuovi metodi, e già a giugno dello stesso anno ordinò da Henschel & Sohn a Kassel uno spazzaneve a turbina alimentato a vapore: lo Xrotm 100. Nel marzo 1896, ad appena due mesi di distanza dalla consegna, il mezzo entrò in servizio per la prima volta in occasione di una valanga.

Il macchinario rivoluzionò lo sgombero della neve in alta montagna. Grazie a una gigantesca turbina alimentata a vapore era in grado di spostare la neve fino a 90 metri di distanza. Per quasi 80 anni fu un prezioso alleato del personale ferroviario nel garantire l'esercizio. Lo Xrotm 100 fu utilizzato per l'ultima volta sulla tratta nell'aprile 1975.

Venerdì 12 settembre 2025, trainato dalla locomotiva a vapore C 5/6 2978 denominata «Elefante» e dalla Ce 6/8 II 14253, «Coccodrillo», il mezzo ha varcato nuovamente la soglia del suo luogo di impiego originario, dove è stato accolto festosamente alla presenza del governo del Canton Uri e dei media. In futuro lo spazzaneve a turbina farà parte dell'esposizione «Linea. Montagna. La storia della ferrovia del Gottardo» di FFS Historic nel deposito delle locomotive di Erstfeld.

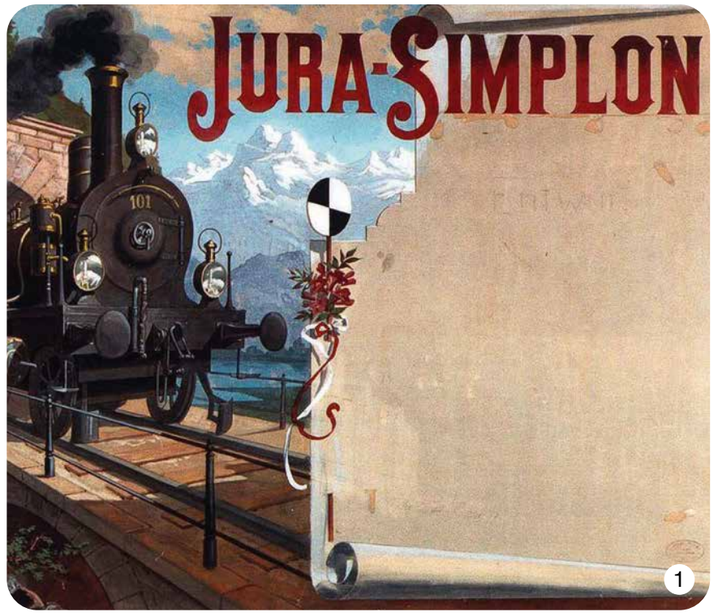
Isabelle Bitterli, FFS Historic

1. Lo spazzaneve a turbina alimentato a vapore Xrotm a Wassen, FFS Historic C_0017_0107

Tra polvere di carbone e avanzamento di carriera: fuochisti e macchinisti delle FFS

Da apprendista in deposito a macchinista: ripercorrendo le carriere di Gottlieb Wildi ed Ernst Schneeberger, l'articolo che segue spiega quanto fosse duro, ma al tempo stesso affidabile, l'avanzamento professionale ai tempi delle locomotive a vapore.

Ai tempi delle locomotive a vapore, chi desiderava diventare macchinista iniziava quasi sempre in deposito. Il sogno di sedere in cabina di guida presupponeva anni di duro lavoro come apprendista e fuochista. Il lavoro era sporco, pericoloso e fisicamente estenuante. Per contro, però, offriva prospettive chiaramente regolamentate e una carriera sicura come funzionario. Carriera allora accessibile solo agli uomini.

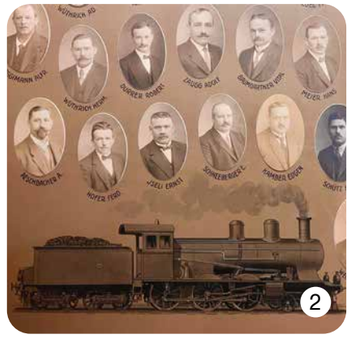


1

Il punto di partenza, nella maggior parte dei casi, erano alcuni anni di formazione nel deposito ferroviario. I giovani pulivano locomotive, rimuovevano fuliggine e ceneri volatili, lubrificavano le parti mobili e lucidavano il metallo, imparando così a conoscere tutti i componenti della macchina. Dovevano alzarsi presto per preparare le locomotive raffreddate per le corse seguenti. Chi si dimostrava capace diventava fuochista sulla locomotiva.

I fuochisti erano responsabili del fuoco e quindi del vapore nella caldaia. A ogni turno, spalavano diverse tonnellate di carbone nella camera di combustione, per poi ridurlo in pezzi minuti e distribuirlo in modo da consentire lo sviluppo omogeneo del calore e del vapore. Il macchinista gestiva la velocità e la direzione di marcia del treno. Era importante tenere sempre un occhio sul livello dell'acqua nella caldaia e uno agli avvisi. Inoltre, serviva una buona collaborazione: senza un buon fuochista, neanche il miglior macchinista al mondo avrebbe potuto condurre in modo impeccabile la sua locomotiva.

Le carriere di Gottlieb Wildi ed Ernst Schneeberger, ricostruibili grazie agli elenchi dei funzionari delle FFS, dimostrano quanto fosse regolamentato questo percorso professionale. Wildi nasce nel 1876 a Wiggiswil, nel Cantone di Berna. Prende servizio nelle ferrovie nel 1897 e tre anni dopo, nel 1900, è assunto definitivamente come fuochista a Bienne, con un salario annuo di 1600 franchi. A ogni anno di servizio, il suo stipendio gode di un regolare aumento. Il 1° luglio 1907, Wildi è promosso macchinista e da quel momento ha la responsabilità della locomotiva anziché del fuoco. Negli anni seguenti, il suo salario continua ad aumentare: nel 1912 è di 2900 franchi e nel 1919 raggiunge infine 3600 franchi, l'importo massimo previsto per la sua classe salariale. Anzianità, esperienza e affidabilità si traducono nelle ferrovie in modo piuttosto diretto in livelli salariali equivalenti.


2

Simile appare la carriera di Ernst Schneeberger, che nasce nel 1880 a Schoren, presso Berna. Entra in servizio nelle ferrovie nel 1901, all'inizio con un impiego provvisorio, verosimilmente come apprendista. Nel 1904 viene assunto a tempo indeterminato come fuochista a Berna, con un salario iniziale di 1300 franchi l'anno. Nel corso degli anni seguenti la sua retribuzione aumenta progressivamente. Nel 1912 guadagna già 2350 franchi come fuochista; nel frattempo è di stanza a Thun. Il 1° luglio 1914, il punto di svolta nella sua carriera: Schneeberger viene nominato macchinista. Da quel momento, assume la responsabilità generale di macchina e treno. Il suo salario continua a crescere fino a raggiungere l'importo massimo di 3600 franchi nel 1922.


3

Gli esempi di Wildi e Schneeberger illustrano quanto fosse strutturata la carriera ai tempi delle locomotive a vapore. Anni di duro lavoro fisico nella polvere di carbone, l'esperienza e la collaborazione costante nella cabina di guida portavano a posizioni sicure sempre meglio remunerate. I fuochisti erano molto di più che semplice manodopera ausiliaria. Erano esperti di fuoco e acqua, e costituivano il primo gradino verso la carriera futura di macchinisti.

Johanna Rustler, FFS Historic

1. «Giura-Sempione», circa 1890, Conrad, E., FFS Historic W_025
2. «Associazione dei macchinisti sezione di Berna», (Schneeberger E. è il terzo da destra nella fila in basso), 1922, FFS Historic Abl. 2018/006
3. «Bambino accanto a una locomotiva a vapore», 1936, FFS Historic P_C03_0024
4. Senza titolo, Ad. Schmid-Rösli, FFS Historic K_0016


4

La B 3/4 festeggia il suo grande ritorno

Un pezzo importante della storia dell'industria e dei trasporti svizzeri torna sulle rotaie. La B 3/4 1367 è stata sottoposta a una meticolosa revisione e rimessa in sesto giusto in tempo per il suo 110° compleanno.



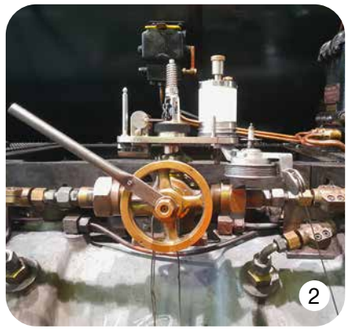
Stando alle previsioni, la B 3/4 1367 dovrebbe tornare in servizio giusto in tempo per il suo 110° anniversario. FFS Historic prevede di effettuare la prima corsa dopo tanto tempo lungo la vecchia Ferrovia dell'Hauenstein tra Olten e Sissach, e spera che la B 3/4 venga accolta e accompagnata in questa corsa celebrativa da un folto gruppo di viaggiatrici e viaggiatori, come merita questo monumento della storia ferroviaria svizzera.

Isabelle Bitterli, FFS Historic

La B 3/4 1367 fu costruita nel 1916 dalla *Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik* (SLM). Grazie alla tecnica impiegata, del tutto nuova ai tempi, era più efficiente ed economica nel funzionamento rispetto ai modelli che l'avevano preceduta, e quindi talmente versatile da poter essere impiegata su tutta la rete ferroviaria, sia nel traffico viaggiatori che nel trasporto merci.

Dopo la sua dismissione nel 1964, passò di deposito in deposito per essere poi esposta tra il 1989 e il 1995 nel Museo Svizzero dei Trasporti di Lucerna. Ultima della sua serie a essere giunta fino a noi, la locomotiva ne è quindi l'unica rappresentante sopravvissuta. Nel 2001, è diventata ufficialmente proprietà di FFS Historic.

Dopo un secolo di onorato servizio, per quanto invecchiata dignitosamente, la locomotiva era giunta tecnicamente allo stremo. Nel 2024 si è quindi deciso di sottoporla a revisione nelle officine di Meiningen (Germania), specializzate in locomotive a vapore fin dai tempi della DDR. Qui, la macchina ha subito una revisione capillare che ha mantenuto inalterata solo la caldaia, ancora in buono stato.



1. La B 3/4 ad Arnstadt (D), 2025, © FFS Historic
2. Apparecchio di indicazione sul cilindro coperto della B 3/4 in fase di test, per controllare il flusso del vapore in entrata e in uscita, 2025, © FFS Historic

Locomotiva a vapore B 3/4 1367 con carrozze viaggiatori in acciaio pesante a Läufelfingen, 1978, FFS Historic R_6723_08

La lunga strada per il ritorno sulle rotaie: ultimato il restauro del B 3505

Quando un vagone ferroviario sfreccia di nuovo sui binari mostrandosi al pubblico dopo più di un secolo, si tratta di una dichiarazione d'amore alla storia e al lavoro artigianale. Alla Giornata del vapore annuale alla Rotonde Delémont di FFS Historic, è stato presentato al pubblico dopo sette anni di lavoro a cura della «Historische Eisenbahn Gesellschaft» il B 3505. Il veicolo è stato interamente restaurato, fin nei minimi dettagli in ottone.



1



2

Il carro B 3505 fu costruito nel 1902 dalla Schweizerische Industrie-Gesellschaft (SIG) per la Ferrovia del Giura-Sempione, all'epoca con il numero J.-S. B2 915. Un anno dopo passò alle neonate FFS, dove ricevette il numero con cui lo conosciamo oggi e restò in servizio fino agli anni Cinquanta del secolo scorso. Successivamente fu convertito in un veicolo di prova dei freni, fu privato dell'arredo interno e giunse a un passo dalla rottamazione. Il fatto che oggi appaia nuovamente in tutto il suo splendore storico lo si deve al grande impegno dell'associazione HEG, che ha potuto acquisire e salvare il veicolo nel 1989.

Quando è cominciato il restauro, la carrozza era un involucro vuoto. Le casse di legno sono state separate dal telaio, l'ossatura metallica sabbiata e riparata. Sono state realizzate nuove cornici in legno, travi per il pavimento e una nuova copertura metallica, finestrini e piattaforme sono stati ricostruiti e anche il dispositivo del freno d'allarme è stato riprodotto in linea con i vecchi modelli.

Tutto questo allo scopo di preservare il più possibile le caratteristiche originali del mezzo. Nelle parole del falegname e storico Ursin della Morte dell'associazione HEG:
«Essendo una carrozza di seconda classe doveva pur mostrare un po' di lusso. Certo, non come la prima classe ma pur sempre molto di più della terza.»

La struttura del carro è in quercia, le modanature e i pannelli in acero, e per le pareti interne è stato utilizzato il Pitch Pine, un legno di pino nordamericano. Un portabagagli originale trovato per caso sulla piattaforma Ricardo ha funto da modello per far realizzare a una fonderia nuovi supporti e console. Targhe di fabbrica e iscrizioni smaltate sono state nuovamente fuse o rifatte. Le panche imbottite sono state confezionate a Costanza, nel sud della Germania, con molle, cinghie e rivestimenti sulla falsariga dei modelli storici ma con tessuti moderni e ignifughi.



3

Solo la scritta «SBB-CFF» si è allontanata dallo schema seguito finora: le ricerche, infatti, hanno svelato che l'iscrizione con ombreggiatura nera era scorretta dal punto di vista storico. Il carro B 3505 è quindi il primo veicolo della collezione di FFS Historic a recare nuovamente l'iscrizione originaria gialla con ombreggiatura marrone caldo.

Oggi il B 3505 è l'unico carro di seconda classe preservato dai tempi della prima guerra mondiale. Il suo restauro, che ricalca lo stato che la carrozza aveva nel 1915, non è solo un progetto commemorativo. Dimostra piuttosto quanta perizia, quanta ricerca e quanto lavoro artigianale servano per far rivivere un pezzo della storia ferroviaria.

«Molti dettagli non esistono semplicemente più: bisogna ricrearli ex novo, pur restando fedeli agli originali», commenta della Morte. Missione compiuta. Chi oggi monta a bordo della carrozza vede l'eleganza del 1915, sente il profumo del legno, tocca i rivestimenti realizzati a mano e viaggia per un attimo in un'altra epoca.

L'obiettivo non è mai stato quello di realizzare un pezzo museale, da ammirare e basta. FFS Historic e l'associazione HEG si sono impegnate perché questo veicolo potesse tornare a viaggiare e il pubblico potesse «riviverlo». Il B 3505 restaurato sarà utilizzato in futuro in corse storiche, come una capsula del tempo sulle rotaie, e come testimonianza che la storia non muore se c'è chi la preserva con dedizione.

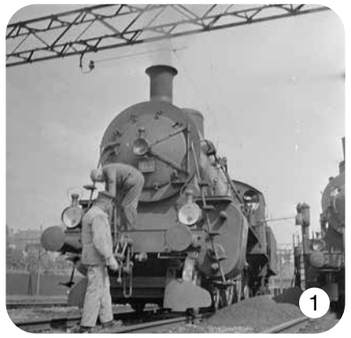
Isabelle Bitterli, FFS Historic

1. Ursin della Morte, falegname e storico della HEG sul B 3505 restaurato, 2025, © FFS Historic
2. La carrozza passeggeri B 3505 restaurata con le nuove panche a sedere e i portabagagli, 2025, © FFS Historic
3. Il B 3505 riportato a nuova luce, 2025, © FFS Historic

I volti dietro al vapore: gli elenchi dei funzionari delle FFS come testimoni di un'era

Gli elenchi dei funzionari delle Ferrovie federali svizzere aprono una finestra sul passato del mondo delle ferrovie. E sulle persone che le hanno rese ciò che sono. Quello che una volta era un normale lavoro amministrativo oggi è una fonte inestimabile per la ricerca della storia sociale, tecnica ed economica della Svizzera.

L'elenco dei funzionari delle FFS è un registro interno che raccoglie i nomi di tutto il personale con statuto di funzionario. Contiene dati personali come nome, anno di nascita, luogo d'attinenza e salario annuo, nonché altre informazioni sulla funzione e sull'inquadramento interno all'organizzazione. L'elenco veniva aggiornato e ripubblicato ogni due anni.



La consultazione degli elenchi dei funzionari è particolarmente interessante se la si collega all'epoca delle locomotive a vapore. In quest'era in cui il vapore definì le rotaie, infatti, i funzionari erano la spina dorsale dell'esercizio ferroviario: macchinisti, fuochisti, impiegati nelle officine o capi stazione. Le voci che li riguardano negli elenchi fanno intuire quanto fosse stretto il legame tra la macchina e il fattore umano. Dietro ogni locomotiva che percorreva la Svizzera sbuffando si celava una molteplicità di persone il cui lavoro si riflette in questi registri. Gli elenchi dimostrano chiaramente quanto fossero varie le attività condotte in seno alle FFS e quanto profondamente si intersecassero lavoro, tecnica e cambiamento sociale. Essi documentano non solo le carriere individuali, ma anche un pezzo della storia dell'industria svizzera, in cui la locomotiva a vapore costituiva il simbolo del progresso.

Oggi gli elenchi dei funzionari sono integralmente digitalizzati fino al 1973 e possono essere consultati nella sala di lettura di FFS Historic. Sono a disposizione di ricercatrici e ricercatori, persone interessate alle ferrovie e storiche e storici di famiglia alla ricerca di informazioni sulla storia delle FFS e del suo personale.

Gli elenchi dei funzionari, in sintesi, fungono da anello di congiunzione tra il passato e il presente: custodiscono l'eredità dei tempi delle locomotive a vapore e mantengono in vita la storia delle persone che hanno lavorato alle FFS.

Laura Kaiser, FFS Historic

1. Deposito delle locomotive Aebimatt a Berna, locomotiva a vapore A 3/5 644, personale davanti e a bordo della locomotiva, 1936, FFS Historic SV_050_03
2. L'elenco dei funzionari delle FFS, 2025, © FFS Historic



Un'ultima grande giornata a Windisch

La Giornata delle porte aperte di FFS Historic si è tenuta per l'ultima volta alla sede di Windisch. Centinaia di visitatrici e visitatori hanno avuto l'esclusiva possibilità di gettare uno sguardo agli archivi, alla biblioteca e alle collezioni, osservando da vicino come si preserva, si ricerca e si trasmette la storia ferroviaria.



Nel 2027 FFS Historic traslocherà nella sua nuova sede aziendale di Olten

La Giornata delle porte aperte a Windisch è stata una festa di incontri e scoperte. Già all'esterno dell'edificio, il pubblico è stato accolto da veicoli leggendari: il «Coccodrillo», una storica carrozza ristorante, e l'elegante carrozza salone del 1956, nota anche come «Carrozza del Consiglio federale» e utilizzata un tempo per gli ospiti di Stato. All'interno l'attendevano storici automi musicali, antico materiale ferroviario, lanterne e numerosi reperti tecnici che hanno trasportato visitatrici e visitatori in epoche lontane.

Il biglietto dava inoltre accesso a un programma speciale: brevi visite guidate attraverso gli archivi, la collezione di manifesti e la biblioteca hanno offerto uno sguardo sui tesori di FFS Historic, altrimenti nascosti al pubblico. L'esperienza è stata arricchita anche da attività interattive e proiezioni cinematografiche, che hanno reso la giornata un vivace scambio tra passato e presente.

Tra tesori d'archivio, grafiche artistiche e oggetti rari, il pubblico ha potuto percepire cosa rende FFS Historic quello che è: la passione di preservare il patrimonio culturale delle ferrovie svizzere e di renderlo accessibile a tutti.



La giornata ha segnato anche un addio: questo, infatti, è stato l'ultimo grande evento presso la sede di Windisch. Nel 2027 FFS Historic traslocherà nella sua nuova sede aziendale di Olten, con locali moderni e ristrutturati, che consentirà una collaborazione ancora più serrata tra i team che la compongono.

Una giornata in grado di emozionare, ricca di storia, incontri e fiducia: il modo migliore per congedarsi da Windisch e volgere lo sguardo al futuro con gli occhi pieni di speranza.

Sofia Bartsch, FFS Historic

1. Uno sguardo speciale agli archivi di FFS Historic, 2025, © FFS Historic
2. Visitatrici e visitatori ammirano la collezione di manifesti di FFS Historic, 2025, © Rail Production / FFS Historic

La C 5/6 2978, «Elefante» sulla tratta tra Amsteg e Intschi, 2025, © Herbert Roseng

Agenda

04.04.2026 | Erstfeld

Esposizione e visite guidate nel deposito ferroviario

Esperienza al deposito di Erstfeld

24.04.2026 | Olten/Sissach/Basilea

Viaggio avventura a bordo della RAe 2/4 1001

Con la «Freccia Rossa» a Basilea

25/26.04.2026 | Olten/Sissach

Viaggio avventura sul San Gottardo

Con il treno a vapore sull'Hauenstein

02.05.2026 | Erstfeld

Esposizione e visite guidate nel deposito ferroviario

Esperienza al deposito di Erstfeld

09.05.2026 | Erstfeld/Bodio

Corsa in treno storico sul San Gottardo

Treno avventura San Gottardo

09.05.2026 | Zurigo/Lucerna

Un'esperienza che coniuga modernità, tradizione e fascino meridionale

Treno avventura San Gottardo fino a Bellinzona

10.05.2026 | Olten/Zurigo

Viaggio avventura sul «RAe TEE II 1053»

La Festa della Mamma a bordo del «Trans Europ Express»

23/24.05.2026 | Brugg/Wildegg

Viaggio avventura a vapore

Festival delle ferrovie di Brugg 2026

23/24.05.2026 | Rapperswil/Zurigo Wiedikon/Baden/Brugg

Viaggio avventura a bordo del treno storico

Con la locomotiva elettrica al Festival delle ferrovie di Brugg

23/24.05.2026 | Rapperswil/Brugg

Viaggio a bordo della cabina di guida storica

Viaggio nella cabina di guida con il treno Ae 3/6 I

06.06.2026 | Erstfeld

Esposizione e visite guidate nel deposito ferroviario

Esperienza al deposito di Erstfeld

13.06.2026 | Erstfeld/Bodio

Corsa in treno storico sul San Gottardo

Treno avventura San Gottardo

13.06.2026 | Zurigo/Lucerna

Un'esperienza che coniuga modernità, tradizione e fascino meridionale

Treno avventura San Gottardo fino a Bellinzona

13.06.2026 | Göschenen/Faido

Tremola e Ferrovia del Gottardo da Göschenen o Faido

Treno avventura San Gottardo e Tremola a bordo dell'autopostale

13.06.2026 | Erstfeld

Nella cabina di guida storica sulla linea di montagna del San Gottardo fino a Bodio

Viaggio nella cabina di guida sul San Gottardo

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



Tazza «Coccodrillo»



Portachiavi «Coccodrillo»



Tazza «Elefante»



Portachiavi «Elefante»

sconto del **10 %**



Treno avventura San Gottardo: sconto del 10 %

Assicuratevi uno sconto del 10 % sui biglietti per il nostro «Treno avventura San Gottardo» con il codice **GOTTARDO10**.

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

Shop



Visitatrici e visitatori all’esposizione di Coblenza davanti alla locomotiva a vapore Eb 3/5 5819, 1984, FFS Historic R_7328_01

Impressum



Stazione di Monthey con locomotiva a vapore
B 3/4 1338, 1946, FFS Historic R_1160_04

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/Berna

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

Locomotiva a vapore C 5/6 alla stazione di Lucerna, 1948, FFS Historic R_1660_11