Historic

FFS Historic
Rivista



Numero

1



Passeggeri sul binario della stazione di Lucerna davanti a un treno con veicolo per la misurazione delle linee di contatto, ca. 1957, FFS Historic C_0066_0151

Editoriale

Una finestra aperta sulla storia delle ferrovie

Care lettrici, cari lettori,

è con grande piacere che vi presentiamo il primo numero della nuova rivista di FFS Historic. Numero dopo numero, vi condurremo in un viaggio attraverso il tempo e la tecnica, vi racconteremo momenti importanti vissuti sulle rotaie, vi parleremo di locomotive restaurate e delle persone che tengono in vita la storia e le storie delle ferrovie. Questa rivista è un omaggio al ricco patrimonio delle FFS e a tutte le persone che si impegnano per preservarlo e tramandarlo. Salite a bordo con noi e accompagnateci in questo appassionante viaggio attraverso la storia delle ferrovie.

Toni Häne
Presidente del Consiglio di fondazione

Mario Werren
Direttore

Strategia e obiettivi della Fondazione FFS Historic

FFS Historic preserva il patrimonio ferroviario storico delle FFS e lo rende accessibile al grande pubblico. Obiettivo centrale è trasmettere la storia delle ferrovie facendola rivivere in sedi storiche e con treni d'epoca restaurati fedelmente. In parallelo, porta avanti la digitalizzazione sistematica degli archivi e delle collezioni, per conservare nel tempo le conoscenze disponibili e renderle fruibili.

Con un'immagine moderna nei confronti del pubblico, una collaborazione serrata con le FFS e un'intensificazione del lavoro sui media, puntiamo rendere visibile e vivibile la storia delle ferrovie delle FFS come elemento integrante dell'identità svizzera.

SOMMARIO

Il Consiglio di fondazione e la Direzione
Pagina 04

Centro per la storia ferroviaria
Pagine 06 – 07

La storia in viaggio
Pagine 08 – 09

Proteggete i vostri occhi
Pagine 10 – 11

Un viaggio nel tempo sulle rotaie
Pagina 12

145 anni fa
Pagina 13

Parco ferroviario di Brugg
Pagine 14 – 15

Agenda
Pagina 16

Shop
Pagina 17

Impressum
Pagina 19

Il Consiglio di fondazione e la Direzione si presentano

Consiglio di fondazione



Toni Häne
Presidente del Consiglio di fondazione



Beatrice Bichsel
Responsabile FFS Immobili



Isidor Baumann
Ex membro del Consiglio degli Stati Canton Uri



Markus Jordi
Ex responsabile Risorse umane FFS



Alexander Muhm
Responsabile Traffico merci FFS



Daniel Geissmann
Ex responsabile mostra e collezione del Museo Svizzero dei Trasporti



Reto Bieli
Responsabile Servizio specializzato nella conservazione dei monumenti storici delle FFS



Christophe Gardan
Responsabile Finanze della divisione Mercato Viaggiatori FFS

Direzione



Mario Werren
Direttore generale



Dorothee Ryser
Responsabile Archivi/ collezioni/biblioteca



André Schönenberger
Responsabile Materiale rotabile/ produzione ferroviaria



Sarah Mondini
Responsabile Marketing/ divulgazione/ comunicazione



Silvan Bürgi
Responsabile Gestione sedi e servizi

FFS Historic: vivere e conservare la storia delle ferrovie

La Fondazione per il patrimonio storico delle FFS, in breve FFS Historic, è stata istituita nel 2001 al fine di raccogliere, conservare, documentare e archiviare testimonianze d'epoca della storia delle ferrovie svizzere.

FFS Historic ospita in sedi dislocate in tutta la Svizzera più di 200 veicoli storici, dei quali cura la manutenzione in collaborazione con associazioni locali. Ogni anno la Fondazione organizza numerosi viaggi avventura con materiale rotabile storico, con l'obiettivo di tramandare e far rivivere al grande pubblico la storia delle ferrovie svizzere. Nel 2025 FFS Historic ha predisposto e condotto ben oltre 100 visite guidate ai depositi veicoli o alla mostra «Linea. Montagna. La storia della ferrovia del Gottardo», inaugurata di recente a Erstfeld.

Inoltre, la Fondazione gestisce un archivio fotografico e documentaristico in continuo ampliamento, collezioni di oggetti, una biblioteca specializzata, una sala di lettura e una banca dati accessibili al pubblico. Occasionalmente, propone anche visite guidate agli archivi e alle collezioni di oggetti.

> **più di 200 veicoli storici, dei quali cura la manutenzione in collaborazione con associazioni locali**

L'«Elefante» in marcia con il treno avventura, 2025, fotografia Fredy Zurkirchen, © FFS Historic

Olten al «km 0» diventa il centro della storia ferroviaria

FFS Historic trasloca e inaugura così un nuovo capitolo. Dal 2027 la Fondazione avrà il proprio centro nevralgico a Olten. Olten, «km 0» della ferrovia, non vanta solo una posizione ideale dal punto di vista dei trasporti, ma rappresenta anche un luogo simbolico della storia ferroviaria.

FFS Immobili sta effettuando a questo scopo il risanamento integrale di due edifici sotto tutela all'interno del perimetro storico delle FFS:



1

La storica Halle 500 e una nuova sala gru con una capacità massima di 130 tonnellate costituiranno la futura officina principale di FFS Historic. La sede si estende su un'area di oltre 16 000 metri quadri che, oltre alla «Halle 500», comprende anche fasci di binari e superfici di circolazione. L'edificio utilizzato dalle FFS come officina per la riparazione dei veicoli esiste in questa dimensione dagli anni Venti. L'officina, ormai prossima alla ristrutturazione, festeggerà quindi a breve i 100 anni di attività e in futuro sarà regolarmente aperta al pubblico per manifestazioni e visite guidate. Al momento è in fase di programmazione un piano visite studiato appositamente.

La storica Halle 500 e una nuova sala gru con una capacità massima di 130 tonnellate costituiranno la futura officina principale di FFS Historic.

Esattamente di fronte sorge il palazzo Riggenbach, risalente al 1855. Il palazzo prende il nome dal pioniere della ferrovia di montagna Niklaus Riggenbach (1817–1899), primo direttore e capo macchinista delle Officine principali della Ferrovia centrale svizzera (SCB). All'interno di questo complesso di officine (dal 1902 gestito poi dalle FFS), nel corso del tempo il palazzo ha assolto a diverse funzioni. Le singole sezioni dell'edificio sono state utilizzate originariamente come torneria, come falegnameria e per il montaggio degli assi e delle carrozze. Successivamente il palazzo ha ospitato anche i laboratori per la formazione pratica e la lattoneria.

Nel 2027 è prevista l'inaugurazione della nuova sede di FFS Historic, che occuperà circa 2000 metri quadri.



2

Locali ariosi, moderni e più ampi consentiranno condizioni di lavoro ottimali e faciliteranno inoltre la collaborazione tra i team di Olten e Windisch, oggi ancora fisicamente separati. Oltre a un'ampia zona di accoglienza per i visitatori, la nuova sala di lettura con biblioteca e un'area multifunzionale per eventi con una capacità di 300 posti offrono nuove opportunità di avvicinare la Fondazione al pubblico tramite manifestazioni ed esposizioni tematiche.

Il trasferimento da Windisch a Olten è una sfida logistica. Non tutti i fondi dell'archivio, della biblioteca e delle collezioni verranno spostati a Olten nel 2027. La sede di Windisch continuerà per il momento a funzionare come deposito. Un sistema logistico efficiente garantirà però l'invio tempestivo a Olten di libri, materiali d'archivio e simili che si rendano via via necessari o vengano richiesti. Già tra il 2014 e il 2015, FFS Historic ha affrontato un importante trasloco, in quel caso da Bollwerk, Berna, a Windisch. Le esperienze fatte allora sono molto utili per il presente. Se pur con qualche limitazione, anche durante il trasloco puntiamo a garantire quanto più possibile l'accesso ai nostri servizi e un servizio affidabile. La nuova sede di Olten dovrebbe aprire nel 2027, in tempo per il giubileo che celebrerà i 125 anni di attività delle FFS, e diventare un luogo in cui far rivivere la storia delle ferrovie.

Sofia Bartsch, FFS Historic



3

1. Ripresa aerea del perimetro, 1964, biblioteca del Politecnico federale di Zurigo, archivio fotografico / Com_F64-02278

2. La Halle 500 e il palazzo Riggenbach visti dall'alto, 2024, fotografia Reto Bieli © Servizio specializzato nella conservazione dei monumenti storici delle FFS

3. Sala carri delle Officine principali di Olten, 1972, FFS Historic R_5952_03

La storia in viaggio: il ritorno del treno degli anni Trenta

Nel 2027 le FFS festeggeranno il loro 125° anniversario, con celebrazioni che volgeranno anche lo sguardo al passato. Entro quella data dovrebbe essere colmata un'ultima lacuna nel patrimonio idoneo alla circolazione di FFS Historic. A oggi, infatti, manca ancora un treno degli anni Trenta per far finalmente rivivere tutte le epoche della storia delle ferrovie svizzere nell'offerta di FFS Historic. E il tempo stringe.

Parte dei lavori di restauro sarà effettuata nel deposito di Olten. Per chi percorre regolarmente la Svizzera in treno, Olten è un luogo ricco di significato. I viaggiatori interessati alla storia del mezzo su cui viaggiano conosceranno forse lo storico ristorante «Bahnhofbuffet», o la pietra del «chilometro zero» da cui è stata originariamente tracciata la rete ferroviaria svizzera. Il deposito di Olten, meno noto, è nascosto tra la stazione e la fabbrica e costituisce una delle otto sedi di FFS Historic.


1

Qua vengono restaurati, sottoposti a manutenzione e conservati alcuni dei più importanti reperti della storia delle ferrovie svizzere.

Durante una visita al deposito di Olten, Etienne von Gunten, restauratore-conservatore specializzato di FFS Historic, ci mostra la grande rimessa veicoli con indosso il gilet di sicurezza arancione fosforescente imposto dalle norme di sicurezza. Tra grandi classici ferroviari come il «Freccia rossa» o il leggendario «Coccodrillo», resta il tempo di dare uno sguardo anche al progetto di restauro in corso. Etienne e il suo team, infatti, stanno lavorando a una composizione treno degli anni Trenta. A Olten al momento sono in corso di restauro solo due di queste



2

carrozze, la BC4ü 5043 e la Dr4ü 25. Qualche altra carrozza si trova nel deposito di Winterthur o presso un'officina partner di Arquata Scrivia (I) per la bonifica da amianto. Già solo vedere queste due carrozze, però, permette di apprezzare l'interessante lavoro svolto dal team di Olten.

Da fuori, la carrozza marrone-rossiccio con la scritta «Dr4ü 25» appare come un esemplare datato ma ancora ben tenuto. Appena lo sguardo oltrepassa la soglia, però, la storia cambia: una sezione dell'abitacolo interno è completamente vuota e rivestita di acciaio al cromo dal pavimento al soffitto. Etienne spiega che la Dr4ü 25 era una carrozza ristorante, anno di costruzione 1930, ma la zona cucina non esisteva più. L'equipe che si occupa del restauro ha allora deciso di integrare nella Dr4ü 25 una cucina rispondente ai moderni standard e in grado di garantire in futuro la ristorazione dei passeggeri nei viaggi avventura sul treno degli anni Trenta.

Ed è proprio questa la particolarità delle carrozze che compongono la collezione: dal momento che FFS Historic vuole far rivivere i suoi veicoli, queste devono rispettare le prescrizioni di sicurezza in vigore oggi, essere in grado di percorrere lunghe tratte e poter ospitare a bordo le persone. Un aspetto, questo, che le distingue dagli esemplari storici custoditi tra le mura di un museo. Le carrozze vengono prima di tutto rese idonee alla circolazione. Poi i lavori di restauro si concentrano sulle toilette o sulle cucine di bordo. Per mantenere un buon grado di accuratezza storica, il team del deposito di Olten affronta giorno dopo giorno compiti complessi. Perché quando, tra due anni, una composizione con sei carrozze degli anni Trenta solcherà i binari, ogni dettaglio dovrà essere semplicemente perfetto.

Per FFS Historic, il restauro del treno degli anni Trenta rappresenta un progetto di grande rilevanza culturale, ma anche una sfida economica. Per consentire il costoso ripristino delle carrozze storiche puntiamo anche su partenariati. Nel corso dell'anno fonderemo il «Club degli anni Trenta», che si impegnerà per assicurare il finanziamento di questo specifico progetto, sulla scorta del riuscito esempio del Club TEE. Chi desidera contribuire alla manutenzione di un pezzo unico della storia delle ferrovie svizzere, può partecipare a questo impegno.

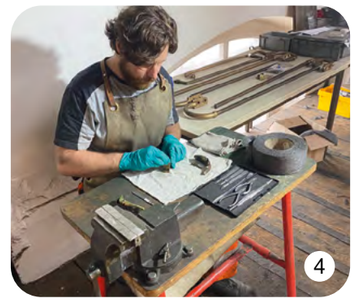
Alan Schär, giornalista freelance

Alan Schär è un giornalista freelance, ha studiato media e sociologia all'Università di Basilea e scrive testi per conto di FFS Historic.

Chi desidera contribuire alla manutenzione di un pezzo unico della storia delle ferrovie svizzere può partecipare a questo impegno.



3


4

1. Veduta esterna della BC4ü 5043, anno di costruzione 1932, fotografia Alain D. Boillat, FFS Historic 31_9_0013_6

2. Dettaglio di una porta in legno della carrozza ristorante della Dr4ü 25, anno di costruzione 1930, 2025, fotografia Alan Schär, © FFS Historic

3. Veduta dei sedili non ancora restaurati della carrozza BC4ü 5043, anno di costruzione 1932, 2025, fotografia Alan Schär, © FFS Historic

4. Il restauratore-conservatore Etienne von Gunten rimuove gli strati di corrosione da un fermaporta della Dr4ü 25, 2025, © FFS Historic

«Proteggete i vostri occhi»: dispositivi di protezione individuale nel lavoro quotidiano alle ferrovie



1

Il lavoro alle ferrovie è sempre stato gravoso e impegnativo, sia dal punto di vista tecnico che fisico. Fin dall'inizio, non richiedeva solo forza, ma sottostava e continua a sottostare anche oggi a specifiche prescrizioni di sicurezza. Molti lavori presso le ferrovie in Svizzera erano e restano legati a seri rischi. Pericolosi erano ad esempio i compiti di manovra e le manovre di deposito, nonché i lavori a contatto con l'alta tensione agli albori dell'elettrificazione. Anche il lavoro di ogni giorno in deposito e in officina comportava però potenziali pericoli, ad esempio per i meccanici, i fabbri e per il personale al lavoro sui binari.

Facevano parte della quotidianità di queste categorie professionali pericoli come scintille, trucioli di metallo, calore, incendi, vapore, oltre a rischi meccanici e legati all'uso delle macchine. Gli occhiali protettivi raffigurati nella foto provengono dalle collezioni di FFS Historic. Nella banca dati non è precisata la provenienza, per cui origine e proprietario restano ignoti. La fattura lascia però supporre che gli occhiali fossero stati prodotti negli anni Cinquanta o Sessanta. Occhiali come questi, con una montatura in pelle che contorna una fitta rete metallica, proteggevano da schegge, sassolini e scintille senza disturbare la vista. L'impiego del reticolo metallico, contrariamente alle lenti, evitava l'appannamento dovuto al calore, al vapore o al respiro, rendendoli pratici soprattutto in condizioni di lavoro a caldo, come la forgiatura o la smerigliatura. La cinghietta in pelle regolabile consentiva inoltre di adattarli alle diverse dimensioni del capo.

Presumibilmente questi occhiali venivano indossati dai fabbri o dal personale che lavorava sui binari, ossia da chiunque fosse esposto al contatto diretto con scintille, metalli o fiamme. Il loro impiego non derivava in genere da prescrizioni di legge ma da regolamenti aziendali o dalla libera iniziativa del personale. Prima del 1918, la sicurezza sul lavoro era a malapena disciplinata in Svizzera. Occhiali come questi testimoniano una consapevolezza crescente verso il tema.


2



3

Prima del 1918, la sicurezza sul lavoro era a malapena disciplinata in Svizzera.

Solo alla fine del XIX secolo iniziarono a comparire i primi fondamenti giuridici per la tutela del lavoro, seppur ancora rivolti soprattutto al lavoro minorile e agli orari di lavoro in fabbrica. Continuarono a mancare a lungo disposizioni chiare sulla prevenzione degli incidenti, per esempio tramite l'uso del casco o degli occhiali protettivi. Inoltre, per il personale valsero a lungo regole diverse perché le ferrovie antesignane mantennero le proprie prescrizioni fino alla fondazione delle FFS, nel 1902, ragion per cui gli standard di sicurezza variavano sensibilmente tra le diverse ferrovie private. Gradualmente iniziarono ad affermarsi assicurazioni contro gli infortuni e direttive vincolanti per la prevenzione degli incidenti e per metodi di lavoro più sicuri. Fu solo negli anni Sessanta e Settanta, però, che si impose l'utilizzo generalizzato dei dispositivi di protezione individuale (DPI). Nelle officine ferroviarie si adottarono sempre più frequentemente misure protettive: i saldatori ricevettero in dotazione guanti e occhiali di protezione, il personale che lavorava sui binari caschi e, più tardi, abiti di protezione e scarpe di sicurezza.

Gli occhiali ritratti in questa sede, con cordino in pelle e lenti in rete di filo metallico, celebrano i progressi tecnici, l'importanza crescente della sicurezza sul lavoro e lo sviluppo di una cultura della sicurezza istituzionalizzata nel lavoro quotidiano del personale delle ferrovie.

Johanna Rustler, FFS Historic

1. «Fucina [tre lavoratori con occhiali di protezione alla smerigliatrice]», circa 1968, Eugen Jordi, FFS Historic Li_056_11
2. Sicurezza: occhiali di protezione dalle pietre, circa 1960, pelle, metallo, FFS Historic Ob_Sch_0304
3. «Proteggete i vostri occhi», Zahn, 1960–1990, FFS Historic P_F03_0024de
4. Officine di Olten, saldatura: saldatura al cannello, circa 1937, FFS Historic SV_254_11


4

Un viaggio nel tempo sulle rotaie: l'«Elefante» in marcia lungo la vecchia linea dell'Hauenstein

A inizio maggio 2025 si è potuta percorrere la linea storica dell'Hauenstein tra Olten e Sissach a bordo della leggendaria locomotiva a vapore C 5/6 2978, detta anche «Elefante». La tratta, che per la sua pendenza è considerata la prima «linea di montagna» della Svizzera, è stata anche la prima a collegare Basilea con l'Altopiano. La sua costruzione da parte della Ferrovia centrale svizzera ebbe inizio nel 1853, al culmine della fase di industrializzazione, durante la quale divenne sempre più importante avere vie di trasporto efficienti.

Già alla partenza alla stazione di Olten si era radunata sul marciapiede una folla di spettatori curiosi, attratti dal fischio e dal sibilo del vapore e dall'insolito fumo. L'imponente locomotiva, anno di costruzione 1917, e il macchinista e il fuochista, entrambi vestiti come al tempo, hanno fatto bella mostra di sé al loro passaggio. L'ingresso nelle storiche carrozze degli anni Cinquanta è stato un vero e proprio viaggio in un passato in cui esisteva ancora la nebbiosa zona fumatori, si potevano veder scorrere i binari nello spazio tra una carrozza e l'altra e sporgere la testa fuori dai finestrini.

Nel fine settimana in questione la tratta è stata percorsa un totale di otto volte da 800 passeggere e passeggeri, che hanno potuto indulgere nel ricordo



delle panche a strisce rosse o verdi della 2ª classe o dei regali e soffici sedili della 1ª classe. La scena che si ripresentava a ogni fermata era sempre la stessa: viaggiatori e curiosi che ammiravano e fotografavano la locomotiva e le carrozze, si intrattenevano con il personale di FFS Historic e si raccontavano storie dei tempi andati. Un fine settimana in cui, ancora una volta, è stato fatto rivivere un pezzo importante della nostra storia ferroviaria.

Isabelle Bitterli, FFS Historic



Un fine settimana in cui, ancora una volta, è stato fatto rivivere un pezzo importante della nostra storia ferroviaria.

1. Il treno avventura guidato dalla locomotiva «Elefante» attraversa il viadotto di Rümlinger, 2025, fotografia Fredy Zurkirchen, © FFS Historic

2. Partecipanti ammirano l'«Elefante» alla stazione di Sissach, 2025, fotografia Fredy Zurkirchen, © FFS Historic

145 anni fa la prima perforazione del San Gottardo



Il 29 febbraio 1880, la prima perforazione della galleria di valico del San Gottardo fu una tappa importante che cambiò la Svizzera dal punto di vista geografico, economico e sociale.
La costruzione di una linea ferroviaria destinata a superare e ad attraversare il San Gottardo fu un'impresa audace. Per il traforo alpino furono prese in considerazione numerose ubicazioni ma, dopo lunghe e ardue trattative, fu la variante del Gottardo ad avere la meglio, il che segnò una vittoria soprattutto per la Ferrovia del Nord-Est (NOB) e per Alfred Escher, pioniere della Ferrovia del Gottardo.

Nella convenzione tra Stati del 1869, l'Italia si impegnò a partecipare alla costruzione della Ferrovia del Gottardo con 45 milioni di franchi; la Svizzera e la Germania ne stanziarono 20 milioni ciascuna. Alfred Escher sfruttò inoltre il Credito Svizzero da lui fondato per assicurare ulteriori capitali alla costruzione della ferrovia.

Nel 1872, sotto la guida dell'ingegnere Louis Favre, partirono i lavori, che impiegarono temporaneamente più di 3000 lavoratori, la maggior parte dei quali provenienti dalle regioni rurali povere dell'Italia settentrionale. Il progetto si scontrò continuamente con enormi sfide tecniche e finanziarie, e le dure e pericolose condizioni di lavoro costarono la vita ad almeno 199 lavoratori. Nonostante le avversità, il 29 febbraio 1880 il traforo ebbe successo e il 1° giugno 1882 la Ferrovia del Gottardo entrò in esercizio. Oltre a essere la prima trasversale alpina della Svizzera, divenne anche un simbolo dell'innovazione tecnica e della collaborazione internazionale.



La mostra «Linea. Montagna. La storia della ferrovia del Gottardo», ospitata nel deposito di Erstfeld recentemente ristrutturato, è un viaggio in questi tempi pionieristici. L'esposizione è visitabile ogni primo sabato del mese da aprile a ottobre. Con il «treno avventura San Gottardo», inoltre, FFS Historic propone diverse offerte combinate sulla vecchia linea di montagna del San Gottardo, che permettono di rivivere ancora una volta questa tratta ferroviaria in un'ambientazione ricca di storia.

Isabelle Bitterli, FFS Historic

1. Treno lavoratori all'uscita dalla Galleria del San Gottardo presso Göschenen, 1880 circa, F. Charnaux, Ginevra, FFS Historic F_111_00006_027

2. Locomotiva D 3/3 61 durante il rifornimento d'acqua e il carico del carbone a Biasca, 1881 circa, A. Brunel, Bellinzona, FFS Historic F_111_00006_056

Con FFS Historic al Parco ferroviario di Brugg

Il weekend di Pentecoste è noto per le lunghe code di veicoli diretti a Sud. Un modo per evitarle è muoversi in treno. Per chi dà più importanza al viaggio che alla meta, poi, una buona idea è un viaggio avventura di FFS Historic.
Questo sabato di Pentecoste offriva tante alternative diverse. L'autore di questo articolo ha approfittato di due di esse.



1



2

La distanza di frenatura della locomotiva elettrica si è rivelata tanto brusca quanto affascinante. Puntuale per mezzogiorno, il treno storico si è fermato al Parco ferroviario di Brugg.

Innanzitutto ha viaggiato con la locomotiva elettrica Ae 3/6 I 10664 da Rapperswil SG a Brugg per la giornata delle porte aperte del Parco ferroviario di Brugg. Da là, poi, si è spostato con l'«Elefante», la locomotiva a vapore C 5/6 2978, da Brugg a Frick e ritorno. L'Ae 3/6 è rimasta in servizio dal 1926 agli anni Novanta, l'«Elefante» dal 1917 al 1967.

Il suo sabato di Pentecoste, quindi, è iniziato a bordo di carri a cassa di legno della terza classe (C 6138, C4 9002 e C3 8395) trainati fino a Brugg dalla locomotiva elettrica Ae 3/6. Per capire come mai l'ex 3ª classe venisse anche chiamata «classe di legno» è bastato appena uno sguardo. Pavimento, parete e panche erano fatte di quercia, faggio e abete rosso: legno a perdita d'occhio. Un'esperienza nostalgica per i viaggiatori che conoscevano la classe di legno dai tempi della giovinezza e un interessante sguardo al passato per le generazioni più giovani. Dopo una partenza roboante, i rumori tipici della corsa sono diventati familiari compagni di viaggio. Quando qualcuno apriva il finestrino nella carrozza (una comodità del passato), l'unico modo per conversare con la persona di fronte era urlare a squarciagola.

La distanza di frenatura della locomotiva elettrica si è rivelata tanto brusca quanto affascinante. Puntuale per mezzogiorno, il treno storico si è fermato al Parco ferroviario di Brugg. Nonostante una leggera pioggerellina, il deposito era molto animato. Persone di tutte le età appassionate alle ferrovie gironzolavano tra locomotive e vagoni storici. Tutt'intorno si udivano scambi di vedute su aspetti tecnici e conversazioni quotidiane in diversi dialetti e in tutte le lingue nazionali. Alcuni stand offrivano memorabilia ferroviari, altri prelibatezze dolci e salate per rifocillarsi a dovere o togliersi anche solo uno sfizio.

Dopo una sosta di due ore a Brugg, si è risaliti di nuovo sugli stessi vagoni. Questa volta il treno è stato trainato dalla locomotiva a vapore lungo la linea del Bözberg, che ha ormai alle spalle 150 anni, in direzione Frick. La densa nuvola di vapore dell'«Elefante» non risultava visibile dalla carrozza ma la differenza rispetto alla locomotiva elettrica si percepiva con gli altri sensi. Il rollio era più dolce, la velocità di marcia più tranquilla. Prima di partire per Frick, la locomotiva si è fermata un attimo sul ponte per consentire di ammirare dall'alto il deposito ferroviario. Per un momento i viaggiatori hanno ammirato ancora una volta le locomotive e le carrozze sotto di essi, mentre i visitatori a terra osservavano il treno sopra le loro teste. Da entrambe le direzioni si sono visti scattare i flash delle macchine fotografiche e dei cellulari. Quindi l'«Elefante» è ripartito e ha condotto i passeggeri a Frick a un ritmo piacevole. Quello che un tempo era vissuto come un ritmo pericoloso per la salute dai passeggeri, in questo viaggio verso Frick e ritorno è stato percepito come un modo di viaggiare lento, che lasciava il tempo di osservare il panorama e godersi l'atmosfera nella «classe di legno».

Il fine settimana al Parco ferroviario di Brugg è stato un grande successo e ha registrato un numero record di visitatori con enorme soddisfazione del team che ha organizzato l'evento. Ed entrambi i treni avventura di FFS Historic non hanno collegato solo le stazioni, ma anche le persone, con nonni e nipoti intenti a scambiarsi le macchine fotografiche per condividere il loro entusiasmo.

Alan Schär, giornalista freelance

Alan Schär è un giornalista freelance, ha studiato media e sociologia all'Università di Basilea e scrive testi per conto di FFS Historic.

1. La locomotiva a vapore C 5/6 «Elefante» durante il viaggio avventura Brugg–Frick–Brugg, 2025 © Sämi Richner

2. Una carrozza viaggiatori della «classe di legno» e visitatrici e visitatori del Parco ferroviario di Brugg sullo sfondo, 2025, © FFS Historic

Agenda

06.09.2025 Erstfeld

Esposizione e visite guidate nel deposito ferroviario

Esperienza al deposito di Erstfeld

13.09.2025 Erstfeld

Viaggi avventura con locomotiva elettrica e a vapore e mostra

Giornate ferroviarie del Gottardo 2025

13.09.2025 Erstfeld

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

Viaggio nella cabina di guida con la Re 6/6

13.09.2025 Delémont

Pietra e ferro: la ferrovia e i suoi edifici a Delémont

Giornate Europee del Patrimonio in Svizzera

14.09.2025 Erstfeld

Viaggi avventura con locomotiva elettrica e a vapore e mostra

Giornate ferroviarie del Gottardo 2025

14.09.2025 Erstfeld

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

Viaggio nella cabina di guida con la Re 6/6

20.09.2025 Delémont

Corsa con treno a vapore e visita alla Rotonde

Giornata del vapore a Delémont

04.10.2025 Erstfeld

Esposizione e visite guidate nel deposito ferroviario

Esperienza al deposito di Erstfeld

11.10.2025 Erstfeld/Lugano

Corsa in treno storico per Lugano

In Ticino attraverso il San Gottardo

11.10.2025 Erstfeld

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

Viaggio nella cabina di guida Gottardo e Ticino

08.11.2025 Windisch

Scoprire la storia ferroviaria della Svizzera

Giornata delle porte aperte a Windisch

15.11.2025 Windisch

Argomento «Ferrovie predecessori delle FFS»

Atelier Wikipedia

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



Coltellino svizzero «Coccodrillo»



Coltellino svizzero «Elefante»



T-Shirt «Kroki»



Magneti «Gotthard Express»



Buono per 1 caffè o tè

Riscuotibile esclusivamente presso FFS Historic nell'ambito dell'evento «Giornata delle porte aperte a Windisch» l'8 novembre 2025.



Viaggio avventura in Ticino - 10 % di sconto

Ottenete uno sconto del 10 % sui biglietti per lo storico viaggio avventura "In Ticino attraverso il San Gottardo" – con il codice di sconto **TICINO10**.

Riscattabile prenotando direttamente su ticketcorner.ch.

Non cumulabile. Valido fino a esaurimento scorte.



Passeggeri in attesa sul binario della stazione di Sierre davanti a un treno con Re 4/4 II, 1968, FFS Historic C_0066_0453.

Impressum

Cover

Il treno avventura guidato dalla locomotiva «Elefante» attraversa il viadotto di Rümlingen, 2025, foto Fredy Zurkirchen, © FFS Historic

Pagina 02

Passeggeri sul binario della stazione di Lucerna davanti a un treno con veicolo per la misurazione delle linee di contatto, ca. 1957, FFS Historic C_0066_0151

Pagina 04

L'«Elefante» in marcia con il treno avventura, 2025, fotografia Fredy Zurkirchen, © FFS Historic

Pagine 06 – 07

1. Ripresa aerea del perimetro, 1964, biblioteca del Politecnico federale di Zurigo, archivio fotografico / Com_F64-02278
2. La Halle 500 e il palazzo Riggenbach visti dall'alto, 2024, fotografia Reto Bieli © Servizio specializzato nella conservazione dei monumenti storici delle FFS
3. Sala carri delle Officine principali di Olten, 1972, FFS Historic R_5952_03

Pagine 08 – 09

1. Veduta esterna della BC4ü 5043, anno di costruzione 1932, fotografia Alain D. Boillat, FFS Historic 31_9_0013_6
2. Dettaglio di una porta in legno della carrozza ristorante della Dr4ü 25, anno di costruzione 1930, 2025, fotografia Alan Schär, © FFS Historic
3. Veduta dei sedili non ancora restaurati della carrozza BC4ü 5043, anno di costruzione 1932, 2025, fotografia Alan Schär, © FFS Historic
4. Il restauratore-conservatore Etienne von Gunten rimuove gli strati di corrosione da un fermaporta della Dr4ü 25, 2025, © FFS Historic

Pagine 10 – 11

1. «Fucina [tre lavoratori con occhiali di protezione alla smerigliatrice]», circa 1968, Eugen Jordi, FFS Historic Li_056_11
2. Sicurezza: occhiali di protezione dalle pietre, circa 1960, pelle, metallo, FFS Historic Ob_Sch_0304
3. «Proteggete i vostri occhi», Zahn, 1960–1990, FFS Historic P_F03_0024de
4. Officine di Olten, saldatura: saldatura al cannello, circa 1937, FFS Historic SV_254_11

Pagina 12

1. Il treno avventura guidato dalla locomotiva «Elefante» attraversa il viadotto di Rümlinger, 2025, fotografia Fredy Zurkirchen, © FFS Historic
2. Partecipanti ammirano l'«Elefante» alla stazione di Sissach, 2025, fotografia Fredy Zurkirchen, © FFS Historic

Pagina 13

1. Treno lavoratori all'uscita dalla Galleria del San Gottardo presso Göschenen, 1880 circa, F. Charnaux, Ginevra, FFS Historic F_111_00006_027
2. Locomotiva D 3/3 61 durante il rifornimento d'acqua e il carico del carbone a Biasca, 1881 circa, A. Brunel, Bellinzona, FFS Historic F_111_00006_056

Pagine 14 – 15

1. La locomotiva a vapore C 5/6 «Elefante» durante il viaggio avventura Brugg–Frick–Brugg, 2025, © Sämi Richner
2. Una carrozza viaggiatori della «classe di legno» e visitatrici e visitatori del Parco ferroviario di Brugg sullo sfondo, 2025, © FFS Historic

Pagina 18

Passeggeri in attesa sul binario della stazione di Sierre davanti a un treno con Re 4/4 II, 1968, FFS Historic C_0066_0453

Pagina 19

Passeggeri davanti e nella carrozza leggera in acciaio, il conduttore fornisce informazioni, 1960-1970 (circa), FFS Historic C_0066_0207



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

Ideazione e design
morefont, Pully/Vaud

Redazione
FFS Historic

Stampa
rubmedia, Wabern/Bern

Correzione di bozze e traduzione
Übersetzer Gruppe Zürich GmbH

ISSN
3042-7932

© FFS Historic 2025



© FFS Historic 2025

Fondazione per il patrimonio
storico delle FFS

Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch
info@sbbhistoric.ch

ffshistoric.ch