



Historic

Storia delle ferrovie

Per il centenario della biblioteca specializzata delle FFS



Editoriale

Care lettrici, cari lettori,

nel 2023 la biblioteca specializzata delle FFS, oggi situata presso FFS Historic, festeggia i 100 anni di attività. Per noi di FFS Historic, che oggi gestiamo l'istituzione, questa ricorrenza è un'occasione per fermarci un attimo e ripercorrere con questa pubblicazione la ricca storia ferroviaria della Svizzera.

Dai giorni della sua fondazione, nel 1923, la biblioteca non ha cambiato più volte solo nome e sede. Oggi appartengono al passato anche schedari fisici e cataloghi cartacei: le utenti e gli utenti possono compiere comodamente le loro ricerche ovunque si trovino e consultare le risorse che hanno ordinato a casa o nella nostra sala di lettura. In futuro, FFS Historic intende sfruttare ancora di più le opportunità offerte dall'ambiente digitale per semplificare ulteriormente l'accesso a tutti i propri fondi: libri, riviste, fotografie storiche, piani, veicoli, oggetti e molto altro ancora.

I fondi della biblioteca, comprese le riviste per il personale delle Ferrovie federali svizzere, ne fanno una preziosa depositaria del sapere storico delle FFS e delle ferrovie che le hanno precedute, ma anche delle strade ferrate e dei trasporti in generale. La biblioteca informa, stimola. Come dimostrano i contributi di questa pubblicazione celebrativa, le nostre utenti e i nostri utenti fanno rivivere queste storie, creandone a loro volta sempre di nuove. Seguite anche voi il richiamo della storia e delle sue storie. Accompagnate studiosi e studiosi nelle loro ricerche in biblioteca, negli archivi, nelle collezioni su Casimir von Arx o sulla storia del design delle FFS. Scoprite tutti i segreti del restauro dei veicoli storici e dei tesori custoditi nel nostro patrimonio. Date uno sguardo alle riviste per il personale delle FFS e ascoltate le storie delle persone che hanno lavorato e lavorano per le ferrovie. Vi auguriamo una piacevole lettura.

Mario Werren
Direttore di FFS Historic

Storia e storie delle ferrovie

Una pubblicazione di FFS Historic,
Fondazione per il patrimonio storico delle FFS
Indirizzo: Lagerstrasse, 5210 Windisch
Direzione del progetto: Anna Hagdorn, FFS Historic
Redazione: Ruedi Eichenberger, FFS Historic
Realizzazione: Barbieri Bucher, Zurigo
Traduzione: Übersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zurigo
Stampa: Schellenberg Druck, Pfäffikon ZH
Collage in copertina: riproduzioni FFS Historic © 2023, FFS Historic
Questa rivista è stata stampata con un impatto climatico zero.



Fotografia: Benedikt Redmann, 2022



SBB Historic R_3566_02

- ↑ Memoria storica delle FFS: biblioteca con collezione di orari a Windisch
- ↑ Biblioteca FFS di Berna 1957
- «Titano» e «patriarca»: Verena Schmid Bagdasarjanz sulle tracce di Casimir von Arx

I chilometri percorsi dalla storia della ferrovia

Ruedi Eichenberger (testo)
Guy Perrenoud (fotografia)

Le storiche e gli storici conducono ricerche sul design delle FFS. O sulle imprese di Casimir von Arx, una delle figure che hanno plasmato le giovani ferrovie federali. Incontri a Windisch, dove si concentrano biblioteca, archivi e collezioni di FFS Historic.

Per il ventiquattrenne Casimir von Arx e i suoi quattro fratelli e sorelle deve essere stata un'esperienza traumatica: il 25 marzo del 1876, il padre si tolse la vita facendosi esplodere con un candelotto di dinamite davanti al palazzo della stazione di Olten. Casimir von Arx - il padre portava lo stesso nome del figlio - era il primo capostazione di Olten. La Ferrovia centrale svizzera, una delle quattro grandi compagnie private antesignane delle FFS, lo aveva assunto all'avvio delle attività, nel 1856. Due eventi funesti precedettero il suicidio di Arx: nell'agosto del 1874 fu licenziato dal suo datore di lavoro, e dieci giorni dopo morì sua moglie.

Il «titano» di Olten

Nonostante il dramma familiare, Casimir von Arx junior (1852-1931) seguì le orme del padre. Fu politico di spicco per le ferrovie svizzere, motore della nazionalizzazione della strada ferrata e infine primo presidente del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie federali, ruolo che detenne per ventiquattro anni. Il titolo di «titano di Olten» è stato coniato da Verena Schmid Bagdasarjanz, storica solettese che ne ripercorre la vita e le opere in una biografia di settecento pagine. Perché un titano? «Von Arx accentrò su di sé un'incredibile varietà di ruoli», risponde. «Esperto di finanza, fu coinvolto in tutti

i progetti economici del suo tempo e il suo operato fu inimmaginabile.» Come se non bastasse, insieme a suo fratello gestì un'attività di vendita di materiali edili e di mediazione assicurativa. La più grande passione del Consigliere agli Stati e sindaco di Olten, però, era la ferrovia. Da liberale solettese e membro di commissioni di esperti



del Consiglio federale, lavorò alacremente alla sua nazionalizzazione, obiettivo che raggiunse al secondo tentativo con la votazione popolare del 1898. Nessuna sorpresa, dunque, che il Consiglio federale decidesse di assegnargli la poltrona di Presidente delle neonate Ferrovie federali.

Un pioniere non privo di zone d'ombra

Casimir von Arx tratteggiò il proprio autoritratto nelle memorie autografe scritte dopo il ritiro dai suoi uffici, oggi conservate nell'archivio municipale della città di Olten. La biografia ha scandagliato però anche l'archivio delle FFS. Di grande valore sono stati per lei i verbali del Consiglio di amministrazione in esso contenuti. «Peccato solo che si tratti piuttosto di verbali di delibere e che le discussioni in Consiglio non vi trovino praticamente spazio», si rammarica. Nella sua lettura del personaggio, tutte le fonti concorrono a formare l'immagine di un patriarca paternalistico: «Von Arx adottò la politica «ciascuno al suo posto.» Lo sciopero del 1918 restò del tutto incomprensibile ai suoi occhi. «Stranamente indifferente» rimase anche dinanzi alla richiesta di riorganizzazione delle giovani ferrovie statali. Con un Consiglio di amministrazione composto da cinquantacinque membri, più un parlamento popolare che un organo direttivo, cinque Direzioni circondariali e Consigli ferroviari circondariali, il suo apparato era terribilmente dispersivo e, spesso, inefficiente. Del repulisti all'interno delle FFS von Arx in gran parte non si rese nemmeno conto. L'archivio storico getta un po' di luce anche sull'involontaria dipartita di Casimir von

Arx senior. A Windisch sono infatti custoditi atti delle compagnie che hanno preceduto le FFS, tra cui i verbali della Direzione della Ferrovia centrale che, pur non fornendo motivazioni concrete, citano vagamente «precedenti incidenti» e «reiterate minacce di licenziamento».

La memoria storica delle FFS

Verena Schmid Bagdasarjanz consiglia gli archivi di FFS Historic ad altre storiche e ad altri storici e a chiunque nutra una passione per le ferrovie, per esempio a chi desidera studiare la riorganizzazione del 1923: «I documenti del tempo serbano ancora grande potenziale in termini di ricerca.» Il fondo degli archivi e della biblioteca specializzata è impressionante: 3700 metri lineari di documenti storici delle FFS e delle ferrovie del XIX secolo, ben 30000 libri, tra cui riviste e altri media sulle ferrovie e sulle imprese di trasporto, mezzo milione di fotografie e 120000 piani. Come memoria storica delle Ferrovie federali svizzere, FFS Historic assolve anche a un mandato giuridico, dal momento che le FFS sono soggette all'obbligo di archiviazione. Ogni anno si aggiungono nuovi atti. Nel 2022, 330 metri lineari, per esempio. «Vogliamo e dobbiamo preservare la nostra storia per le generazioni future», dichiara la storica Dorothee Ryser, Direttrice della biblioteca specializzata e degli archivi. Non possiamo accettare documenti senza averli prima visionati: il costante aumento della produzione, sempre più digitale, impone una valutazione preventiva e un sistema di triage. Tutto il materiale non deve solo essere conservato,



- Samantha Pellegrini, dal 1999 in viaggio nella storia
- Dorothee Ryser «vuole e deve» preservare la storia
- ↙ Hanna Gabriela Diedrichs e Andres Janser si immergono nella storia del design delle FFS



ma anche reso consultabile. Personale dipendente e collaboratrici e collaboratori volontari, lo scorso anno, hanno reso disponibili più di 200 metri lineari di atti e almeno 10 000 foto e piani. Tra cui Samantha Pellegrini, per esempio. Quando la perita aziendale, nata in una famiglia di ferrovieri ticinesi, cambiò mestiere nel 1999, la Fondazione FFS Historic non esisteva ancora. L'allora «infoteca» faceva capo alle FFS e il fondo della biblioteca era custodito in grandi schedari a cassette. Dal 2002, le clienti e i clienti possono effettuare ricerche nel fondo in modalità digitale. Pellegrini è in grado di enumerare al primo colpo i tesori bibliotecari più ricercati: «La collezione degli orari, gli elenchi del materiale rotabile, il Bollettino delle FFS e gli elenchi dei funzionari per le ricerche sugli antenati.»

Un design di prima classe

Andres Janser e Hanna Gabriela Diedrichs detta Thormann sono impegnati in un'altra missione nell'archivio e nella collezione di oggetti di FFS Historic. Il ricercatore e la dottoranda della Scuola universitaria d'arte di Zurigo stanno ripercorrendo in un progetto del Fondo nazionale la storia del design delle FFS, portando avanti un lavoro avviato nel 2019 con una mostra allestita al «Museum für Gestaltung» di Zurigo. Sotto la guida della professoressa Sarah Owens, tre ricercatori approfondiscono in un progetto quadriennale l'intero sviluppo dal 1902 e tutte le discipline creative: Janser segue l'architettura, Diedrichs la comunicazione visiva e Amanda Unger il design industriale. Janser, allora curatore della mostra, è convinto che i risultati del progetto avranno risonanza internazionale. Questo perché il design e i progetti realizzati nel campo dalle FFS sono davvero di prima classe. Come il design del treno a trazione elettrica quadricorrente TEE del 1961, per esempio, progettato per la SIG di Neuhausen con la collaborazione di Walter Henne, figura che vantava competenze sia nella sfera architettonica, sia in quella del design industriale. O ancora l'architettura, incarnata per un quarto di secolo dal capo architetto delle FFS Uli Huber, che non progettò niente in prima persona

ma puntò all'eccellenza indicando concorsi architettonici mirati. Nell'era Huber nacque inoltre l'immagine unitaria dell'azienda con loghi e pittogrammi. «In questo campo le FFS non furono le prime in Europa», commenta Janser, «per cui poterono attingere il meglio da altre aziende e svilupparlo ulteriormente.» Diedrichs è convinta che questi lavori dei primi anni Ottanta e Novanta del secolo scorso siano in grado di resistere alla prova del tempo: «Cambiano i canali di comunicazione ma le idee di fondo non sono superate.»

Il fondo è impressionante: 3700 metri lineari di documenti storici sulle ferrovie, a cui solo nel 2022 se ne sono aggiunti altri 330.

Altrettanto encomiastica è la valutazione che Janser tributa all'opera architettonica delle FFS, rappresentata da archistar come Herzog de Meuron a Basilea (impianto centrale di manovra, grattacielo Meret Oppenheim) o Santiago Calatrava (Stazione di Zurigo Stadelhofen). Una parte importante hanno però anche architetti innovativi di casa nostra come Alfred Ramseyer (stazioni di Olten Hammer e Flüelen) o Max Vogt, che lavorò soprattutto nell'agglomerato di Zurigo. Elettrizzante quasi quanto le realizzazioni concrete per Janser è anche la genesi di queste opere. L'archivio di FFS Historic, in questo, gli è di enorme aiuto. È così che ha scovato l'architetto Charles Dubois, per esempio, che all'inizio del XX secolo progettò ben sei stazioni nella Svizzera occidentale. «Come può aver avuto così tanti incarichi in appena dieci anni?», si chiedeva. La risposta l'ha trovata negli elenchi dei funzionari: Dubois era stato in precedenza un dipendente delle FFS, per cui sapeva bene cosa fare. Di certo non ha nuociuto alle Ferrovie svizzere: la stazione che Dubois ha collaborato a progettare a Losanna, in tardo stile Art Nouveau, è un fulgido esempio della storia dell'architettura. ■

Curiosi reperti dai fondi di FFS Historic



Ob_01005, Ob_01007, Ob_01004, Ob_01006

Che cosa serve all'Elefante

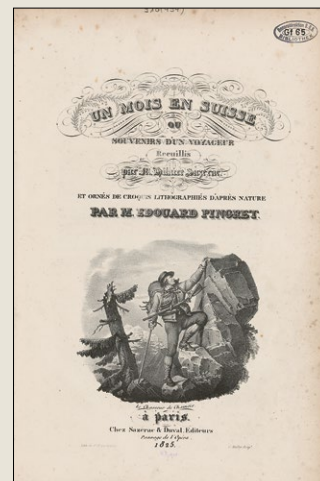
La locomotiva a vapore C 5/6 2978, soprannominata «Elefante», affascina tuttora il pubblico durante i suoi viaggi. Una gioia per gli occhi sono anche gli accessori per la cabina di guida: qui una piccola tanica d'olio e una scatola per detonatori ferroviari. Fanno parte della collezione René Sansonnens, acquistata dalle FFS nel 1990 e assegnata a FFS Historic quando è stata istituita la Fondazione.



C_0046_0121

La locomotiva con gli stemmi

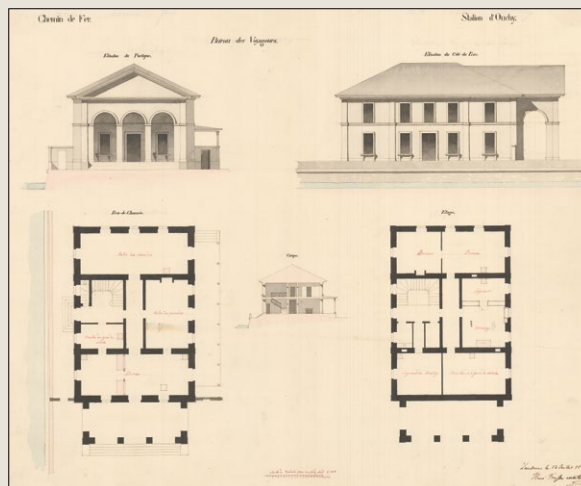
La Ae 6/6 è una delle locomotive leggendarie della Svizzera, una popolarità che deve molto anche ai suoi ornamenti. La gente cerca quasi d'istinto lo stemma della «propria» città o del «proprio» cantone al momento di viaggiare. Qui si può ammirare il blasone di Lugano. Le modalità di realizzazione degli stemmi sono riportate in un articolo del Bollettino FFS del 1965 (n. 10, pag. 18 e segg.).



SBB Gf 65

Il libro più antico

Quando Hilaire Sazerac attraversò la Svizzera, nel 1825, la ferrovia non esisteva ancora. Pubblicò le sue impressioni di viaggio sotto il titolo «Un mois en Suisse, ou souvenirs d'un voyageur» (un mese in Svizzera, o souvenir di un viaggiatore). Il suo libro è il documento più antico nella biblioteca specializzata delle FFS. I primi resoconti di viaggio hanno un valore enorme per la storia dei trasporti e della mobilità svizzera.



PL_173_00018_02

Mai realizzata ma documentata

Gli accurati progetti per una – poi mai realizzata – «Station Lausanne Ouchy» del 1839 sono i piani più antichi conservati negli archivi di FFS Historic. La stazione vicino al pontile doveva essere il punto di partenza di un collegamento ferroviario tra il Lago di Ginevra e il Lago di Neuchâtel. Questo particolare fondo venne alla luce nel 2023 durante l'indicizzazione dell'archivio ancora in corso.



← Una passione che dura dai tempi della scuola: Martin Gysin davanti all'attuale progetto di restauro della «Historische Eisenbahn Gesellschaft», il carro B 3505 dell'epoca precedente alle FFS

Monumenti viaggianti

*Ruedi Eichenberger (testo)
Guy Perrenoud (fotografia)*

La storia ferroviaria è viva e vegeta. E si muove. Grazie all'instancabile lavoro volontario e alle conoscenze di professionisti e professionisti, il materiale rotabile storico consente veri e propri viaggi nel tempo.

A volte il carro a due assi con il numero B 3505 (RM_W_0020), anno di costruzione 1902, strappa qualche sospiro. Soprattutto negli ultimi mesi, da quando è giunto il momento di levigare le modanature in legno degli arredi interni. «Abbiamo lavorato con carta abrasiva fino a una grana di 150, tre ore per listello», ricorda Martin Gysin. Gysin è vicepresidente dell'associazione «Historische Eisenbahn Gesellschaft» (HEG) ed è a Delémont quasi tutti i sabati di lavoro, quando alla «Rotonde», la rimessa delle locomotive costruita 130 anni fa con una struttura a rotonda, appunto, fervono i lavori di stucco, carteggio, verniciatura e pittura su questo veterano dei carri. Della dozzina di membri attivi dell'associazione, a ritrovarsi sono in genere in tre o quattro. La B 3505 è tra le poche carrozze della classe con sedili imbottiti rimaste dall'epoca del vapore. L'aveva costruita la

Schweizerische Industrie Gesellschaft (SIG) a Neuhausen per la Ferrovia del Giura-Sempione della Svizzera occidentale. Già l'anno seguente, però, questa ferrovia privata confluisce nelle allora giovani FFS, e con essa il carro in questione. Gysin, appassionato di ferrovie, aveva 15 anni ed era ancora a scuola quando fondò l'associazione nel 1985 con l'apprendista Thomas Pulfer, di tre anni più grande, nel ruolo di presidente. «Avevamo tanta passione e poca esperienza e non volevamo accontentarci dei modellini», racconta. Naturalmente, all'inizio non furono presi granché sul serio. Fino a quando, cinque anni dopo, arrivò Hans G. Wägli, allora responsabile delle questioni storiche delle FFS, che dovette constatare: «Questi non sono dei giovani svitati, questi lavorano seriamente.» Il giudizio dell'esperto aprì loro le porte della rotonda di Delémont, oggi classificata come deposito storico.

Precisa aderenza ai piani originari

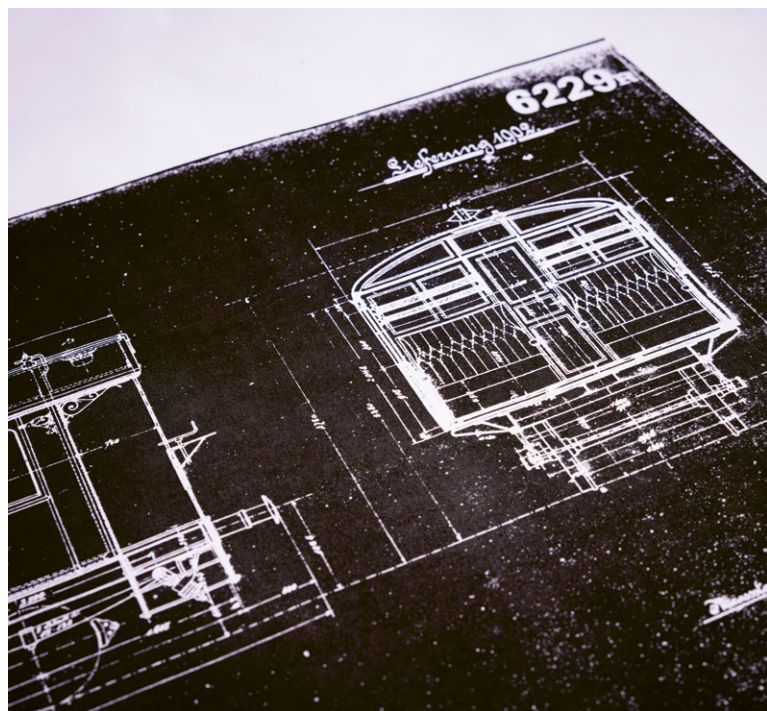
Non sorprende, quindi, che Martin Gysin finì per lavorare come dipendente delle ferrovie. Oggi, a 53 anni, è capotreno e perito d'esame per il personale viaggiante. Il B 3505 del 1902 è già il quinto veicolo che la HEG rimette in piedi sulle rotaie.



La HEG continua ad avere lo statuto di associazione, sebbene dal 2017 costituisca un team di FFS Historic. I suoi progetti sono molto ambiziosi: «Vogliamo avvicinarci il più possibile allo stato originario», è l'aspirazione di Gysin. Lo si vede, per esempio, dalla piattaforma di accesso aperta. Qui l'intradosso dovrebbe essere «grigio chiaro». Ma come si fa a individuare l'esatta sfumatura di grigio chiaro dalle vecchie immagini dell'epoca, precedenti alla fotografia a colori? Serve pazienza anche solo per le prove.

Martin Gysin è elettrizzato da questo carro. A sentire lui, il B 3505 è un veicolo elegante e moderno, con illuminazione elettrica a dinamo.

La prima fase del restauro, l'intervento sul telaio in acciaio e sulla cassa in legno, è iniziata sei anni fa a Halberstadt (Sassonia-Anhalt, Germania). Nella rotonda di Delémont è partita a fine 2021 la seconda fase, relativa alla dotazione interna. Il team che fa capo a Gysin è stato certamente aiutato dal fatto che nel 1962 il B 3505 fu rivestito di pannelli Pavatex per la sua seconda vita di veicolo di servizio per la prova dei freni. La struttura in legno sottostante si è mantenuta parzialmente intatta. I sedili imbottiti della carrozza di seconda classe - fino al 1956 le FFS avevano tre classi - e gli eleganti portabagagli in ghisa con retine annodate, invece, sono purtroppo andati persi. Martin Gysin è elettrizzato da questo carro. A sentire lui, il B 3505 è un veicolo elegante e moderno, con

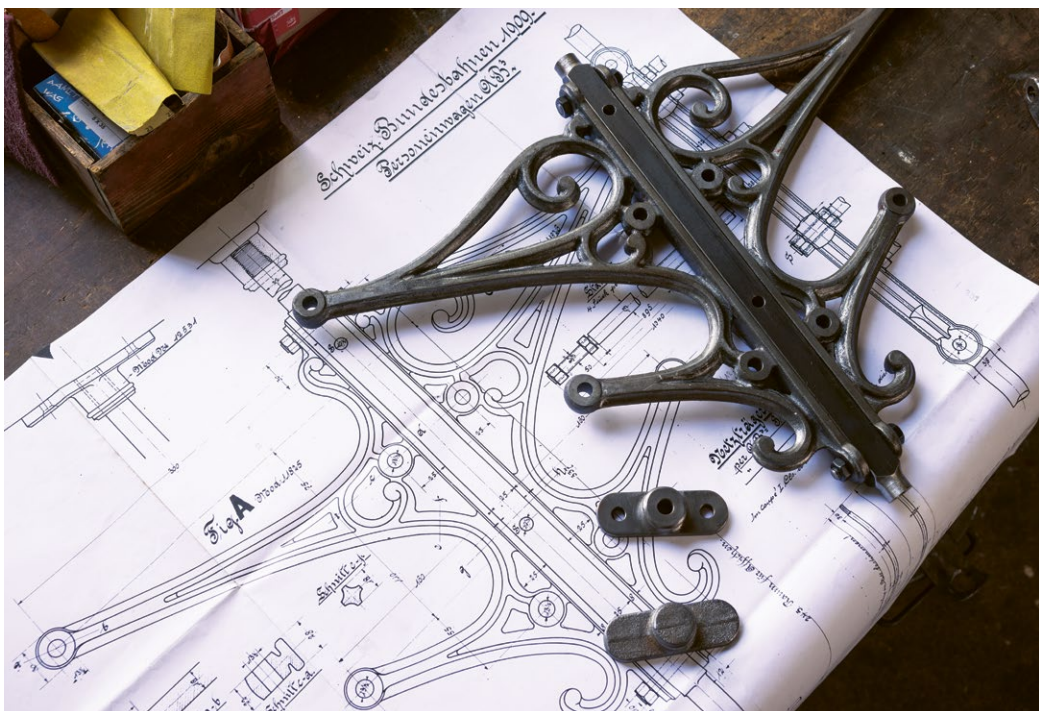


illuminazione elettrica a dinamo. Con la nazionalizzazione, le FFS ereditarono dalla Ferrovia del Giura-Sempione un parco veicoli che era allora tra i migliori del tempo e influenzò di conseguenza i primi ordini delle giovani ferrovie di Stato. Per il restauro degli elementi che impreziosiscono la costruzione dei carri sono state di estremo aiuto le foto d'epoca. E anche ritrovamenti casuali: Gysin ha recuperato il modello dei portabagagli in ghisa come pezzo originale su Ricardo, per esempio. Ancora più importanti sono stati però i piani originali, presenti in grandi quantità nell'archivio di FFS Historic. Windisch conserva un numero a cinque cifre di piani di locomotive e carri, compresi piani dettagliati. I più antichi risalgono al 1855. Dietro lo svelamento di questo tesoro c'è tanto lavoro volontario. Uno specialista in questo senso è Karl Emmenegger. Il responsabile del personale di Basilea Città ormai in pensione ha catalogato a oggi per FFS Historic quasi 3000 piani, solo di carri SIG. In quanto fervido ammiratore delle opere pionieristiche dell'industria svizzera di materiale rotabile, ha anche pubblicato un libro sulle «Leichtstahlwagen», le carrozze leggere in acciaio.

Circolare anziché stazionare

La flotta della Fondazione per il patrimonio storico delle FFS conta oggi circa 90 locomotive e motrici storiche e 120 carri. Due terzi di questi veicoli sono funzionanti. I testimoni della storia delle ferrovie vengono tenuti in condizioni impeccabili da otto team di volontari a Brugg, Delémont, Erstfeld, Olten, Rapperswil, Saint-Maurice e Winterthur. Inoltre, cinque tecnici di FFS Historic di stanza a Olten si occupano a tempo pieno del materiale rotabile storico. Ogni sede ha la sua specializzazione: Erstfeld custodisce la

- ← ← Il più vicini possibile all'originale: montaggio di telai dei finestrini ricostruiti
- ← I piani originali del 1902 sono il punto di partenza del restauro
- Portabagagli in ghisa, fuso secondo i piani del tempo



leggendaria «Cocodrillo», la locomotiva del San Gottardo Ce 6/8, Brugg le grandi locomotive a vapore C 5/6 e A 3/5, Olten l'iconico treno quadricorrente «TEE».

«Preservare le pietre miliari della storia dei veicoli delle FFS»: così il responsabile della documentazione Thomas Scholian descrive la missione della collezione di veicoli. «Il concetto di preservare», spiega Anna Hagdorn, responsabile Collezioni e divulgazione di FFS Historic, «va oltre la mera conservazione fisica di un veicolo. Punta anche a tenerlo in vita.» Una missione che coglie nel segno se il materiale rotabile d'epoca non viene collezionato solo a scopi museali ma utilizzato per viaggi avventura in composizioni coerenti con l'epoca. La messa fuori servizio di intere serie di veicoli genera costantemente nuovi candidati. Non tutte le tipologie di veicolo, però, precisa Hagdorn, possono essere conservate: «Bisogna ponderare la situazione e in futuro avremo bisogno di alternative alla collezione fisica perché i veicoli odierni, il cui funzionamento dipende in buona parte da software, difficilmente saranno ancora in grado di circolare tra 50 o addirittura tra 100 anni.»

Il lavoro non manca

La ferrovia storica si trova di fronte all'ennesima sfida: la mancanza di personale qualificato. Il numero di meccanici con una formazione classica o di fabbri nei team di volontari continua a calare, e con essi si perde un nutrito bagaglio di conoscenze sulla tecnologia tradizionale della trazione elettrica o a vapore. «Chi sarà ancora in grado di effettuare la manutenzione di una locomotiva a vapore tra dieci anni?», si chiede preoccupato Scholian. Per preservare queste conoscenze settoriali e ampliare il know-how, FFS Historic persegue una strategia concreta di

«in-sourcing», che migliora anche il livello di produzione nella sua officina. La carenza di manodopera qualificata non è un fenomeno estraneo neanche a Delémont. Gysin, però, non lascia che questo smorzi la sua voglia di fare. A breve il team dovrebbe acquisire un falegname trentanovenne già esperto, si rallegra. Per ogni progetto, poi, bisogna prendersi tutto il tempo che serve, e cioè tra i cinque e i dieci anni. Per quanto riguarda il B 3505, quindi: «Spero che nel 2025 riesca ad attraversare il Laufental per la prima volta con un bel treno.» E poi? Ci attendono già le prossime imprese. Fuori dalla rotonda ci sono già due carri di prima e seconda classe che attendono di essere restaurati: un biasse delle FFS e un triasse della Ferrovia del Giura-Sempione. «Questo sarà un meraviglioso treno a vapore dell'inizio del XX secolo», profetizza. ■

L'archivio di FFS Historic a Windisch contiene circa 120 000 piani di carri merci e passeggeri, locomotive o treni interi; ma anche di stazioni, impianti ferroviari, ponti, gallerie e altre costruzioni ferroviarie.

I treni raccontano la storia della ferrovia

Sette treni di un secolo e mezzo fa mostrano i progressi tecnici compiuti dalle ferrovie. Ognuno di essi è il riflesso di un'epoca. Tutte le locomotive e le carrozze descritte appartengono al parco veicoli di FFS Historic e vengono impiegate per corse storiche.

Gli albori

Treno della «Spanisch-Brötli-Bahn», la prima tratta ferroviaria svizzera, del 1847 con locomotiva «Limmat» (ricostruzione del 1947, max. 30 km/h) e carrozze viaggiatori aperte e chiuse (anch'esse ricostruzioni).



A tutto vapore

Viaggiare agli inizi del XX secolo: locomotiva B 3/4 1367 (1916, max. 75 km/h) con carri a cassa in legno.



Trasportati dalla corrente

La prima elettrificazione, simboleggiata dalla leggendaria locomotiva «Coccodrillo» del San Gottardo: Ce 6/8 II 14253 (1919, max. 65 km/h) davanti a un treno merci.



Treni di un certo peso

Un treno degli anni Trenta del secolo scorso: Ae 4/7 10976 della Maschinenfabrik Oerlikon (1932, max. 100 km/h) con carri in acciaio pesanti, di circa 43 tonnellate l'uno, che succedettero ai carri a cassa in legno. Le locomotive Ae-4/7 furono impiegate per sette decenni.



Più rapidi e leggeri

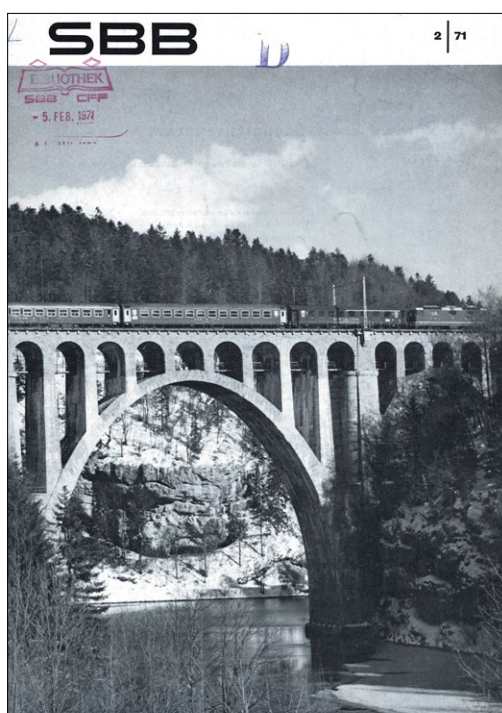
Dal 1935 i treni diventano più celeri: a sinistra treno rapido leggero con locomotiva Re 4/4 I 10001 (1946, max. 125 km/h) e carri in acciaio leggeri (prototipo 1937, circa 27 tonnellate); a destra RAe 2/4 1001, «Freccia rossa» (1935, max. 125 km/h).



Collegare l'Europa

Intorno al 1960 inizia l'avanzata trionfale degli elettrotreni non separabili durante l'esercizio. Tra di essi, iconico è il lussuoso «Trans Europ Express» RAe TEE II 1053 (1961, max. 160 km/h).





Cosa smuoveva le collaboratrici e i collaboratori delle FFS? Come venivano gestite le critiche dall'azienda? Uno sguardo all'archivio delle riviste per il personale delle FFS e una chiacchierata con testimoni dell'epoca svelano dettagli interessanti della storia ferroviaria degli ultimi cento anni.

← Treno Parigi-Roma sul viadotto sull'Orbe presso Le Day, Bollettino FFS, febbraio 1971

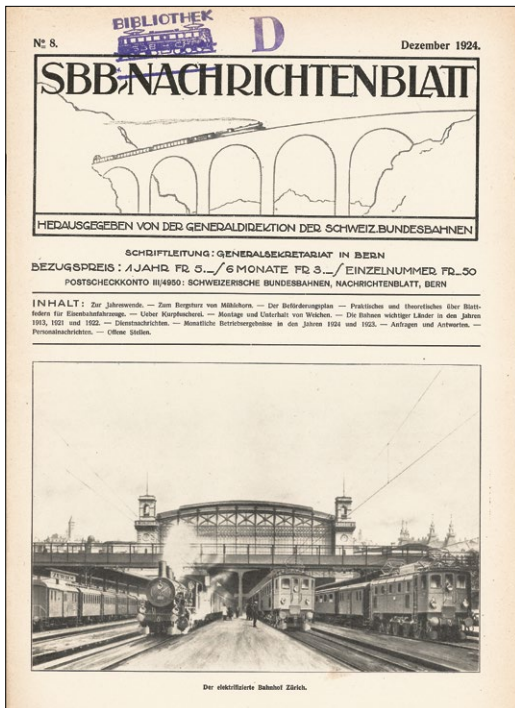
I media delle FFS nel tempo

*Stefan Boss (testo)
FFS Historic (riproduzioni)*

Le FFS furono tra le prime aziende in Svizzera a pubblicare una rivista interna per il personale e le officine: nel maggio del 1924, ormai quasi 100 anni fa, vide la luce il Bollettino FFS la rivista di notizie delle Ferrovie federali svizzere che da allora fece luce una volta al mese sul mondo ferroviario elvetico. In quel momento storico, tra il personale serpeggiava il malcontento, come scrisse nel 2006 lo storico Thomas Köppel in un supplemento della rivista di settore «Ferrum». Una grossa fetta delle maestranze si era schierata al fianco dei manifestanti nello sciopero nazionale del 1918 e nei giornali dei sindacati, allora già esistenti, la Direzione delle FFS non godeva di ottima fama. Con il nuovo giornale, dunque, si intendeva contrastare in breve tempo la situazione. La rivista uscì fin dall'inizio in tedesco, francese e italiano.

Informare e suscitare comprensione

Un'importante missione della rivista per il personale era, secondo Köppel, quella di suscitare comprensione per l'azienda: già allora erano un tema le misure di risparmio, conseguenti al dissesto in cui la guerra aveva lasciato l'azienda. Inoltre, seguendo l'esempio di una rivista delle ferrovie del Paese oltreconfine a nord del nostro, si puntava a impartire una formazione tecnica al personale e sensibilizzarlo alla prevenzione infortunistica. Le FFS, quindi, pubblicavano le foto dei collaboratori che avevano perso la vita in incidenti ferroviari, quando disponibili, sicuramente anche con un intento preventivo. Fin dall'inizio, la rivista pubblicava semplici domande e risposte sull'esercizio ferroviario, quando non addirittura istruzioni di servizio, come si scopre sfogliando vecchi numeri nella biblioteca. Ad esempio: Bisogna aprire tutte le carrozze del treno anche se ci sono pochi viaggiatori?



- ↑ Il vapore incontra l'elettricità alla stazione centrale di Zurigo: Bollettino FFS, dicembre 1924
- Profitti con le ferrovie, Corriere FFS, settembre 1985
- ↓ Un'infrastruttura tistica, Corriere FFS, ottobre 1998



Risposta: Sì, devono essere tutte aperte. Si trovano anche notizie su pensionamenti e promozioni. Che col tempo si potesse esternare anche qualche critica, lo dimostra un articolo del 1945. L'impiegato addetto alle spedizioni merci Albert Kunz vi scrive infatti che, contrariamente a quanto accade nelle aziende private, la formazione del personale alle FFS sarebbe carente. Durante la seconda guerra mondiale, molte persone avevano abbandonato l'automobile per il treno per la scarsa disponibilità di benzina. Dopo la guerra, la tendenza si sarebbe nuovamente invertita e sarebbe stato opportuno formare di conseguenza il personale di vendita, scrive Kunz. Questi dettagli dimostrano il valore della rivista come fonte storica. Le critiche all'azienda sulle pagine del giornale restarono però un'eccezione. Secondo Sébastien Jacobi, redattore a Berna dell'edizione francese della rivista dal 1969 al 1984, si usava piuttosto alzare il telefono e lamentarsi direttamente con la persona competente quando qualcosa non andava. Jacobi ha oggi 89 anni ed è l'unico redattore della rivista ancora in vita. Cita come un dato positivo il fatto che allora non ci fossero riunioni. Il suo capo le riteneva una perdita di tempo. «Se aveva qualcosa da dirmi, si presentava nel mio ufficio e ne parlavamo senza troppi preamboli.»

Partecipare anziché informare

Nel 1985 iniziò il periodo di massimo splendore dei media delle FFS: la rivista per il personale fu interamente riorganizzata nell'ottica di una maggiore vicinanza alle lettrici e ai lettori, partecipazione e maestria giornalistica, e venne pubblicata con il nuovo titolo di «Corriere FFS». «Era il tempo della moria delle foreste e dell'abbonamento metà-prezzo a 100 franchi, le ferrovie erano



I fondi delle riviste delle FFS fanno parte della biblioteca di FFS Historic, che contiene più di 30000 media sul tema delle ferrovie e dei trasporti tra libri, riviste specializzate, video e orari ufficiali. Nel 2001, la biblioteca allestita dalle FFS fu trasferita a FFS Historic. Oggi, viene utilizzata da persone interessate alle ferrovie, per motivi di studio o di ricerca.

perciò pervase da un generale ottimismo», ricorda Ruedi Eichenberger (71), allora redattore capo e artefice dell'impronta impressa alla rivista per il personale per tre decenni. A innescare il nuovo inizio fu la decisione di tenere separate la comunicazione interna ed esterna. Prima, il carattere interno del Bollettino FFS si era indebolito. Da quel momento in poi, per la clientela ferroviaria fu edito il «SBB-Magazin», sostituito più tardi da «Via», che cessò a sua volta la pubblicazione nel 2022.

Le FFS furono tra le prime aziende in Svizzera a pubblicare nel 1924 una rivista interna per il personale e le officine.

La rivista delle FFS usciva con un layout a quattro colonne, inizialmente ancora in bianco e nero con un solo colore, il rosso delle FFS. Nel primo numero del 1985, un articolo spiega che le uniformi delle FFS da quel momento in poi sarebbero state disponibili solo come prodotto confezionato e non più realizzate su misura. Questo avrebbe consentito alle FFS di risparmiare ogni anno un milione di franchi. Poco dopo compare un articolo sul grande freddo invernale che causava all'esercizio ferroviario problemi che nessuno «intendeva minimizzare». Grazie al nuovo formato della rivista e alla stampa rotativa, il giornale poteva uscire più aggiornato. Fin dall'inizio il pubblico fu invitato a scrivere delle lettere, che dovevano essere firmate con il nome completo com'era consuetudine sui quotidiani. In uno dei primi numeri, un

lettore avanzò la proposta di escludere da un aumento di prezzo previsto per il maggio del 1985 i titoli di trasporto acquistati ai distributori automatici di biglietti.

In questo modo voleva incrementare le vendite tramite questi nuovi canali. Un responsabile intervenne per evitare la pubblicazione, ricorda Eichenberger. Solo l'autorità dell'allora segretario generale (e più tardi CEO delle FFS) Benedikt Weibel permise di dare alle stampe la lettera del lettore insieme a una presa di posizione dell'ufficio marketing delle FFS. «L'episodio aprì uno squarcio nel nostro concetto di dialogo aperto», spiega Eichenberger. Un evento decisivo, che sul giornale attirò diverse critiche da parte del pubblico, fu la trasformazione delle FFS nel 1999 da un'azienda in regia della Confederazione in una società per azioni e la suddivisione nelle tre divisioni Viaggiatori, Merci e Infrastruttura (a cui poi si aggiunse anche Immobili). «Era un tema che preoccupava il personale da anni, anche perché comportava la perdita dello status di funzionario», commenta Eichenberger. Ampiamente discusso ai tempi di Eichenberger fu anche il graduale avanzamento delle donne in domini fino ad allora prettamente maschili: «La prima macchinista, la prima capotreno suscitarono non pochi dibattiti e ricevettero un'accoglienza piuttosto critica da parte di alcuni degli uomini.»

L'abbandono della carta stampata

Al più tardi a partire dal 2005, a sentire Eichenberger si intensificarono le tendenze verso una comunicazione top-down: «C'erano sempre più enunciazioni, l'organo del personale veniva sempre più strumentalizzato.» Per riferire meglio sull'attualità, dal 2001 il Corriere FFS raddoppiò la sua cadenza uscendo ogni due settimane. Nel 2012 fu sostituita da «In viaggio», che usciva dieci volte l'anno ed era prodotta in collaborazione con un'agenzia esterna. Quattro anni dopo, la pubblicazione in formato cartaceo si interruppe. E oggi? La comunicazione interna, esattamente come quella esterna, avviene in modalità digitale, spiega Lisa Forster della Comunicazione FFS. Il contenitore si chiama «FFS News» e vi si accede via internet o tramite app. «Pubblichiamo articoli su decisioni importanti, inquadrando gli argomenti e il CEO si rivolge regolarmente alle collaboratrici e ai collaboratori con un videomessaggio - è una formula che riscuote grande successo.» Chi lavora alle FFS può esprimere la sua opinione tramite la funzione di commento. In generale, però, non c'è il feedback che ci aspetteremmo, afferma Forster. E se un progetto non funziona poi così bene? «Se succede, cerchiamo di fare autocritica ed evitiamo di indorare troppo la pillola.» ■




Le persone dietro le ferrovie

Quelle delle ferrovie sono persone per cui la ferrovia è molto più di un mero mezzo di trasporto. La maggior parte di esse ha specializzazioni particolari. Lungo le rotaie vivono le persone dei ponti e le persone delle gallerie, che si occupano, be', di ponti e gallerie. E poi ci sono le persone degli scambi, le persone dei segnali, le persone degli apparecchi centrali, le persone degli orologi delle stazioni e le persone delle uniformi delle ferrovie. O, ancora, le persone della storia delle ferrovie, che amano saperne di più sul passato. In Svizzera si incontrano a Windisch, Olten o nella rimessa delle locomotive di Erstfeld, per esempio. Dove la storia delle FFS è ancora viva, celebrata e raccontata a chiunque abbia voglia di ascoltarla. E non solo alle persone delle ferrovie.



Jaroslav Rudiš (*1972 in Repubblica ceca, testo) è scrittore e drammaturgo. Di recente ha pubblicato «Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen» (istruzioni d'uso per i viaggi in treno) nella collana «Gebrauchsanweisung» della casa editrice Piper. Con il fumettista **Jaromír 99** (*1963 in Repubblica ceca, illustrazione) ha realizzato la graphic novel «Alois Nebel», incentrata su un ferroviere, da cui è stato tratto anche un premiato film di animazione.



FFS Historic apre al pubblico le porte della storia culturale ed economica di un Paese dotato di una fitta rete ferroviaria come la Svizzera. A tal fine la Fondazione raccoglie, conserva, documenta e archivia dal 2001 testimonianze d'epoca della storia ferroviaria, tra cui documenti, libri, oggetti, opere d'arte, media e tanto altro ancora. Inoltre, organizza lungo tutto l'anno numerosi eventi per far rivivere al pubblico il passato e gettare al tempo stesso un ponte verso il futuro. Per saperne di più su FFS Historic visitate il sito: sbbhistoric.ch.

