

Centenario FFS nel riflesso dei francobolli



ZNr. 191



ZNr. 192



ZNr. 193



ZNr. 668/669

Quando la storia delle ferrovie federali svizzere si riflette in un album di francobolli un filo rosso e un filo giallo si intrecciano l'uno nell'altro. Il piccolo formato costringe il progettista di francobolli a dare una raffigurazione limitata e generalizzante del contenuto proposto. I motivi dei francobolli svizzeri che fanno riferimento alle FFS si possono suddividere in diverse categorie. Ed è quello che fanno con grande precisione i collezionisti che classificano questi piccoli capolavori secondo i più diversi motivi filatelici: p.e. personalità, paesaggi, ponti, tunnel, veicoli ecc.

Tutti i francobolli svizzeri emessi in questi ultimi cent'anni hanno avuto valore di affrancatura per spedire a destinazione lettere e pacchi tramite le FFS. Da questo punto di vista non c'è quindi francobollo che non abbia a che fare con le ferrovie. Ma innumerevoli sono anche le emissioni dedicate in particolar modo alle FFS, alla loro storia e alle loro conquiste. Presentiamo qualche esempio senz'alcuna pretesa di completezza.

Autore:
Hans G. Wägli, Grafenried

Foto di sfondo:
© FFS A.D. Boillat

Personalità

La serie dei francobolli «ferroviari» con riferimento diretto alle FFS inizia con dei volti. Nel 1932, in occasione del cinquantesimo anniversario della ferrovia del Gottardo, vennero emessi tre francobolli dedicati ad altrettante personalità di rilievo.

Oltre alla vita, l'ingegnere e imprenditore autodidatta Louis Favre (1826–1879) ZN° 191 perse anche il proprio patrimonio personale nella costruzione del tunnel del Gottardo. In seguito quindi la direzione dell'ente ferroviario del Gottardo garantì di propria iniziativa un vitalizio di 10000 franchi annui alla figlia di Favre, la signora Henriette Hava-Favre di Parigi.



ZNr. 196



ZNr. 198



ZNr. 200



ZNr. 298



ZNr. 302



ZNr. 816

Dopo la nazionalizzazione della ferrovia del Gottardo avvenuta nel 1909 le FFS assolsero per altri tre anni a questo impegno, fino alla morte della signora Hava avvenuta a Parigi nel 1912. Al ricordo di Favre e delle altre 198 vittime della costruzione del tunnel tra Casinotta e Airolo è dedicato il notevole rilievo che lo scultore ticinese Vincenzo Vela (1820–1891) finì di scolpire nel 1883, ma che fu scoperto ed esposto solo nel 1932 ad Airolo. Passati altri cinquant'anni l'opera dell'artista ticinese decorò l'inter-spazio **ZN° 668/669** senza valore di affrancatura sul minifoglio emesso dalla Posta Svizzera per il centenario della ferrovia del Gottardo. Il primo presidente della ferrovia del Gottardo fu Alfred Escher (1819–1882) **ZN° 192**. Il fondatore del

Credito Svizzero fu in carica come presidente del governo di Zurigo e delle ferrovie Nord est della Svizzera.

Quale presidente del Consiglio nazionale svizzero Escher portò il giovane stato federale ad impegnarsi sul fronte del nuovo mezzo di trasporto ferroviario: «La Svizzera corre il rischio di essere aggirata dalle linee europee, e di ritrovarsi in breve tempo in una triste condizione di isolamento!» Nel corso della discussione sulla legge federale sulle ferrovie Escher nel luglio 1952 riuscì a far approvare la proposta di minoranza secondo cui la costruzione e la gestione delle linee ferroviarie sarebbero state devolute ai privati, mentre ai cantoni sarebbe stato riservato il potere di concedere o meno le licenze.

L'iniziativa politica di Escher finì così per ritardare di cinquant'anni la costituzione delle FFS. Emil Welti (1825–1899) **ZN° 193** perorò la causa della ferrovia del Gottardo in qualità di consigliere agli Stati e successivamente, come membro e presidente del Consiglio federale, trattò a lungo con la Posta e con il dipartimento delle ferrovie battendosi con veemenza per la statalizzazione delle principali ferrovie private.

La legge federale sulle ferrovie del 1872 dirottò la potestà sulle concessioni dai cantoni alla Confederazione, ponendo così le premesse per il passaggio nelle mani dello Stato delle maggiori ferrovie private. Operazione che fu poi sancita a grande maggioranza con il referendum del 20 febbraio 1898.



ZNr. 325



ZNr. 329



ZNr. 385



ZNr. 668



ZNr. 669



ZNr. 746

Paesaggi ferroviari

A partire dal 1934 sul francobollo da 10 centesimi **ZN° 196** venne raffigurato il castello di Chillon con il Dents-du-Midi sullo sfondo. In tal modo la linea FFS Losanna-Villeneuve assurgeva agli onori della citazione filatelica. Costruita nel 1861 dalla società Ouest-Suisse, e ampliata con un secondo binario nel 1891, la Losanna-Villeneuve venne incamerata dalle FFS nel 1903, e a partire dal 1906 venne percorsa dal Simplon Express da e per Milano. La costruzione della linea Mont-d'Or nel 1915 avvicinò notevolmente Parigi a Losanna, mentre nel 1984 il TGV rilanciò ulteriormente questo collegamento con Losanna attraverso la direttrice Digione-Vallorbe. In inverno un «TGV des Neiges» raggiunge Briga pas-

sando per Chillon e rende così accessibile agli abitanti della metropoli della Senna le piste sciistiche del Vallese. Sul francobollo da 20 centesimi **ZN° 198** è raffigurato un particolare del versante meridionale del Gottardo, ovvero le strutture mozzafiato della gola di Biaschina sopra Giornico. In questo punto la ferrovia del Gottardo attraversa due tunnel, quello di Travi (1547 m) e quello di Pianotondo (1508 m), e imbecca a più di ottanta metri da terra i 300 m di raggio del viadotto arcuato di Pianotondo (111 m di lunghezza, nove arcate).

Ponti

Il terzo francobollo del 1934, quello da 30 centesimi **ZN° 200**, raffigura le arcate del ponte di pietra sulle cascate del Reno. Questo ponte fu costruito dall'ente ferroviario delle cascate del Reno nei mesi asciutti dell'inverno 1855/1856. Le sue dieci arcate hanno fondamenta diverse le une dalle altre. Nel 1857 il ponte fu preso in gestione dall'ente ferroviario della Svizzera del Nord-est che fu statalizzato a sua volta nel 1902. Altri ponti delle FFS vennero raffigurati su una serie di francobolli del 1949. Il francobollo da 5 centesimi **ZN° 298** ritrae quattro costruzioni a Sittertobel presso S. Gallo-Bruggen. L'immagine raffigura in particolare il ponte di Krätzer, che con la sua mole sovrasta le sei arcate (larghezza



ZNr. 34



ZNr. 35



ZNr. 36



ZNr. 37



ZNr. 786

massima 30 metri) del viadotto FFS lungo 191 m. Quest'ultimo è a sua volta inserito tra il vecchio e profondo ponte stradale di Gmünd-Tobel e il traliccio del più alto ponte ferroviario di tutta la Svizzera: il viadotto della linea Lago di Costanza-Toggenburg. Il francobollo da 25 centesimi **ZN° 302** raffigura invece il ponte-diga che si erge sul Lago di Lugano tra Melide e Bissonne. Da allora questo ponte costruito nel 1847 e lungo 817 m ha subito notevoli trasformazioni. La struttura originaria fu opera dell'ingegnere cantonale Pasquale Lucchini (1798–1892), uno dei primi a perorare la causa della ferrovia del Gottardo. Suo nipote, Cesare Lucchini (1885–1965) entrò nella società della ferrovia del Gottardo nel 1908 e fece una brillante carriera culminata nel 1949 con

la nomina alla presidenza della direzione generale delle FFS (carica che mantenne fino al 1951).

Nel 1991 la Posta Svizzera decise di dedicare un altro francobollo a un ponte FFS: per 80 centesimi **ZN° 816** i collezionisti poterono così acquisire un'immagine del ponte a traliccio sull'Aar tra Coblenza e Felsenau AG (lunghezza 236 m). Dal maggio 1994 le cinque campate da 47,83 m ciascuna sono riservate al passaggio dei treni merci.

Tunnel

Per il cinquantesimo anniversario della costruzione del tunnel del Sempione (fino al 1982 il più lungo tunnel ferroviario del mondo), nel 1956 la Posta Svizzera emise un francobollo da 10 centesimi **ZN° 325**. L'immagine ritrae l'ingresso delle due gallerie. Una metà del francobollo raffigura un treno guidato da una locomotiva Wappen Ae 6/6 (1952–1966, 4300 kW o 5830 Cv, V/max 125 km/h) mentre esce dal tunnel II, che solo nel 1921 fu aperto al traffico dopo essere stato concepito per servire da condotta d'aerazione; nell'altra metà si vede l'ingresso del tunnel I (ingresso di sinistra) che, completato nel 1906, esemplifica l'idea del sistema a due gallerie utilizzato per la prima volta proprio sul Sempione. Dei 19,8 chilometri



di tunnel, circa 9,1 scendono in territorio svizzero. Il confine tra le FFS e le ferrovie statali italiane si trova a 11 km di distanza a Iselle in territorio italiano.

E fu ancora il Biaschina, e ancora la locomotiva Wappen Ae 6/6, a fornire il motivo filatelico con cui la Posta Svizzera nel 1957 celebrò il 75° anniversario della linea del Gottardo **ZN° 329**. Nell'immagine del francobollo commemorativo un treno sta uscendo dal tunnel di Travi. La scelta di questa località vicino Giornico ha anche un significato simbolico, dal momento che per i viaggiatori diretti a sud è proprio in questo comune che si fanno notare le primissime tracce di italianità: in mezzo ai castagni e alle viti da queste parti crescono infatti anche dei rarissimi fichi d'alta quota.

Veicoli

Cinque anni dopo, il 19 marzo 1962, alle FFS toccò nuovamente l'onore di un francobollo **ZN° 385** grazie al treno TEE, un modello in grado di adattarsi ai sistemi di corrente elettrica di tutta Europa. Il treno si componeva di cinque elementi e in un primo tempo se ne produssero quattro esemplari che nel 1966 vennero integrati con una sesta carrozza, mentre è del 1967 la messa a punto di un quinto treno con le stesse caratteristiche (2310 kW o 3143 Cv, V/max 160 km/h, 126–168 posti a sedere). Sullo sfondo del profilo d'Europa il paese si mostrava fiero del proprio sistema ferroviario.

La linea del Gottardo assurse nuovamente agli onori delle emissioni filateliche in

occasione del centenario della costruzione. Due diversi motivi andarono a caratterizzare due segni del valore di 40 centesimi ciascuno **ZN° 668/669**. Nel primo è raffigurata la locomotiva a vapore Gottardo C4/5, costruita nel 1906 per il servizio ausiliario di montagna (993 kW o 1350 Cv, V/max 65 km/h); nel secondo la locomotiva elettrica ad alto rendimento Re 6/6 del 1972–1980 (7802 kW o 10 611 Cv, V/max 140 km/h). I due segni di valore a sfondo violetto erano offerti al pubblico in un minifoglio che ogni cinque righe presentava il succitato interspazio. I treni delle FFS tornarono protagonisti di motivi filatelici in occasione di due successive integrazioni alla rete dei trasporti elvetici: nel 1987 un francobollo di 90 centesimi **ZN° 746** dal titolo «Liaison CFF



Genève Aéroport» celebrò la realizzazione del collegamento ferroviario con l'aeroporto della Svizzera occidentale.

L'immagine presenta un Boeing 747 in partenza e, immediatamente sotto di lui, l'arrivo di un InterCity con locomotore Re 4/4 IV e carrozze di tipo IV. Pur precorrendo con grande anticipo il progetto Ferrovia 2000, queste locomotive (4960 kW o 6750 Cv, V/max 160 km/h) non vennero mai prodotte in serie. Nel 1990 entrò in funzione la metropolitana di superficie di Zurigo che contribuì non poco a diffondere l'immagine del treno a due piani come marchio delle FFS **ZN° 786**. Nel francobollo questo modello è raffigurato due volte: mentre infatti la parte superiore raffigura una locomotiva

in arrivo, la parte inferiore raffigura la partenza di un altro di questi treni a quattro componenti e cento metri di lunghezza. E nulla più di quest'immagine ci fa capire quanto fosse incrementata l'offerta ferroviaria. Alla stazione di Zurigo sotto la Museumstrasse o alla stazione di Zurigo-Stadelhofen capita spesso che la partenza di un treno preceda di un nonnulla l'arrivo del convoglio successivo.

Serie de 4

Per il centenario delle FFS la Posta Svizzera emette per la quarta volta una serie di quattro francobolli a tema ferroviario. Finora quest'onore era stato concesso solo all'insieme del sistema ferroviario svizzero: per ben due volte in occasione

del centenario delle ferrovie del 1947, e una terza per il centocinquantesimo del 1997. I francobolli della festa nazionale (Pro Patria) **ZN° 34-37** mostrano il lavoro di un gruppo di Kramper (montatori di binari) e le stazioni di Rorschach, Lüen-Castiel e Fiora. Come nei nuovi francobolli FFS anche in questa serie di segni di valore spicca l'immagine dei veicoli ferroviari. Mentre la serie PTT del 1947 **ZN° 277-280** accanto alla linea Spanisch-Brötli, alla modernissima locomotiva a vapore C 5/6 e al locomotore Landi (al tempo il più potente del mondo), raffigurava anche un ponte attraversato da un treno merci e da un convoglio passeggeri (immagine chiaramente ispirata ai quattro binari del viadotto Lorraine nel bernese), i francobolli del



1997 ZN° 909-912 prestavano una certa attenzione anche alla moda delle diverse epoche rappresentate nel francobollo: dal Biedermeier al charleston agli anni di crisi economica fino ai giorni nostri.

FFS e filatelia: gli anni sono già 101
Da sempre i circoli filatelici sono promotori di attività e di iniziative particolari. Già un anno prima che le FFS cominciasero a gestire direttamente una propria linea ferroviaria, un gruppo di privati sol-

lecitò l'emissione di una busta primo giorno che testimoniassero del fatto che alla mezzanotte dell'ultimo dell'anno il treno notturno Zurigo-Berna avrebbe raggiunto Aarau proseguendo poi a carico della Confederazione. A bordo della vettura postale viaggiava quindi anche un sacco di buste speciali con lo stampato «Primo treno svizzero. Ferrovie federali» e il francobollo commemorativo dell'UPU, che avrebbe avuto funzione di regolare affrancatura fino alla mezzanot-

Giustificativo della collezione
Heinz Bürki, Ittigen

te e cui venne apposto l'annullo «Aarau 31.XII.00». Si sono inoltre conservate le buste che il conducente postale Rudolf Käser di Aarau (1850-1906) annullò al momento di espletare il proprio servizio a bordo del treno: «AMBULANT 1.1.01». Da allora i collezionisti, e in particolar modo gli aderenti alla «Associazione dei filatelici ferroviari*», hanno continuato a promuovere l'emissione di buste speciali, cartoline maximum e annulli, annulli speciali e annulli pubblicitari a targhetta, e a partecipare con regolarità a esposizioni e borse filateliche.

* Presidente centrale:
Valentin Bur, Stutzweg 20, 4434 Hölstein