

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	- (1951)
<b>Heft:</b>	7
<b>Artikel:</b>	Europabus
<b>Autor:</b>	Würsten, H.U.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-773981">https://doi.org/10.5169/seals-773981</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 19.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Die wesentliche Besonderheit der von-Roll-Kupplungen ist, daß die Klemmbacken durch Schwerkraft und Federkraft geschlossen werden. Die damit erreichte Nachgiebigkeit und Anpassung an den Seildurchmesser ist für die Betriebssicherheit von entscheidender Wichtigkeit. Während der Bergfahrt nimmt nämlich die Seilspannung ständig zu, das Seil streckt sich dabei etwas und wird dünner, und auch sonst gibt es immer kleine Dickenunterschiede, besonders in der Nähe der Spleißstelle, wo die beiden Seilenden ineinander verflochten sind. Manchmal ist auch der Seilquerschnitt etwas oval, und aus all diesen Gründen kann die Kupplung während der Fahrt leicht an dünnere Stellen des Seiles gelangen als dort, wo sie sich gerade bei der Stationsausfahrt befand. Wenn die Federung und automatische Nachstellung fehlt, wird die Kupplung aber auf dem Seil zu rutschen beginnen, was die schlimmsten Folgen nach sich ziehen kann. Durch ihre Federung ist die bei den von-Roll-Bahnen verwendete Kupplung allen Konkurrenzsystemen weit überlegen.

Auf der Strecke wird das Seil von eisernen Masten in solcher Höhe über dem Boden geführt, daß sich die Sessel immer in vorschriftsmäßiger Höhe befinden, nicht zu tief, um jede Gefährdung durch Schnee, Büsche oder weidendes Vieh auszuschließen, aber auch nicht zu hoch, damit auch ängstliche oder schwindelempfindliche Personen die Reise ohne Bebeschwerden genießen und die Fahrgäste leicht geborgen werden können, wenn der Betrieb einmal aus irgendwelchen Gründen einen längeren Unterbruch erfahren sollte.

In Geländemulden und vor Übergängen zu größeren Steigungen kann es nötig sein, das Seil nach unten zu ziehen, um den zugelassenen Höchstabstand nicht zu überschreiten. Mit den kleinen Laufrollen an den Kupplungen ließ sich auch dieses Problem konstruktiv einwandfrei lösen; die Rollen laufen auf Schienen auf, und die Klemmbacken drücken das Seil so weit nach unten, daß der Durchgang für das Kupplungsgehäuse frei gemacht wird. Diese Niederhaltestützen gewähren große Freiheit bei der Linienführung der Sesselbahnen; Steigungswechsel, Gegensteigung, quer zur Fahrtrichtung abfallende Hänge bedeuten durchaus keine Hindernisse.

Weil die Sessel im Stillstand bestiegen und verlassen werden, kann man mehr als doppelt so hohe Fahrgeschwindigkeiten als bei den chair-lifts zulassen und an jeder Kupplung zwei Sessel nebeneinander befestigen. All dies trägt viel zur Erhöhung der Transportleistung, aber auch zur Annehmlichkeit der Fahrt und zur Beliebtheit des neuen Verkehrsmittels bei den Reisenden bei.

Die Idee der lösbarer Seilkupplung mag auf den ersten Blick denkbar einfach erscheinen, und tatsächlich gibt es auch für den Materialtransport schon längst eine Reihe guter Konstruktionen. Ihre Entwicklung zu solcher Zuverlässigkeit, daß man ihr mit Zustimmung des Eidg. Amtes für Verkehr Menschenleben anvertrauen durfte, war aber eine sehr schwierige, viele Entwürfe und Versuche verlangende Aufgabe. Wie gut sie bearbeitet und gelöst wurde, zeigt sich darin, daß die Sesselbahnen heute noch immer nach den ursprünglichen Plänen gebaut werden; so vollständig haben sich seither die in die gut durchdachte und ausgereifte Neukonstruktion gesetzten Hoffnungen erfüllt, daß keinerlei wesentliche Änderungen notwendig wurden. Siehe auch S.10

## EUROPABUS

Ecco un'innovazione interessantissima nel traffico internazionale, di cui troviamo cenno, per la prima volta, nell'orario estivo delle comunicazioni ferroviarie con l'estero di quest'anno. Una cartina rappresenta la rete di questo nuovo servizio autostradale, le cui linee regolari percorrono tutta l'Europa occidentale attraverso le regioni classiche del turismo. Va rilevato subito che non si tratta di una concorrenza alle ferrovie esistenti, ma piuttosto di una proficua collaborazione, o combinazione che dir si voglia, di servizi ferroviari e automobilistici.

La regione alpina è indubbiamente una delle regioni turistiche più frequentate: è qui appunto che si trovano in maggior numero le linee dell'EUROPABUS, la cui rete si estende da Napoli a Hammerfest, da Siviglia fino ad Amburgo e da Amsterdam a Vienna, con un complesso di ben 29 linee.

Qualcuno si domanderà qual è l'impresa che ha potuto realizzare di punto in bianco un servizio di tale estensione. Ebbene: l'EUROPABUS non è dovuto all'iniziativa di una sola azienda, ma è il frutto di un'azione collettiva di tutte le ferrovie di Stato dei paesi più importanti dell'Europa occidentale. Oltre alle comunicazioni ferroviarie normali e ai treni circolari internazionali recentemente introdotti, le ferrovie suddette mettono quindi a disposizione dei viaggiatori dei comodi torpedoni che fanno servizio in base ad un orario fisso. Lo scopo di questa innovazione è quello di permettere al turista una maggiore libertà nella scelta dell'itinerario di viaggio e dargli la possibilità di visitare con mezzi comodi e sicuri regioni interessanti non toccate dalle grandi linee internazionali. Così, per esempio, durante l'estate 1951 verranno esercite in Svizzera le seguenti linee dell'EUROPABUS:

- a. Basilea – Staffelegg – Aarau – Seetal – Lucerna – Brünig – Interlaken – Simmental – Gstaad – Col du Pillon – Aigle – Montreux.
- b. Montreux – Martigny – Briga – Sempione – (Stresa–Milano).
- c. Lugano – Locarno – (Pallanza – Torino – Alassio – Nizza).

L'esercizio di queste linee venne affidato dalle FFS e dalle Ferrovie dello Stato italiane alle PTT e alla CIAT (che esercitano in comune le ultime due linee suddette). All'esercizio della linea c. partecipa pure l'impresa francese SCETA, così incaricata dalle Ferrovie di Stato francesi. Per questi servizi l'Amministrazione postale svizzera mette a disposizione cinque nuovi torpedoni speciali tali da soddisfare i viaggiatori più esigenti.

I torpedoni (FBW-Diesel, 130 CV-freno) hanno 30 posti molto comodi e sono vere vetture panoramiche, le quali, oltre alla solita copertura apribile, dispongono di un tetto di plexiglas trasparente che permette di regolare la ventilazione. Nella vettura si trovano pure un impianto d'altoparlanti e un armadio frigorifero fornito di bibite d'ogni genere e di rinfreschi, serviti ai viaggiatori da gentili stewardess poliglotte. Ci piace rammentare a questo proposito che l'idea d'istituire questi servizi autostradali europei venne appunto dalle Ferrovie svizzere, le quali incontrarono l'appoggio dell'Union internationale des chemins de fer che ne permise la rapida realizzazione. Se il tentativo di quest'anno sarà coronato dallo sperato successo, il servizio verrà esteso nei

prossimi anni ad altri itinerari con la collaborazione delle imprese private d'autotrasporti. Non dubitiamo che l'EUROPABUS incontrerà il favore incondizionato di tutto il mondo turistico.

h.u.w.

\* \* \*

Der EUROPABUS – ein neuer Begriff im internationalen Verkehr! Wir finden ihn erstmals im Auslandteil des Sommerkursbuches, und schon die dort eingedruckte kleine Kartenskizze zeigt, daß es sich um eine interessante, weittragende Neuerung handelt: über ganz Westeuropa spannt sich ein Netz fahrplanmäßig betriebener Autocar-Linien, welche ausnahmslos touristisch vielbesuchte Gebiete durchqueren. Die bestehenden Eisenbahnlinien werden dabei – und dies sei besonders festgehalten – weniger konkurrenziert als vielmehr wirksam ergänzt.

Zu den meistbesuchten Gebieten gehören vornehmlich die Alpen, und hier findet sich denn auch die größte Dichte des EUROPABUS-Netzes, das in seiner Gesamtheit von Neapel bis Hammerfest, von Sevilla bis Hamburg und von Amsterdam bis Wien sich erstreckt und 29 einzelne Linien umfaßt.

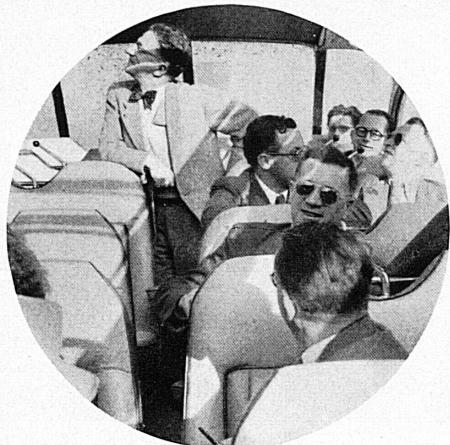
Gewiß wird man nach der Unternehmung fragen, die in der Lage war, auf einen Schlag einen derart ausgedehnten Betrieb aufzuziehen und «ins Rollen zu bringen». – Der EUROPABUS ist indessen keine einzelne Firma, sondern die Bezeichnung eines Gemeinschaftswerkes, zu dem sich die Staatsbahnen der wichtigsten westeuropäischen Länder zusammengefunden haben. Neben den normalen Zugsverbindungen und neben den neuen internationalen Rundreisenügen stellen diese Bahnen ihren Reisenden nun auch komfortable, nach festem Fahrplan verkehrende Autobusse zur Verfügung. Sie sollen gerade dem Touristen vermehrte Freiheit in der Gestaltung seines Reiseplans verschaffen und ihm auf sichere und zuverlässige Weise Gebiete erschließen, die abseits der großen Schnellzugsrouten liegen. So werden in der Schweiz während der Sommermonate 1951 folgende Linien bedient:

- a. Basel – Staffelegg – Aarau – Seetal – Luzern – Brünig – Interlaken – Simmental – Gstaad – Col du Pillon – Aigle – Montreux;
- b. Montreux – Martigny – Brig – Simplon – (Stresa–Milano).
- c. Lugano – Locarno – (Pallanza – Torino – Alassio – Nizza).

Den Betrieb besorgen – im Auftrage der SBB und der Italienischen Staatsbahnen – im vorliegenden Fall die PTT und die Unternehmung CIAT, welche die beiden letzteren Linien gemeinsam bedienen; an der Route «c» ist auch die französische SCETA mit beteiligt, die im Auftrage der Französischen Staatsbahnen handelt. Die schweizerische Postverwaltung setzt für diese Dienste fünf neue Spezial-Reisewagen ein, die den verwöhntesten Ansprüchen genügen dürften.

Die Cars (FBW-Diesel zu 130 Brems-PS) verfügen über 30 sehr bequeme Sitzplätze und sind als richtige Aussichtswagen außer mit dem üblichen Faltdachdeck mit einem darunterliegenden Plexiglasdach versehen, das zur Verbesserung der Ventilation leicht verstellbar angeordnet ist. Sie enthalten ferner eine Lautsprecheranlage und einen mit Getränken aller Art wohldotierten Kühlschrank, dem die stets

# EUROPABUS



A destra: Vista su Spiez.  
Rechts: Blick auf Spiez.

A sinistra: Lo sguardo spazia liberamente in ogni direzione.  
Links: Frei schweift der Blick nach allen Seiten.

A destra: Attraverso il paesaggio della Sarina.  
Rechts: Auf der Fahrt durchs Saanenland.



In alto: Sul Col du Pillon al confine fra i cantoni di Berna e di Vaud.

Oben: An der bernisch-waadtlandischen Grenze auf dem Col du Pillon.

dienstbereite, sprachenkundige Stewardess (auch das gibt es nun beim EUROPABUS!) die gewünschten Erfrischungen entnehmen und sie ihren Fahrgästen kredenzten kann. In diesem Zusammenhang darf erwähnt werden, daß der Gedanke zur Schaffung dieser europäischen Dienste von den Schweizerischen Bundesbahnen ausging, von der Union Internationale des Che-

mins de fer aufgenommen und innerst recht kurzer Frist in die Tat umgesetzt wurde. Wenn sich der in diesem Jahre erstmals unternommene Versuch bewährt, so dürfte in den kommenden Jahren mit einer Ausdehnung der Dienste gerechnet werden, wobei dann vor allem auch das private Autogewerbe zur Mitarbeit gewonnen werden soll. – Glückliche Fahrt dem EUROPABUS!

In alto a destra: Aigle nella luce del tramonto.

Rechts oben: Im Schein der Abendsonne liegt Aigle vor uns.

A destra: L'Europabus (a destra) alla stazione di Montreux, all'incontro delle linee Basilea-Lucerna e Milano-Sempione.

Rechts: Der Europabus (rechts) im Bahnhof von Montreux. Hier treffen die Linien von Basel-Luzern und Milano-Simplon zusammen.

Bildbericht: H. U. Würsten

