Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1948)

Heft: 7

Artikel: Der Weg zum Öschinensee - verkürzt = Pour atteindre plus rapidement le lac d'Œschinen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-776331

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

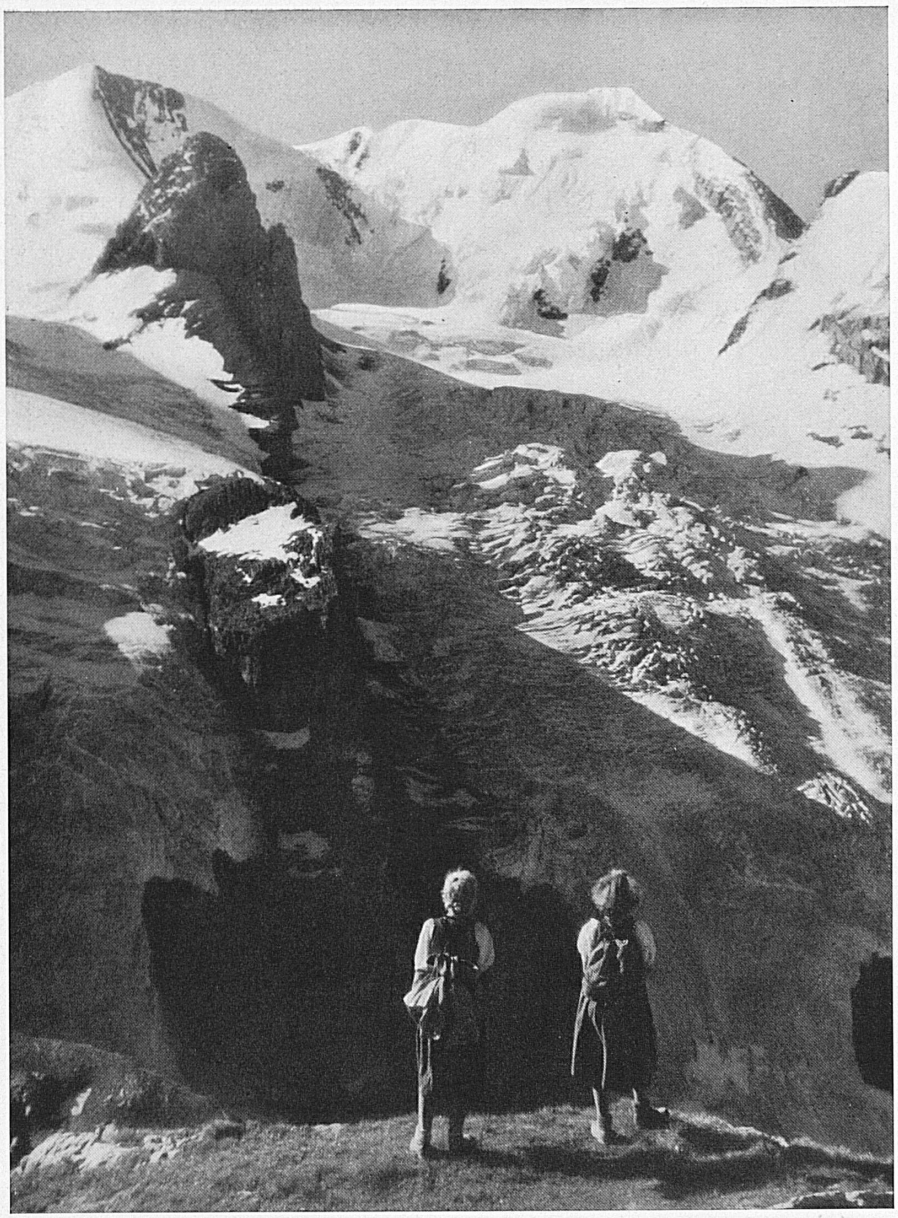
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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

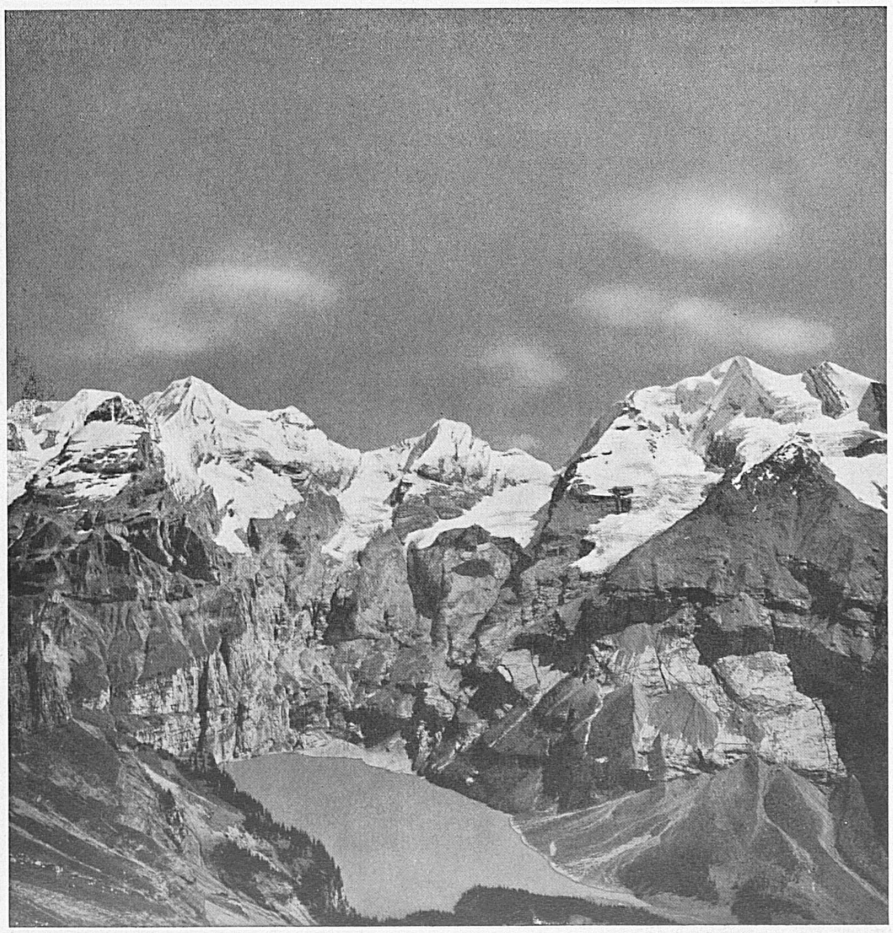
Download PDF: 12.07.2025

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



DER WEG ZUM ÖSCHINENSEE — VERKÜRZT

Schon bisher hatte das 1200 m hoch am Nordportal des Lötschbergtunnels gelegene Kandersteg seine ganz bestimmten Vorzüge, die es für einen Ferienaufenthalt oder als Übergangsstation, oder auch bloß als Weekendplatz vom Unterland aus, als prädestiniert erscheinen ließen. Einmal ist es der einzige Schweizer Luftkurort über 1000 m — vom ganz anders gearteten Airolo vielleicht abgesehen —, der ohne Umsteigen im direkten Wagen von Calais, Paris und Rom aus erreicht werden kann. Zu den häufigen und ausgezeichneten Bahnverbindungen kommt die gerade hier überaus imposante Hochgebirgswelt des Berner Oberlandes, die eine ganze Menge von hervorragenden Ausflugs- und Tourenzielen — Gemmi und Gasterntal, das via Lötschbergtunnel leicht erreichbare Lötschental, Hohtürli, Blau- und Öschinensee — in sich schließt. Der Öschinensee ist nun dank einer von der Gießerei Bern der von Roll'schen Eisenwerke und der Firma Losinger in Bern nach modernsten Grundsätzen erstellten Sesselbahn erst recht nahe und auch für ältere Feriengäste in den Bereich des Möglichen gerückt worden. In 8½ Minuten Fahrzeit erreicht man über ein Gefälle von 485 m die Bergstation, von der ein herrlicher, fast ebener Pfad in einer guten Viertelstunde, stets im Anblick der steil ragenden Blümlisalp, zum stillverträumten Berggewässer führt. Die Bahn, zu deren Finanzierung neben den Kanderstegern vor allem die Schweizer Reisekasse und die «Popularis Schweiz» Hand boten, wurde am 29. Mai feierlich eingeweiht, verkehrt aber schon seit dem 7. Februar — sie ist auch für den Wintersport von großer Bedeutung. Mit ihrer Hilfe läßt sich der Öschinensee vom Bahnhof Kandersteg aus in zwei Stunden — also bei Überspringen eines Zuges — «machen»; doch raten wir allen, sich Muße zu nehmen und das Naturwunder in der Ruhe zu genießen, die es verlangt. —e.



POUR ATTEINDRE PLUS RAPIDEMENT LE LAC D'ŒSCHINEN

Depuis fort longtemps, le plaisant village de Kandersteg, situé à 1200 m. d'altitude, à l'entrée nord du tunnel du Lœtschberg, attire les touristes et les promeneurs, que ce soit pour un séjour prolongé ou pour un passage en week-end. Kandersteg est la seule station de villégiature suisse à cette altitude qui est reliée à Calais, Paris et Rome par des wagons directs. Les attraits de cette magnifique région de haute montagne qu'est l'Oberland bernois sont trop connus pour qu'il soit nécessaire de s'y arrêter et voici que le lac d'Œschinen est rendu facilement accessible grâce à la récente installation d'un télésiège, qui hisse jeunes et vieux en un parcours de 8½ minutes, avec une différence de niveau de 485 m.; de la gare terminus, un charmant sentier conduit sans fatigue au lac, face à l'imposante Blümlisalp. Le télésiège a été inauguré le 29 mai, mais il est en activité depuis le 7 février déjà et a rendu de précieux services aux skieurs. Il est maintenant possible de se rendre de la gare de Kandersteg au lac d'Œschinen et d'en revenir en moins de deux heures, et cette excursion «entre deux trains» est tentante; bien entendu, nous ne demandons pas aux admirateurs de la nature de battre des records de vitesse: il y a tant de choses à voir . . . e.

Links: Hoch über dem Oeschinensee. Oben, am Weg zum Hohtürli; Blick zur Blümlisalp. Unten: In herrlicher Bergumgebung, am Fuß von Blümlisalp und Doldenhorn, liegt der See eingebettet. A gauche, de haut en bas: Le sentier menant à la cabane Hohtürli, offre une vue impressionnante sur le massif de la Blümlisalp. — Le lac d'Œschinen, au fond de son cirque de rochers et de glaciers, et dont l'accès est désormais facilité par un télésiège. Photo: Lüthy.

Oben: Die Sesselbahn Kandersteg—Oeschinen führt über herrliche Bergmatten mit Blick einerseits auf den Talboden von Kandersteg, andererseits auf Blümlisalp, Doldenhorn und nach dem Wildstrubel. Die unterste Aufnahme gibt die Einweihung der Talstation wieder.

En haut: Le nouveau télésiège reliant Kandersteg au lac d'Œschinen.

Photo: Schwabe.

WAS IST EINE REKUPERATIONSBREMSE?

In Lokomotivbeschreibungen, aber auch in Berichten über das letzte der in unserm Lande glücklicherweise seltenen Eisenbahnunglücke begegnen wir immer wieder dem Fachausdruck « Rekuperationsbremse ». Der Nicht-Techniker wird wenigstens die Übersetzung des Fremdwortes versuchen: récupération (franz.) = Rückgewinnung. Zurückgewonnen wird elektrische Energie, die Bremse wird deshalb auch elektrische Nutzbremse genannt.

Wie ist es nun möglich, aus der Bewegungsenergie eines abzubremsenden Zuges elektrische Kraft zu gewinnen und nutzbringend zu verwerten?

Es dürfte bekannt sein, daß jede elektrische Maschine sowohl als Motor wie auch als Generator (Dynamo) arbeiten kann. Als Motor verwandelt sie elektrische Energie in mechanische, als Generator nimmt sie umgekehrt mechanische Energie auf und gibt elektrische Kraft ab. Die mechanische Energie kann beispielsweise von einer Wasserturbine oder Dampfmaschine herrühren oder aber, wie in unserm Falle, von der Schwerkraft.

Wir verstehen nun wohl, daß die Lokomotivmotoren eines talwärts fahrenden Zuges durch Umschaltung als Generatoren Strom erzeugen können; wie aber kommt die Bremswirkung zustande?

Die Erklärung dafür geht aus der Tatsache hervor, daß jeder elektrisch belastete Generator, d. h. jeder Generator, der angeschlossene Stromverbraucher beliefert, in seiner Rotation gehemmt wird. Als Stromverbraucher kommen bei der Rekuperationsbremse in der Regel nur bergwärts fahrende Züge in Frage; sind keine solchen unterwegs, so bleibt die Bremswirkung aus. Aus diesem Grunde kommt die Nutzbremse für Bahnen mit wenig dichtem Zugsverkehr und kleinem Netz weniger in Frage. Weitere Voraussetzung für das Funktionieren der Rekuperationsbremse ist das Vorhandensein der Fahrdrahtspannung. Bei Spannungsausfall oder Bügeldefekt ist die Nutzbremse unbrauchbar; dies ist aber ganz unbedenklich, weil sie nur als zusätzliche Bremse zur Druckluftbremse dient, welch letztere allein imstande ist, den Zug in allen Fällen ausreichend zu bremsen.

Der Wirkungsgrad der Rekuperationsbremse beträgt rund 30 bis 50 Prozent. Zwei bis drei talwärts fahrende Züge liefern somit genügend Kraft zur Fortbewegung eines bergwärts fahrenden. Statt den erzeugten Strom via Bügel und Fahrleitung in die Motoren bergwärts fahrender Züge zu leiten, kann man ihn auch in Widerständen auf dem Lokomotivdach in Wärme umsetzen. Die Widerstandsbremse hat den Vorteil größerer Einfachheit und ist im Gegensatz zur Rekuperationsbremse vom Fahrdraht unabhängig; dagegen geht die erzeugte Energie als Wärme nutzlos verloren, falls sie nicht für allfällige Heizzwecke verwendet werden kann.

Obwohl die Rekuperationsbremse lediglich als Zusatzbremse dienen kann und die Druckluftbremse keinesfalls ersetzt, hat sie doch in den letzten Jahren dank ihrer technischen Vervollkommnung zunehmende Verbreitung gefunden. Die Ersparnisse an Bremsklötzen, Radbandagen und Stromkosten sowie die Verminderung von Motordefekten infolge des schädlichen metallischen Bremsstaubes machen die Mehrkosten der elektrischen Ausrüstung in kurzer Zeit bezahlt. Tr.

Rechts: Führerstand eines modernen Triebwagens. Links vom Handrad für die Geschwindigkeitsregulierung der Schalter der Rekuperationsbremse.