Feldbahnen in Ziegeleien

Autor(en): **Jarne, Sébastien**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Ziegelei-Museum**

Band (Jahr): **24 (2007)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-843963

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

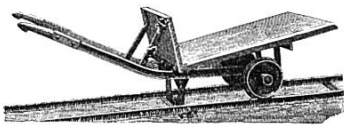
http://www.e-periodica.ch

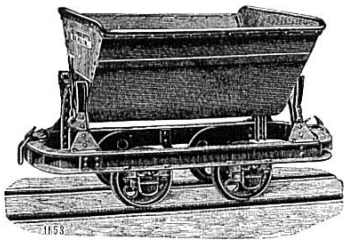
Feldbahnen in Ziegeleien

Sébastien Jarne

Die Anfänge

Einem Franzosen, Paul Decauville, verdanken wir die Erfindung der «tragbaren Eisenbahn». Nach der Legende stand er im regnerischen Herbst 1875 vor der Aufgabe, eine aussergewöhnliche Zuckerrübenernte wegzubringen. Er dachte sich dazu einen leichten, metallenen Schienenstrang aus. Dieser bestand aus 40 Kilogramm schweren Elementen in Form einer Leiter, die von einem Mann getragen werden konnten. Auf diesen einfachen Schienen mit zirka 40 cm Spurweite rollten kleine, zweiachsige Wägelchen spielend über den aufgeweichten Boden hinweg. Der Erfolg dieser Erfindung für landwirtschaftliche und industrielle Transporte war so gross, dass tragbare oder sehr schmale Eisenbahnen auf Französisch noch heute *decauville* genannt werden.





Die Anwendung

Seit die Ziegelherstellung industrielle Dimensionen erlangte, stellt sich die Frage nach dem Transport des Rohmaterials bis hin zur Fabrik. Der Bau von Schotterpisten ist teuer, und die Abbaustellen des Lehms ändern oft aufgrund von Vorkommen und Qualität. Ausserdem ist der Boden in den Lehmbrüchen naturgemäss wenig stabil und schnell durchweicht. In einem solchen Gelände sind Stosskarren und Pferdewagen schwierig einzusetzen, Feldbahnen jedoch die ideale Lösung. Sie erlauben dem Arbeiter mit dem gleichen Kraftaufwand wesentlich grössere Mengen zu transportieren. Sie erfordern ein Minimum an Trassierungsarbeiten und sind wenig wetterabhängig. Die Schienenelemente lassen sich leicht von Abbaustelle zu Abbaustelle verlegen.

Die Feldbahn dient nicht nur dem Transport von Lehm, sondern auch der Entfernung von Erde oder für Holz- und Kohlefuhren vom Lagerplatz zum Ofen, für Ziegeltransporte oder für die Abfuhr von Abfällen, manchmal selbst für die Lieferung vom Ziegeldepot zum Güterschuppen des nächstgelegenen Bahnhofs. Die verwendeten Wägelchen sind dem Transportgut angepasst. Für Lehm, Erde und Abfälle erlauben Kipploren ein schnelles Abladen. Für frisch gebrannte Ziegel vermindern Regalwagen das Bruchrisiko.

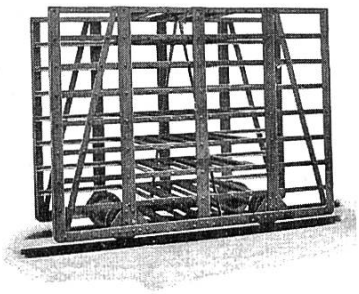
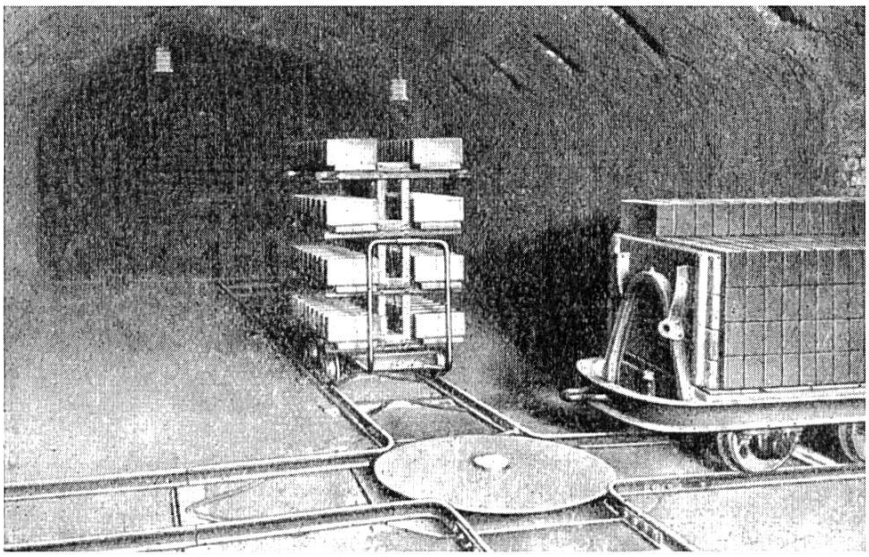


Fig. 4, 5, 6

Brouette, benne basculante et wagonnet-étagères pour le transport de briques.

Stosskarre, Kipplore und Regalwagen für Backsteine.



la tuilerie à la halle aux marchandises de la gare voisine. Les wagonnets utilisés sont adaptés au produit transporté. Pour l'argile, la terre et les déchets, l'utilisation de bennes basculantes permet un déchargement rapide. Pour les tuiles fraîchement cuites, des wagonnets disposants de rayonnages permettent un transport sans risque de casse.

Fig. 7

Plaque tournante dans un four pour des virages à angle droit.

Drehscheibe in einem Ziegelofen für rechtwinklige Geleiseführung.

La voie

Les premières installations sont à voie de 40 cm et les wagonnets poussés à la main. L'élargissement de l'écartement à 50 ou 60 cm, facilite la traction animale et autorise des charges plus importantes, ainsi que la formation de trains de wagonnets. Ce type de voie admet des courbes descendant jusqu'à 5 m de rayon, lui permettant de s'adapter à la topographie des lieux. Si le changement de direction doit être plus court, par exemple à l'intérieur de l'usine, l'emploi de plaques tournantes permet un virage à angle droit. La voie decauville n'autorise que de faibles pentes, disposées de préférence dans le sens du transport, ainsi il est possible de profiter de la gravité pour faire rouler les wagonnets chargés, quitte à remorquer les vides au retour. Si la dénivellation est plus élevée, il est fait usage d'un pan incliné, c'est à dire d'un tronçon de voie rectiligne et en forte pente où les wagonnets sont entraînés par un câble mu par un treuil. Cette solution est utilisée, par exemple, pour acheminer les matières premières au premier étage de la tuilerie, afin de les basculer directement dans les machines assurant leur préparation.

La traction

La traction mécanique apparaît vers 1890 avec les premières locomotives à vapeur. Elles exigent une voie mieux posée et plus solide, d'un écartement d'au moins 60 cm. Leur coût à l'achat et à l'entretien, ainsi que la nécessité de disposer d'un personnel bien formé font qu'elles n'arrivent pas à supplanter la traction animale ou humaine, en particulier dans les petites tuileries. C'est avec le moteur à explosion, d'abord à essence (benzol), puis diesel que la locomotive se développe dès les années vingt. L'emploi de la trac-

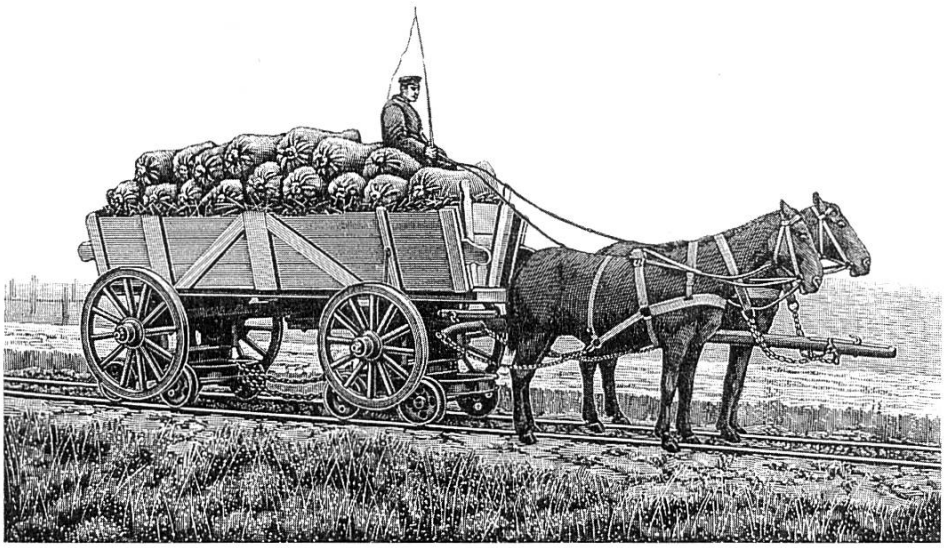


Fig. 8

Char hippomobile posé sur bogies ferroviaires.

«Lastwagen mit untergeschobenem Gleiswagen.»

Die Gleise

Die ersten Installationen bestanden aus 40 cm breiten Gleisen und handgeschobenen Loren. Die Verbreiterung der Spurweite auf 50 oder 60 cm erleichterte den Einsatz von Zugtieren und die Erhöhung der Transportlasten sowie die Bildung von Zügen aus mehreren Wagen. Diese Gleisart gestattet auch enge Kurven bis zu 5 m Radius und ist anpassungsfähig an das Gelände. Wenn der Kurvenradius noch enger sein muss, zum Beispiel im Innern der Fabrik, ermöglichen Drehscheiben eine Richtungsänderung im rechten Winkel. Die Feldbahn bewältigt nur kleine Neigungen, vorzugsweise in Transportrichtung, damit die beladenen Loren von der Schwerkraft profitieren und nur die leeren wieder hinaufgeschleppt werden müssen. Wenn das Gefälle grösser ist, baut man eine gradlinige, steile Rampe, auf der die Loren mittels einer Seilwinde hochgezogen werden. Eine solche Lösung empfiehlt sich zum Beispiel für den Lehmtransport ins Obergeschoss der Ziegelei, um das Rohmaterial direkt in die Aufbereitungsmaschinen zu kippen.

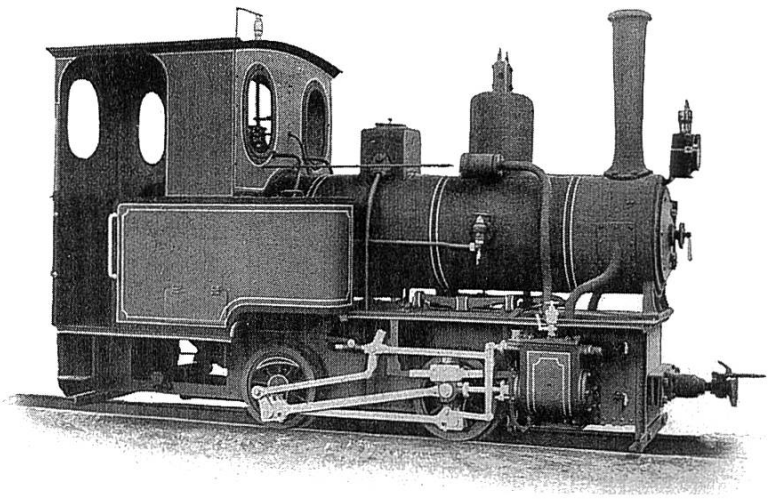
Die Zugförderung

Die mechanische Zugkraft erscheint um 1890 mit den ersten Dampflokomotiven. Diese erforderten bessere und solidere Gleise und eine Verbreiterung auf mindestens 60 cm. Sowohl die Kosten für Kauf und Unterhalt als auch die Notwendigkeit, über gut ausgebildetes Personal zu verfügen, führten dazu, dass sie die tierische oder die menschliche Zugkraft, speziell in kleinen Ziegeleien, nicht zu verdrängen vermochten. Erst mit dem Explosionsmotor setzten sich in den Zwanzigerjahren die Lokomotiven

Fig. 9

Locomotive à vapeur Orenstein & Koppel, voie de 60 cm, 20 PS.

Dampflokomotive von Orenstein & Koppel, 60 cm Spur, 20 PS.



tion électrique à accumulateurs reste limité à quelques cas, avec un développement plus marqué pendant les périodes de guerre, suite à la pénurie de combustibles fossiles.

Avec l'accroissement de la production et l'épuisement des gisements d'argile situés à proximité de l'usine, diverses tuileries sont confrontées à un problème de transport à plus longue distance. Une voie decauville plus lourde à l'écartement de 60 ou 75 cm, posée d'une manière plus durable, permet la circulation de trains de plusieurs wagonnets remorqués par une locomotive. Un ouvrier seul peut ainsi transporter jusqu'à 20 tonnes par voyage.

Les fournisseurs

Si la maison Decauville est la première à construire des rails et de wagonnets pour les chemins de fer portatifs, elle n'a pas été très active en Suisse. Ce n'est qu'au début du XXe siècle, quand des entreprises allemandes comme Orenstein & Koppel (O&K) mettent sur le marché du matériel bien conçu et robuste, que ce mode de transport s'impose. En Suisse, la maison Oehler & Cie d'Aarau construit pendant toute son existence du matériel de voie, des wagonnets et des locomotives à accumulateurs. Elle est également connue pour son programme de machines et d'équipement fixes pour les tuileries. D'autres entreprises, comme Fritz Marti à Winterthur, puis à Wallisellen et Bern/Zollikofen, Robert Aebi à Zurich ou Rubag à Seebach, puis Bâle importent du matériel d'origine étrangère. Un des acteurs le plus en vue de ce marché est la filiale d'Orenstein & Koppel à Zurich, devenue par la suite Maschinen- und Baubedarf AG (MBA). Toutes ces entreprises fournissent des équipements de chantier en général, le matériel ferroviaire n'étant qu'un secteur de leur activité. Pour atteindre la clientèle, elles publient des catalogues détaillés et richement illustrés. Ils repré-

durch. Zuerst wurden sie mit Benzin (Benzol), später mit Diesel betrieben. Die Verwendung von elektrischen Akkumulatoren blieb auf wenige Fälle begrenzt, mit einem markanten Anstieg in den Kriegsjahren mangels fossiler Brennstoffe.

Die zunehmende Produktion und die dadurch verursachte Verknappung der Lehmvorkommen in Fabriknähe konfrontierten die Ziegeleien mit dem Problem von längeren Transportwegen. Schwerere Feldbahnen mit Spurweiten von 60 oder 75 cm und dauerhafterer Verlegung erlaubten den Verkehr von Zügen aus mehreren Loren, die von einer Lokomotive gezogen wurden. Ein einziger Arbeiter konnte so bis zu 20 Tonnen pro Fahrt transportieren.

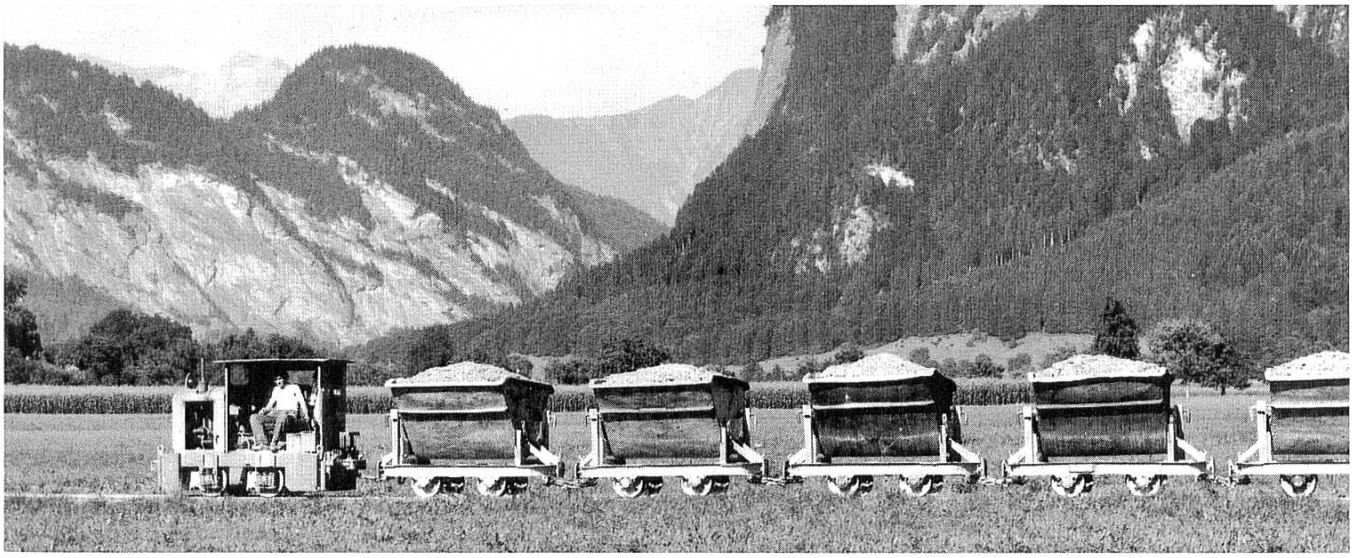


Fig. 10

Train entre la carrière d'Igis et la tuilerie de Landquart, distantes de plus de 2 km; locomotive Ruston et bennes; photo 1979.

Feldbahn zwischen dem Lehmbruch Igis und der Ziegelei Landquart, die mehr als 2 km weit auseinanderliegen; Lokomotive Ruston und Kipploren; Aufnahme 1979.

Die Lieferanten

Obwohl die Firma Decauville die ersten Bahnen und Loren für Feldbahnen baute, war sie in der Schweiz nicht sehr aktiv. Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als die deutschen Unternehmen wie Orenstein & Koppel (O&K) gut entwickeltes und robustes Material auf den Markt brachten, hat sich dieses Verkehrsmittel durchgesetzt. In der Schweiz stellte die Firma Oehler & Cie in Aarau während ihrer ganzen Betriebsdauer Gleise, Loren und Elektrolokomotiven her. Sie war auch bekannt für ihr Angebot von Maschinen und Ziegeleieinrichtungen. Andere Betriebe, wie Fritz Marti in Winterthur, dann in Wallisellen und Bern/Zollikofen, Robert Aebi in Zürich oder Rubag in Seebach, später Basel, importierten Material aus dem Ausland. Wohl am stärksten auf diesen Markt ausgerichtet war die Zürcher Filiale von Orenstein & Koppel, die später zur Maschinen- und Baubedarf AG (MBA) wurde. All diese Unternehmen belieferten den allgemeinen Baubedarf;

Fig. 11

Tuilerie de Körbligen, Gisikon LU, 1988.

sentent aujourd'hui une excellente documentation sur les méthodes et les outils de travail du début du XXe siècle.

Les éléments de voie sont généralement en provenance des aciéries allemandes, même si le montage est parfois réalisé dans les ateliers de mécanique des entreprises suisses mentionnées ci-dessus. Il en est de même des wagonnets. L'usage intensif de la voie decauville par les armées lors de la Première Guerre mondiale met une importante quantité de matériel, souvent encore inemployé, sur le marché après la fin du conflit. Les tuileries profitent pour s'équiper à bon prix en équipement d'origines diverses, mais souvent difficiles à déterminer.

Les locomotives à moteur diesel sont développées par Deutz (le constructeur de moteur qui en trouve ainsi une application), Orenstein & Koppel, Jung et quelques petites entreprises, toutes allemandes. Dans les périodes où les importations sont difficiles, de la fin des années trente jusqu'à l'après-guerre, des entreprises suisses se lancent dans la construction de locomotives de chan-

Feldbahnen waren nur eine ihrer Aktivitäten. Um die Kundschaft zu erreichen, publizierten sie detaillierte und reich illustrierte Kataloge. Diese stellen heute eine exzellente Dokumentation über die Arbeitsmethoden und -geräte aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts dar.

Die Gleiselemente stammten in der Regel aus deutschen Stahlwerken, selbst wenn die Montage manchmal in den obgenannten Mechanikwerkstätten in der Schweiz erfolgte. Das Gleiche gilt für die Loren. Der intensive Einsatz von Feldbahnen durch die Armeen während des Ersten Weltkrieges setzte nach Kriegsende eine ansehnliche Menge an oft ungebrauchter Ware auf dem Markt frei. Die Ziegeleien profitierten davon, sich kostengünstig mit Material auszurüsten, dessen Herkunft oft nicht genau zu bestimmen war.

Die Lokomotiven mit Dieselmotor wurden von Deutz (der Motorenkonstrukteur hat in dieser Nische eine weitere Einsatzmöglichkeit gefunden), von Orenstein & Koppel, von Jung und eini-

Abb. 11

Ziegelei Körbligen, Gisikon LU, 1988.

tier, partiellement sous licence ou en utilisant des moteurs et des transmissions de provenance étrangère. Il s'agit des entreprises Brun à Nebikon, Ammann à Langenthal (la conception de la motorisation est commune avec celle des rouleaux compresseurs qu'elle a développés) et Robert Aebi à Regensdorf. Cette production disparaît dans les années cinquante dès que l'industrie allemande est de nouveau en mesure de proposer des locomotives construites en grande série à bas prix.

Cette époque est également celle du déclin de la voie decauville. Les progrès réalisés sur les engins de chantier et les camions automobiles leur permettent de transporter plus de marchandises avec moins de personnel et de circuler sans difficultés sur des terrains non stabilisés. La roue sur pneu a pris l'avantage sur la voie ferrée. D'autre part, les bandes transporteuses se sont améliorées et elles concurrencent également le rail. Pour les tuileries, qui sont dans une période de réduction du nombre d'entreprises et d'agrandissement de celles qui subsistent, la voie decauville passe pour être coûteuse en personnel. La raréfaction de ce marché entraîne la cessation de l'activité des constructeurs et les dernières tuileries où ce mode de transport est bien adapté à la disposition des lieux doivent l'abandonner dans l'impossibilité d'assurer l'entretien et le renouvellement des installations. Il en va de même dans les autres industries, telles que les carrières, et les entreprises de travaux publiques.

gen kleineren Unternehmen entwickelt – alles deutsche Firmen. In den Perioden, in denen der Import erschwert war, vom Ende der Dreissigerjahre bis zur Nachkriegszeit, setzten sich auch Schweizer Unternehmen für die Konstruktion von Baustellenlokomotiven ein, zum Teil als Lizenznehmer oder unter Verwendung von ausländischen Motoren und Transmissionen. Es waren vor allem Brun in Nebikon, Ammann in Langenthal – die mit dem gleichen Motorentyp auch Dampfwalzen ausrüsteten – und Robert Aebi in Regensdorf. Diese Produktion verschwand wieder in den Fünfzigerjahren, als die deutsche Industrie erneut in der Lage war, Lokomotiven in grossen Serien und zu günstigen Preisen zu bauen.

In diesem Zeitraum begann auch der Niedergang der Feldbahnen. Die Fortschritte im Baumaschinen- und Lastwagensektor ermöglichten, mehr Waren mit weniger Personal zu transportieren und ohne Schwierigkeiten auf instabilem Gelände zu verkehren. Das Rad mit Gummireifen lief dem Rad auf Eisenschienen den Rang ab. Zudem haben sich die Förderbänder verbessert, die nun ihrerseits den Schienenverkehr konkurrenzierten. Für die Ziegeleien, die sich in einem Prozess zu wenigen, aber grösseren Unternehmen befinden, gelten Feldbahnen als zu teuer und zu personalaufwendig. Aufgrund des verdünnten Marktes reduziert sich das Angebot, und die letzten Ziegeleien, wo dieses Verkehrsmittel gut an die Bedürfnisse des Ortes angepasst wäre, geben die Feldbahnen auf, weil Unterhalt und Erneuerung der Einrichtungen nicht mehr gewährleistet werden können. Das Gleiche gilt in anderen Industriezweigen wie in Steinbrüchen oder im Tiefbau.

Fig. 12, 13

Tuilerie de Körbligen, Gisikon LU, locomotives diesel et à accumulateurs; 1991 et 1943.

Ziegelei Körbligen, Gisikon LU, Elektro- und Diesellokomotiven, 1991 und 1943.

Le decauville en Suisse

Quasiment toutes les tuileries industrielles en Suisse ont utilisé la voie decauville, en tous cas depuis 1900 environ. La longueur posée va de quelques mètres avec un wagonnet à quelques kilomètres avec des trains formés de plusieurs wagons. Parmi les réseaux importants employant des locomotives, on peut citer les tuileries d'Allschwil, Bardonnex, Burgdorf, Corcelles-près-Payerne, Frick, Heerbrugg, Kölliken, Körbligen, Landquart, Oberriet, Pfungen, Rafz, Roggwil et Zürich-Giesshübel.

La tuilerie Morandi de Corcelles-près-Payerne possède la particularité d'avoir utilisé jusqu'en 1968-1969 des locomotives sur une voie de 40 cm, cet écartement étant généralement réservé aux wagonnets poussés à la main.

Les premières tuileries à faire usage de locomotives à vapeur semblent celles de Langenthal et Rafz, qui achètent chacune une locomotive à vapeur d'occasion en 1917. L'augmentation nécessaire de la production conséquente à la fermeture des frontières, associée à un manque de main d'œuvre dû à la guerre, les forcent à remplacer les chevaux par une locomotive.

Un cas très particulier est celui de la carrière d'argile de Laubegg à Zurich. Vu sa profondeur, les trains doivent franchir une dénivellation importante. L'exploitant Monsieur Ernst Bodmer installe sur une locomotive diesel existante une roue dentée s'engrenant dans une crémaillère placée entre les rails. Cette courte ligne est active de 1949 à 1952.

La réalisation la plus récente est celle reliant la carrière de Schinznach à la gare du même nom. L'argile extraite est basculée dans des wagons CFF et expédiée vers des tuileries du groupe de Zürcher Ziegelei. Cette ligne est construite (ou en tous cas entièrement renouvelée) en 1968 avec une locomotive neuve et des wagons-trémies modernes. L'exploitation de la carrière ayant cessé en 1999, la voie n'est plus en usage depuis cette date.

Die Feldbahnen in der Schweiz

Fast alle mechanischen Ziegeleien in der Schweiz benutzten eine Feldbahn, jedenfalls seit ungefähr 1900. Die Strecken reichen von einigen Metern mit einer Lore bis zu einigen Kilometern mit mehrteiligen Zügen. Unter den wichtigen Streckennetzen mit Lokomotiven sind die Ziegeleien von Allschwil, Bardonnex, Burgdorf, Corcelles-près-Payerne, Frick, Heerbrugg, Kölliken, Körbligen, Landquart, Oberriet, Pfungen, Rafz, Roggwil und Zürich-Giesshübel zu erwähnen.
Die Ziegelei Morandi in Corcelles-près-Payerne benutzte als Spezialität bis zum Jahre 1969 Lokomotiven von 40 cm Spurweite, ein Mass, das sonst nur für handgeschobene Loren üblich war.

Langenthal und Rafz waren wohl die ersten Ziegeleien, die Dampflokomotiven in Betrieb nahmen; beide kauften 1917 Occasion-Dampflokomotiven. Die von der Grenzschliessung erzwungene Produktionssteigerung und der kriegsbedingte Mangel an Arbeitskräften nötigten sie, die Pferde durch eine Lokomotive zu ersetzen.
Ein besonderer Fall war die Lehmgrube von Laubegg in Zürich. Angesichts ihrer Tiefe mussten die Züge eine beträchtliche Niveaudifferenz überwinden. Der Besitzer, Ernst Bodmer, installierte daher auf seiner Diesellokomotive ein Zahnrad, das sich in einer Zahnstange in Gleismitte einhakte. Diese kurze Linie war von 1949 bis 1952 aktiv.
Die jüngste Feldbahn verband die Lehmgrube von Schinznach mit dem gleichnamigen Bahnhof, wo der Lehm in SBB-Waggons umgeleert und in die Werke der Zürcher Ziegeleien verfrachtet wurde. Diese Linie wurde im Jahre 1968 errichtet oder jedenfalls völlig erneuert. Sie wurde mit einer neuen Lokomotive und modernen Selbstentladewagen betrieben. Seit der Stilllegung der Lehmgrube 1999 wird die Feldbahn nicht mehr gebraucht.

Die heutige Situation

Die einzige Feldbahn, die heute noch betrieben wird, ist jene der Ziegelei Körbligen. Die Eigentümer sind bekannte Eisenbahnfreunde. Sie betreiben dieses Verkehrsmittel seit 1908 zwischen der Lehmgrube und der 1200 m weit entfernten Fabrik. Die Züge wurden anfänglich von Pferden gezogen. Im Jahre 1926 erscheint erstmals eine Diesellokomotive. Im Jahre 1944 wurde diese mangels Brennstoff mit einem Elektroantrieb versehen. 1953 und 1963 wurden neue Lokomotiven erworben. 1989 hat man alle Einrichtungen von Grund auf modernisiert: Die Gleise wurden von 50 auf 60 cm verbreitert. Dazu wurden neues Rollmaterial, eine

Fig. 14

Tuilerie de Schlatt TG, anciennes benne et locomotive diesel hors service, photo 2005.

Ziegelei Schlatt TG, ausrangierte Kipplore und Diesellokomotive, Foto 2005.

La situation actuelle

La seule ligne encore en activité de nos jours est celle de la tuilerie de Körbligen. Les propriétaires sont réputés pour être des amateurs de chemins de fer et ils ont conservé ce mode de transport utilisé depuis 1908 entre la carrière et l'usine distantes de 1200 m. La traction est chevaline à l'origine. En 1926, une première locomotive diesel fait son apparition. En 1944, faute de combustible, elle est convertie à la traction électrique par accumulateurs. En 1953 et 1963, de nouvelles locomotives sont acquises, puis en 1989, les installations sont entièrement modernisées: La voie est renouvelée, avec passage de l'écartement de 500 à 600 mm, ainsi que le matériel roulant, locomotive et wagons à déchargement latéral. Cette ligne montre que, même de nos jours, l'usage de la voie ferrée peut se justifier dans une tuilerie en présence de circonstances favorables, par exemple l'existence d'un tunnel, comme à Körbligen.

Brève biographie

L'auteur, Sébastien Jarne, est né en 1947. Depuis son diplôme d'ingénieur électricien de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, il s'occupe de la conception de véhicules ferroviaires dans diverses industries suisses.

Il consacre également son temps libre au chemin de fer sous toutes ses formes, que ce soit comme mécanicien de locomotive à vapeur au chemin de fer-musée Blonay–Chamby, ou dans le cadre de recherches sur l'histoire ferroviaire, en particulier sur les lignes à voie étroite et industrielles.

Il a participé à diverses publications, telle l'encyclopédie des chemins de fer secondaires du pays de Vaud et est l'auteur d'un inventaire des locomotives industrielles de Suisse.

L'association suisse (FWF) réunit les personnes intéressées par la conservation de véhicules de chemins de fer de chantier et industriels et la création d'un musée consacré à ce domaine. Elle a rassemblé une importante collection de locomotives et de wagons de tous genres sur le terrain qu'elle a aménagé à Oltelfingen. Plusieurs de ces véhicules proviennent de tuileries.

Adresse de l'association: www.feldbahn.ch
Schweizer Verein der Feld- und Werkbahnfreunde (FWF),
Bahnhofstrasse 61, 8112 Otelfingen

Fig. 15

La decauville dans la carrière de la tuilerie Körbligen, Gisikon LU.

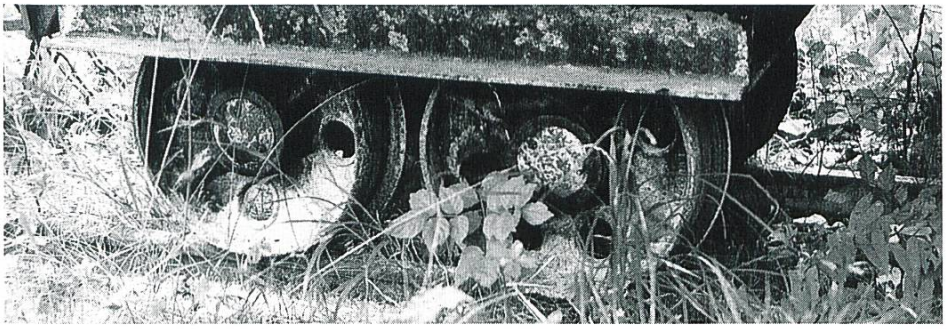
Feldbahn in der Lehmgrube der Ziegelei Körbligen, Gisikon LU.

Lokomotive sowie Loren mit seitlichem Ablad angeschafft. Eine Strassenuntertunnelung gewährleistet ein gefahrloses Kreuzen. Diese Bahn zeigt, dass auch heutzutage eine Feldbahn unter günstigen Umständen empfehlenswert ist.

Übersetzung Jürg Goll

Kurzbiografie

Sébastien Jarne, 1947 geboren, befasst sich seit seinem Diplom als Elektroingenieur an der ETH Lausanne mit der Konzeption von Eisenbahnfahrzeugen in verschiedenen Schweizer Industrien. Auch in der Freizeit widmet er sich allen Aspekten der Eisenbahnen, sei es als Lokomotivführer auf den Dampflokomotiven der Museumsbahn Blonay–Chamby oder im Rahmen von Forschungsarbeiten zur Eisenbahngeschichte, insbesondere von Schmalspur- und Industriebahnen. Jarne hat an verschiedenen Veröffentlichungen mitgewirkt, unter anderen an der Enzyklopädie der Nebenbahnen des Waadtlandes und als Autor eines Inventars der Industrielokomotiven in der Schweiz.



Der Schweizerische Verein der Feld- und Werkbahn-Freunde verbindet interessierte Personen, die Feld- und Werkbahnen erhalten und ein diesbezügliches Museum gründen wollen. Der Verein hat eine beachtliche Sammlung an Lokomotiven und Wagen aller Gattungen auf einem Areal in Otelfingen zusammengetragen. Etliche Fahrzeuge stammen aus Ziegeleien.

Adresse des Vereins: www.feldbahn.ch
Schweizer Verein der Feld- und Werkbahnfreunde (FWF), Bahnhofstrasse 61, 8112 Otelfingen

Bibliografie

Robert Aebi & Cie, Catalogue Général, Zürich 1912.

Orenstein & Koppel, General Catalogue N° 850, Berlin 1912.

Dierk Lawrenz, Feldbahnen in Deutschland: die schmalspurigen Industriebahnen und ihre Fahrzeuge, Stuttgart 1982.

Roger Bailly, Decauville, ce nom qui fit le tour du Monde, La-Mée-sur-Seine 1989.

Andreas Christopher, Die Feldbahn, Gifhorn 1989.

Sources des photographies

Fig. 1: Stefanie Osimitz, Stiftung Ziegelei-Museum, Cham.

Fig. 2, 3: Catalogue Decauville, 1890.

Fig. 4, 5: Otto Bock, Die Ziegelei: Anlage und Betrieb landwirtschaftlicher und gewerblicher Ziegeleien, Berlin 1924.

Fig. 6: Catalogue Aebi, 1912.

Fig. 7: Franz Rauls, Die Ziegelfabrikation, Leipzig 1926.

Fig. 8: A. Hausding, Handbuch der Torfgewinnung und Torfverwertung mit besonderer Berücksichtigung der erforderlichen Maschinen und Geräte, Berlin 1917.

Fig. 9: Catalogue Orenstein & Koppel, 1912.

Fig. 10, 14: Photo S. Jarne, 1979, 2005.

Fig. 11, 12: Photo Ritschard 1988.

Fig. 13: Photo Stadler Fahrzeuge, 1943.

Fig. 15, 16: Collection d'Arthur Schumacher, Tuilerie Körbligen.