

**Zeitschrift:** Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera

**Herausgeber:** Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

**Band:** 48 (1997)

**Heft:** 1: Eisenbahn = Chemins de fer = Ferrovia

**Artikel:** Heroische Ikone und abstrakte Gebärde : über die Eisenbahn im Industriebild

**Autor:** Walker, Daniela

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-394077>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

## Heroische Ikone und abstrakte Gebärde. Über die Eisenbahn im Industriebild

Das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern besitzt weit über 5000 Glasplatten-Negative zum Thema Schienenverkehr, zum grossen Teil im Format 18×24 cm. Inhaltlich und technisch von grösstem Interesse sind dabei die Bestände der Sammlungen Trechsel, Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), Brown, Boveri & Cie (BBC) sowie Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM).

In Zusammenarbeit mit der Abteilung für wissenschaftliche Fotografie der Universität Basel und dem Fotografen Nick Brändli, Zürich, wurde mit der konservatorischen Sicherung der chemisch diffizilen und mitunter beschädigten Negative begonnen: Dank eines speziellen fotografischen Verfahrens entsteht ein Interpositiv als langlebiges Speichermedium, das zugleich eine optimale Vergrösserung auf heutigen Fotopapieren erlaubt und die fotografische Qualität der Originale bewahrt. Damit bleibt die Dokumentation eines gewichtigen Stücks Schweizer Industriegeschichte erhalten, beginnend in der Zeit der Privatbahnen mit ihren ungleichartigen Lokomotivparks verschiedenster Provenienz und hineinführend in die Ära der Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, die Ausgangspunkt war für eine industrielle

Hochblüte, da die drei grossen Elektrofirmen der Schweiz – die MFO, die BBC sowie die SAAS (Sécheron, Genf) – im harten Konkurrenzkampf erstklassige Produkte entwickelten und insbesondere auf dem heimischen Markt absetzten.

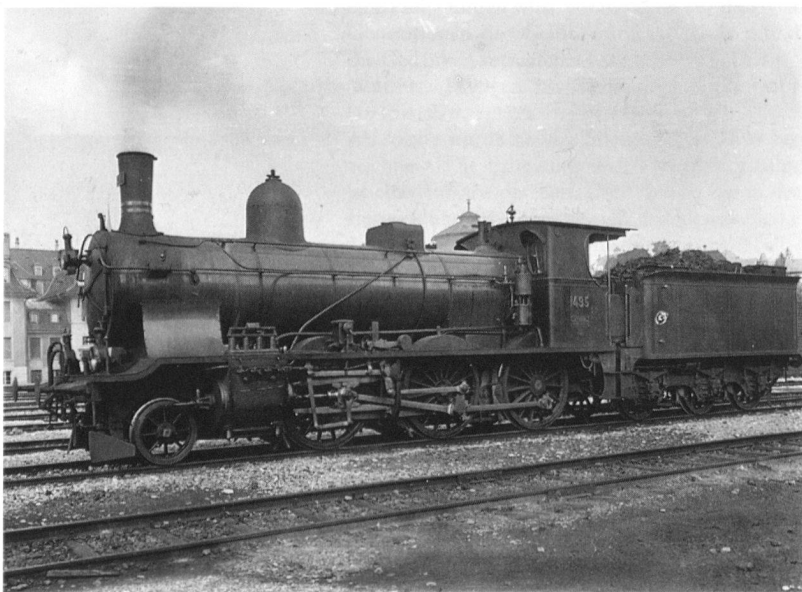
### Eine Ikone der Industrialisierung

Die Aufnahmen aus der Sammlung von Ernst Trechsel (1878–1959), Depot-Chef in Delémont und Biel, zeigen in der Mehrheit die Dampflokomotiven der schweizerischen Privatbahnen und der SBB sowie die Elektrolokomotiven der SBB. Einige wenige halten grossräumigere Szenen auf den Bahngeländen fest, wie etwa das Schlackenareal des SBB-Depots in Delémont um 1916/18 (Trechsel, Nr. 7.362) oder die Bauarbeiten am neuen SBB-Lagerhaus auf dem Areal des Romanshorner Bahnhofs 1935/36 (Trechsel, Nrn. 7.086/7.087). Letztere bieten informative Ausschnitte zur einstigen Arbeitsorganisation auf Grossbaustellen ohne heute übliche Turmkrane<sup>1</sup>.

Im Vordergrund von Trechsels Dokumentationsinteresse standen jedoch die Lokomotiven. So finden sich in der Sammlung zwar zahlreiche Original-Negative mit Lokomotiv-Ansichten, die Georg Wilhelm Heklau für Jb. Hafners Publikation «Die Lokomotiven der Schweizerischen Bundesbahnen incl. G.-B. sowie die Behandlung der Lokomotivdefecte», Zürich o.J. [1904], um die Jahrhundertwende in den Depots der schweizerischen Hauptbahnen hergestellt hatte. Die bei dieser Gelegenheit ebenfalls gemachten Aufnahmen von Werkarbeitern fehlen, da diese offensichtlich als persönliche Erinnerungsfotos für die Arbeiter entstanden und auch im weiteren als solche begriffen wurden<sup>2</sup>.

Die Beschränkung auf die Lokomotiven vermittelt, dass hier das Fahrzeug als Repräsentant und Ikone einer Epoche der Industrialisierung steht (Abb. 1). Dies trifft vor allem auf die Dampflokomotive, ein autonomes fahrendes Kraftwerk, zu. Sie ist – im Gegensatz zur Elektrolokomotive – als Ganzes eine auf sich bezogene, geschlossene Einheit und in diesem

*1 Die Fokussierung in der Darstellung zeigt es: Die Dampflokomotive als autonomes fahrendes Kraftwerk wurde zur Ikone einer Epoche der Industrialisierung. Der räumlich-zeitliche Kontext dagegen war zweitrangig (Trechsel, Nr. 7.222).*



Sinne auch selbsterklärend. Alle ihre Funktionen widerspiegeln sich notwendigerweise in ihrem Äusseren: horizontaler Zylinder des Langkessels mit Kamin, Dampfdom und Führerstand, Antriebsmechanismus. Gerade die Konzentration der schweizerischen Konstruktionen in Material und Form betont dies noch<sup>3</sup>.

Dank ihrer Anschaulichkeit und ihrer Geschlossenheit als Funktionseinheit konnte die Dampflokomotive zu einem Sinnbild von Mechanisierung und Industrialisierung werden. So fokussiert auch die Industrie- beziehungsweise Werkfotografie ihren Blick auf die Lokomotive als fertiges Ganzes; praktisch keine Rolle spielen Einzelkomponenten, Produktionsgänge oder Arbeiten am Objekt. Die Aufnahmen der Trechselschen Sammlung aus den Bahn-Depots halten, ebenso wie die Ablieferungsfotos der Lokomotivfabriken, die Lokomotiven in der Seitenansicht fest, die Details aufgrund des grossen Kontrastumfangs feinstens gezeichnet. Durch die Verwendung eines Passepartouts bei Heklau wurde der Blick vereinheitlicht, das Ikonenhafte damit weiter unterstrichen. Diese Aussagewirkung wird bei den Ablieferungsfotos der Lokomotivfabriken noch potenziert, indem die Technik des Freistellens eingesetzt wird: Auf dem Negativ wird der Hintergrund entlang der Kontur der Lokomotive mit rotem Lack abgedeckt. Der Hintergrund erscheint danach auf dem Abzug neutral weiss.

### Mensch und Maschinenfunktionen

Die Aufnahmeumgebung trägt also nichts Eigentliches zur intendierten Bildaussage bei. Die Darstellung der Lokomotive (mit der Nummerierung der Privatbahn beziehungsweise der SBB) genügt sich selbst. Ebensovienig haben abgebildete Personen – bei rund 10 Prozent der Aufnahmen aus der Sammlung Trechsel sind auch Menschen zu sehen – einen Eigenwert. Vielmehr stehen sie als Lokomotivführer, Heizer, Weichenwärter und so weiter in Bezug zu den Funktionen der Maschine (Abb. 2). Wie Attribute tragen die Männer zur Erkennung ihrer Tätigkeit jeweils ein einschlägiges Werkzeug in den Händen: der Lokomotivführer den Schraubenschlüssel, der Heizer die Ölkanne, der Weichenwärter das Signalhorn oder den Weichenhebel.

### Von der schwarzen zur «weissen» Kohle

Mit der Elektrifizierung der schweizerischen Bahnen ändert sich die Darstellungsweise. Wohl gibt es nach wie vor die Gesamtansicht der Lokomotive, doch erweitert sich die Perspektive im ganzen wesentlich. Die rund 2000

erhaltenen Glasnegative der Maschinenfabrik Oerlikon über ihre eisenbahntechnische Produktion in den Jahren zwischen 1890 und 1960 sind diesbezüglich exemplarisch.

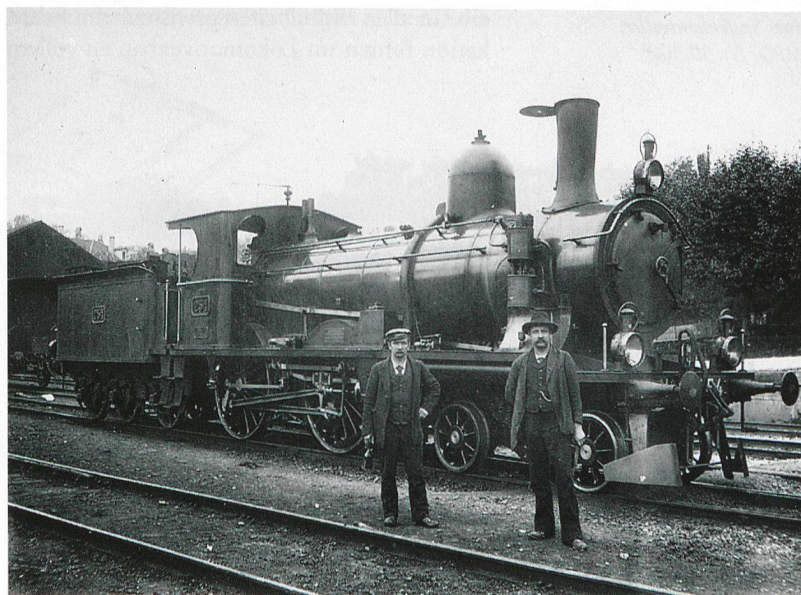
So wurde in über 100 Aufnahmen mit wissenschaftlicher Akribie die Entwicklung der Einphasen-Wechselstrom-Traktion auf der Strecke Seebach–Wettingen dokumentiert. Ebenso sind die zahlreichen von der Maschinenfabrik Oerlikon ausgeführten Elektrifizierungen von Nebenbahnen fotografisch belegt worden. Die Fotos der als Generalunternehmen fungierenden Maschinenfabrik Oerlikon zeigen die betreffenden Eisenbahnen auf ihren ersten Fahrten. Schliesslich wurden auch die schweren für die Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen und der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) gelieferten Lokomotiven in ihren verschiedenen Bauphasen festgehalten.

### Tendenz zur Abstraktion

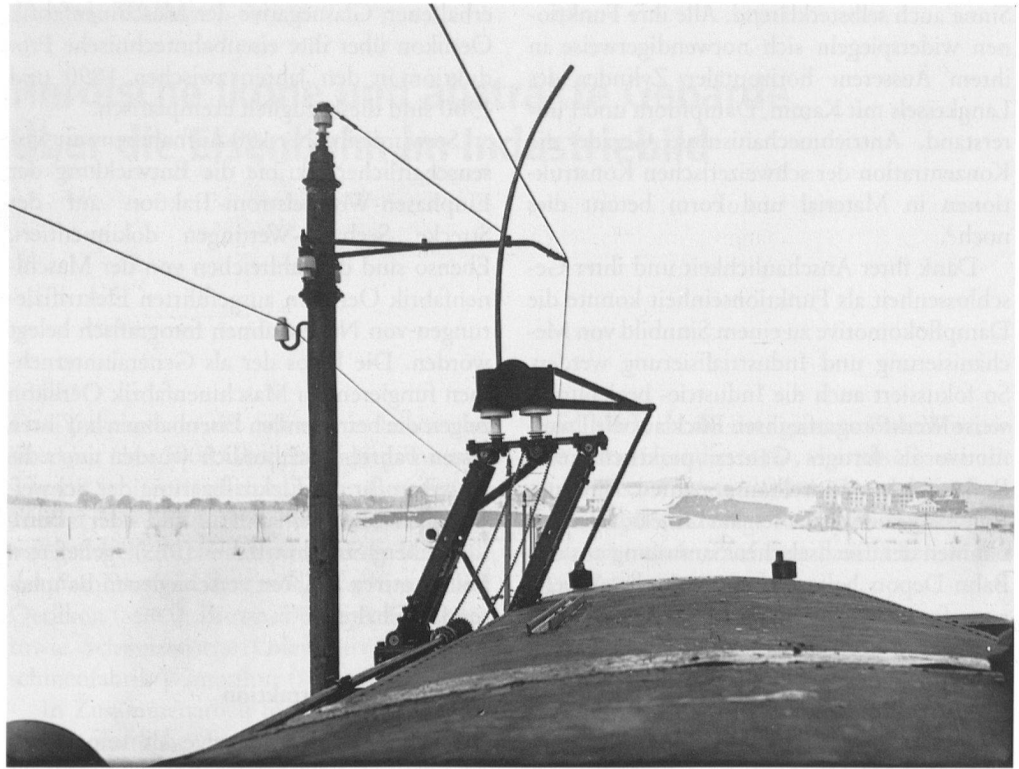
Die elektrische Lokomotive als «eine mehr oder weniger geschlossene Kabine, in der die zur Umsetzung der elektrischen Energie notwendigen Geräte Aufstellung finden»<sup>4</sup>, hat ihre Anmutung als heroische Ikone der Mechanisierung verloren. Die Funktionen, aufgehoben in kleiner gewordenen Einzelkomponenten, sind nicht mehr an der Form ablesbar. Die Einheit ist bei der Elektrolokomotive, die ihre Energie von aussen bezieht, aufgebrochen: Sie ist nunmehr Teil eines umfassenderen – unsichtbaren – Systems von Energiegewinnung, Energietransport und Energieumsetzung (Abb. 3).

Die Tendenz zur Abstraktion betrifft jedoch nicht nur die Funktionen und die Form der Maschine selbst, sondern auch ihre technologische Entwicklung und Handhabung:

*2 Im Dienste der Eisenbahn: Die Menschen repräsentieren gleichsam die Funktionen der Dampflokomotive. Wie Attribute tragen sie zur Identifizierung ihrer Tätigkeit jeweils ein einschlägiges Werkzeug in den Händen (Trechsel, Nr. 7.120).*



3 Mit der Elektrifizierung ist die Lokomotive nicht mehr selbständige Einheit, sondern Teil eines umfassenderen, zugleich aber abstrakten Systems von Energiegewinnung, Energieübertragung und Energieumwandlung geworden (MFO, Nr. 5.110).



Das Handwerklich-Tüftlerische bei ihrer Entwicklung verschwindet zugunsten eines wissenschaftlich-methodischen Vorgehens; an die Stelle von Kraftaufwendung bei ihrer Handhabung tritt die Automatisierung. Diese Veränderungen führen notwendigerweise zu einem anderen Ausdruck im Industriebild.

#### Wissenschaftlich-objektive Gebärde

In grossen, gut ausgerüsteten Laboratorien werden die elektrischen Vorgänge in Maschinen und Apparaten erforscht, die daraus resultierenden Erkenntnisse für den Bau neuer einfacherer und betriebssicherer Produkte ausgewertet. Nur durchdachte Konstruktionen und eine in allen Einzelheiten gewissenhafte Fabrikation führen im Lokomotivenbau zu vollem

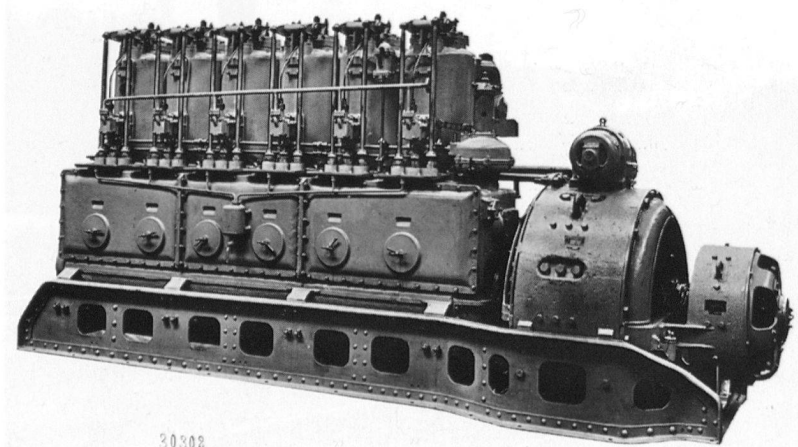
Erfolg. Verbal werden in den Werbebroschüren der Maschinenfabrik Oerlikon das wissenschaftlich-systematische Moment und die hohe Präzision in der Produktion als Erfolgsgarant hervorgehoben<sup>5</sup>, weitaus suggestiver noch geschieht dies aber in den Abbildungen, und zwar gerade aufgrund ihres nüchternsachlichen Habitus: Die Dokumentationsreihen von Details, etwa an Antrieb und Motoren, bezeugen wissenschaftliche Seriosität und Solidität – alles ist sauber belegt (Abb. 4). Mit der Zurücknahme jeglichen persönlichen Anstrichs in den Aufnahmen durch einheitliche Schärfe, ausgeglichene Tonwerte und Wahrung der Proportionen wird der Objektivitätsanspruch der Wissenschaft erhoben.

Dass diese «Objektivität» freilich nur dank der Anwendung sämtlicher Tricks der Fotografie erreicht wird, ist eine andere Sache<sup>6</sup>. Das Industriebild gibt nicht einfach die realen Verhältnisse 1:1 wieder, vielmehr beruht es auf einer Inszenierung der Wirklichkeit. Es ist und leistet Propaganda in bezug auf Innovations- und Leistungsfähigkeit eines Betriebs! Die Qualität des Produkts Lokomotive, dessen Präzision und Effektivität, dessen Vollkommenheit soll das Industriebild reflektieren.

#### Entmaterialisierung des Produktionsprozesses

Diesem Zweck ist seine ganze Darstellung unterworfen – bis hinein in den Prozess der Fertigung. Der Blick in die Montagehalle ist durchdrungen von rhetorischen Momenten. Die

4 Das Handwerklich-Tüftlerische in der Entwicklung der Lokomotivtechnik ist dem Wissenschaftlich-Systematischen gewichen. Reflektiert wird dies in der sachlich-nüchternen Attitüde des Industriebilds, wie etwa in dieser Detailaufnahme eines Stufenkontrollers (MFO, Nr. 30.302).



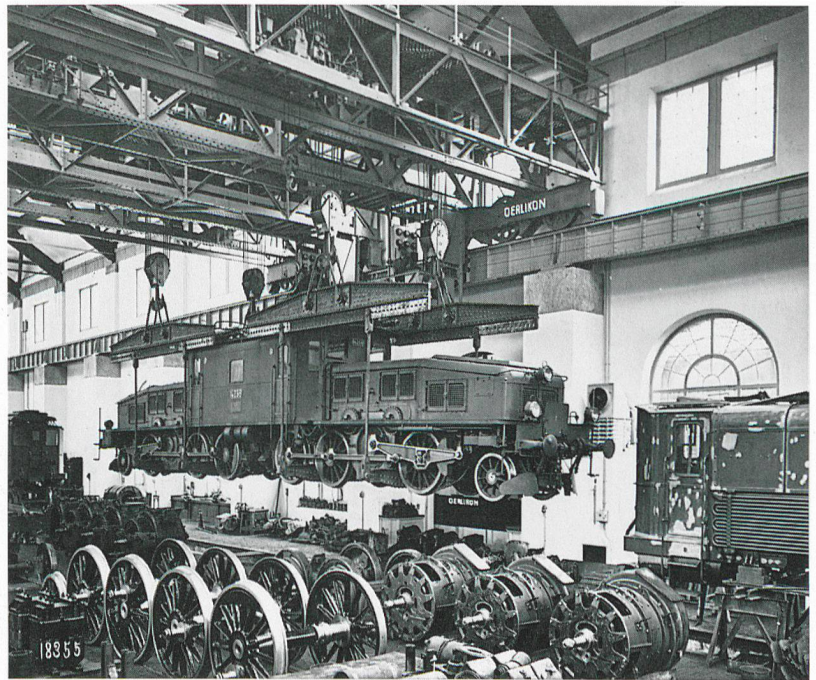
30302

unendlich in den Raum geführten Reihungen der Lokomotiven, die Grössenvergleiche Mensch-Maschine, vor allem aber die fast vollständige Eliminierung des Menschen aus dem Bild – wie von Geisterhand werden die schweren Maschinen in die Luft gehoben und verschoben – lassen die Lokomotive als etwas erscheinen, das unabhängig vom Menschen und damit von seiner prinzipiell fehlerhaften Verfasstheit entsteht (Abb. 5). Anders als bei den Aufnahmen aus der Trechselschen Sammlung, wo die Arbeiter noch in schmutziger Arbeitskleidung vor der Lokomotive stehen und mit ihrem Werkzeug bestimmte Funktionen der Maschine repräsentieren und damit in einem engen, unmittelbaren Bezug zu ihr stehen, erwecken die Fotografien der Maschinenfabrik Oerlikon den Eindruck, als hätten Arbeiter und Maschine nichts miteinander zu tun, als seien die Menschen – sofern sie überhaupt vorhanden sind – alleine Staffage (Abb. 6).

Diese Art Entmaterialisierung in der Darstellung des Produktionsprozesses entspricht allerdings einem Charakteristikum, das mit dem Wechsel von der schwarzen zur «weissen» Kohle einhergeht: Die Transformation der Energiequelle bedeutet zugleich eine Abnahme, ja das Verschwinden der kraftaufwendenden Gestik. Die universelle Gebärde des Kraftaufwands wird zugunsten jener der Kontrolle verdrängt. An die Stelle primärer Funktionen treten Relation und Kalkül. Damit geht der Status der Gegenstände samt seiner Beziehung zum Menschen unwiderruflich zu Ende, wie Jean Baudrillard feststellt<sup>7</sup>.

### Automatisation – der Mensch in der Überwachungsfunktion

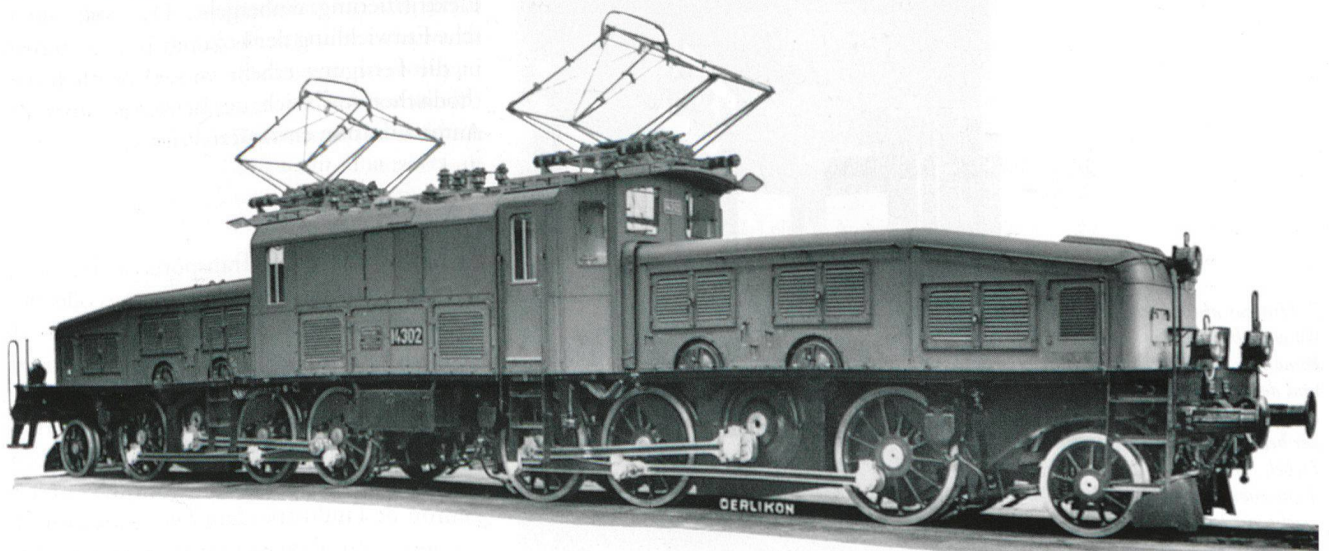
Nochmals auf eine andere Art als durch die «klinische» Inszenierung des Werkplatzes machen dies die Industriebilder der Maschinenfabrik



fabrik Oerlikon deutlich. Immer wieder sind die Führerstände von Elektrolokomotiven und Trams abgebildet. Umschlossen von glatten Verschaltungen, wird die verwirrende Diskontinuität der verschiedenen Mechanismen aufgehoben. Ihre Technik resümiert die früher notwendigen Bewegungen und Gesten zum Führen einer Lokomotive, um gleichzeitig aber das Operationsfeld wieder in spezielle Funktionskreise und Verrichtungsgruppen zu zerstückeln: Wo es vorher, bei der Dampflokomotive, der körperlichen Kraft und des kohärenten Bewegungsablaufs sowohl von Lokomotivführer als auch Heizer bedurfte, müssen nur noch Hebel, Schalter und Tasten bedient sowie Funktionen überwacht werden (Abb. 7).

Gleichsam unabhängig vom Menschen ist diesen Anlagen eine eigene Organisation und Ordnung gegeben; die Mitverantwortung des Menschen am System beschränkt sich auf die

*5 Wie von Geisterhand werden die schweren Lokomotiven in die Höhe gehoben und verschoben. Die Eliminierung des Menschen aus dem Bild lässt die Lokomotive als etwas erscheinen, das unabhängig vom Menschen und seiner prinzipiell fehlerhaften Verfasstheit entsteht (MFO, Nr. 18.355).*





6 Nicht um den Menschen im Arbeitsprozess geht es hier. Er ist vielmehr Teil einer rhetorischen Figur. Der Grössenvergleich Mensch-Maschine hebt die Imposanz der Lokomotive hervor (MFO, Nr. 33.924).

mechanische Überwachung des Ablaufs, wobei er den Apparaturen, die ansonsten selbsttätig funktionieren, eher die Zeichen seiner Anwesenheit zuweist denn autonomen Einfluss nimmt. Geradezu exemplarisch wird diese Situation in jener freigestellten Aufnahme vorgeführt, die einen Arbeiter im Rohling einer elektrischen Grubenlokomotive zeigt, der gestisch die typische Arbeitshaltung des Fahrers simuliert und damit ungewollt die zeichenhafte Abstraktheit der Beziehung von Mensch, automatisiertem System und Wirkung visualisiert (MFO, Nr. 1066).

#### Erschliessung des Raums

Die Leistungsschau von der stolzen, im Mittelpunkt des Bildes prangenden Lokomotive bis zum in seiner Präzision bewundernsheischen Detail wird über die Dimension des



7 Hin zur abstrakten Gebärde: Wo es früher, bei der Dampflokomotive, der körperlichen Kraft und des kohärenten Bewegungsablaufs von Lokführer und Heizer bedurfte, müssen nur noch Hebel, Schalter und Tasten bedient sowie Funktionen überwacht werden (MFO, Nr. 6.211).

rein Technologischen hinaus ergänzt durch Aussenaufnahmen, welche die Ablieferung von Rollmaterial und den (Versuchs-)Betrieb auf verschiedenen Strecken dokumentieren. Vordergründig geht es um die erfolgreiche Abwicklung eines Auftrags bis ins letzte Stadium mit all seinen logistischen Problemen beziehungsweise die Eignung im täglichen Einsatz. Mit der Einbettung in den konkreten Raum sprechen die Bilder(serien) jedoch mehr an (Abb. 8). Sie werben für eine positive Besetzung des Verkehrsmittels Eisenbahn schlechthin, indem neben der technischen Solidität das Raumgreifende der Eisenbahn inszeniert wird: In die noch weitaus geringer als heute besiedelte Landschaft dringt sie ein und zieht ihre Spur als «Vorbote der Moderne», die breiteren Schichten Mobilität, Erholung und Entfaltung erlaubt.

#### Zusammenfassung

Die Sammlung des Verkehrshauses der Schweiz von weit über 5000 Glasplatten-Negativen zum Thema Schienenverkehr dokumentiert ein gewichtiges Stück Schweizer Industriegeschichte. Beginnend in der Zeit der Privatbahnen, zeigt sie die Dampflokomotive als heroische Ikone einer Epoche der Industrialisierung. Hineinführend in die Ära der Elektrifizierung der schweizerischen Bahnen, belegt sie in breiter Perspektive die industrielle Hochblüte, als die drei grossen Elektrofirmen der Schweiz – Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), Brown, Boveri & Cie (BBC) und Sécheron (SAAS) – erstklassige Produkte entwickelten, die sie vorwiegend auf dem heimischen Markt absetzten. Die Werkfotografien stellen eine Leistungsschau dar von der stolzen, im Mittelpunkt des Bildes prangenden Lokomotive bis zum in seiner Präzision bewundernsheischen Detail. Zugleich reflektieren sie die Tendenz zur Abstraktion, wie sie mit der Elektrifizierung einhergeht: Die technologische Entwicklung der Lokomotiven bis hinein in die Fertigung erhebt wissenschaftlich-methodischen Anspruch, der Betrieb ist durch die Automatisierung entmaterialisiert.

#### Résumé

Le Musée Suisse des Transports et des Communications à Lucerne conserve une collection photographique de plus de 5000 plaques de verre, toutes consacrées au trafic ferroviaire. Cette collection documente, étape par étape, les pages importantes de l'histoire industrielle suisse. A l'ère des chemins de fer privés, la locomotive à vapeur – véritable héroïne – est le fleuron de l'industrie. Suit l'électrification du réseau suisse qui ouvre l'âge d'or de la produc-

tion industrielle. Les trois grandes fabriques suisses Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), Brown, Boveri et Cie (BBC), et SA des Ateliers de Sécheron (SAAS) lancent des produits de première qualité distribués essentiellement sur le marché national. Les photographies prises dans les ateliers vantent les mérites de ces machines, objets de toutes les fiertés. Qu'elles placent les locomotives au centre de l'image ou montrent le détail de pièces dont la perfection suscite l'admiration, elles trahissent une tendance à l'abstraction qui, au fur et à mesure de l'électrification, va augmentant. Le développement technologique demande désormais une efficacité scientifique et méthodologique qui se traduit par l'automatisation et, de ce fait, par une sorte de dématérialisation des processus de production.

## Riassunto

La collezione fotografica del Museo Svizzero dei Trasporti e delle Comunicazioni, comprendente più di 5000 negativi su lastra dedicati al tema del trasporto su rotaie, documenta un'importante fase della storia industriale svizzera e consente di ripercorrerne le tappe. Nel periodo delle ferrovie private, le locomotive a vapore erano raffigurate quali icone eroiche della prima fase di crescita industriale. Per quanto riguarda l'era dell'elettrificazione delle ferrovie svizzere, ampiamente documentato è il momento di grande fioritura della produzione industriale, quando le tre maggiori industrie elettriche svizzere – la Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), la Brown, Boveri & Cie (BBC) e la Sécheron (SAAS) – svilupparono prodotti di prima qualità distribuiti soprattutto sul mercato nazionale. Le fotografie scattate nelle officine pongono in risalto i pregi delle locomotive in immagini che le ritraggono per intero, fiere e dominanti, o che ne focalizzano i dettagli, degni di ammirazione per l'alta precisione. Le fotografie riflettono allo stesso tempo una tendenza all'astrazione che va di pari passo con l'elettrificazione: lo sviluppo tecnologico delle locomotive rivendica un'efficienza scientifica e metodologica che si traduce nell'automazione e dunque in una sorta di smaterializzazione dei processi produttivi.

## Anmerkungen

- <sup>1</sup> Zur Sammlung Trechsel ist ein ausführlicher Ausstellungskatalog erschienen: *Historische Fotos aus der Welt der Eisenbahnen. Glasplatten-Negative aus der Sammlung von Ernst Trechsel (1878–1959)*, Ausstellungskatalog, Verkehrshaus der Schweiz Luzern, Konzept von EDUARD C. SALUZ, mit Beiträgen von PETER GSCHWIND, EDUARD C. SALUZ, URS TILLMANN u. a., Luzern und Thun 1993.
- <sup>2</sup> Siehe dazu eine entsprechende Notiz von Heklaus Tochter Emma, zitiert ebenda, S. 141.



<sup>3</sup> Zur Lokomotiv-Ästhetik siehe STANISLAUS VON MOOS, *Industrieästhetik* (Ars Helvetica 11, Die visuelle Kultur der Schweiz), hrsg. von FLORENS DEUCHLER, Disentis 1992, S. 167 f. und S. 188–192.

<sup>4</sup> Ebenda, S. 189.

<sup>5</sup> Siehe entsprechende Propagandaschriften der MFO wie *Die Maschinenfabrik Oerlikon und ihre Fabrikate*, Oerlikon, o. J.; MFO, Gesamtentwurf und Werkphotos von JAK[OB] TUGGENER, Oerlikon (1933); MFO, Gesamtentwurf und Werkphotos von JAK[OB] TUGGENER, Oerlikon 1943; *75 Jahre Maschinenfabrik Oerlikon 1876–1951. Ein Rückblick – den Geschäftsfreunden und Betriebsangehörigen gewidmet*, Oerlikon 1951.

<sup>6</sup> Zu den fototechnischen Manipulationen und ihren Wirkungen siehe URS STAHEL, *Industriefotografie – inszenierte Sachlichkeit*, in: *Industriebild. Der Wirtschaftsraum Ostschweiz in Fotografien von 1870 bis heute*, Ausstellungskatalog, Fotomuseum Winterthur, hrsg. von GIORGIO WOLFENBERGER und URS STAHEL, Zürich und Winterthur 1994.

<sup>7</sup> JEAN BAUDRILLARD, *Das System der Dinge. Über unser Verhältnis zu den alltäglichen Gegenständen*, Frankfurt am Main und New York 1991, S. 63.

*8 Die Dynamik des Bildes inszeniert das Raumgreifende der Eisenbahn und visualisiert damit ihre Bedeutung für die Mobilität in noch weitaus geringer als heute besiedelten Landschaften (MFO, Nr. 35.866).*

## Abbildungsnachweis

1–8: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern; 1, 2: Glas-Neg.-Sammlung Trechsel. – 3–8: Glas-Neg.-Sammlung Maschinenfabrik Oerlikon (MFO).

## Adresse der Autorin

Daniela Walker, lic. phil. I, Leiterin Archiv und Bibliothek, Verkehrshaus der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern