

1 Einleitung

Heute sind die Bahnen in der Schweiz im Zeichen des landesweiten Taktfahrplans weitgehend zu Computeralgorithmen mutiert und schnurren recht humorlos, aber auch zuverlässig ihren Fahrplan herunter. Dank ausreichender Mittel der öffentlichen Hand können die Verkehrsbetriebe in immer kürzeren Abständen immer komfortableres Rollmaterial beschaffen und die Bahn- und Sicherheitsanlagen vermögen höchsten Ansprüchen zu genügen. Dies verstellt den Blick darauf, dass Eisenbahn einmal anders war. Und dies nicht in einem allenthalben gepflegten nostalgischen Sinn, wenn wir durch die reiche ferrophile Literatur mit ihren hübschen Fotos von dazumal blättern oder Fahrten in historischen Fahrzeugen unternehmen, die allesamt aussehen, als hätten sie gerade ihr Rollout in der Wagonsfabrik Schlieren hinten sich. Die Realität einer Überlandstrassenbahn bis weit ins 20. Jahrhundert hinein war eine ganz andere, was unter anderem eine Notiz eines Kontrollingenieurs des Eidgenössischen Eisenbahndepartements aus der Zwischenkriegszeit belegt, der einen Neuanstrich des Rollmaterials der Wynentalbahn (WTB) für ein hoffnungsloses Unterfangen hielt: Wind, Wetter, Staub und Dreck würden das Wagenässere nach kurzer Zeit wieder in den elenden Zustand davor versetzen. Tatsächlich waren die Fahrzeuge im Alltagsbetrieb auf den unbefestigten Strassen einer Art Sandstrahlen in *Slow Motion* ausgesetzt. Nicht viel besser dran war trotz vielversprechenderen Starts ihre Schwesterbahn, die Aarau-Schöftland-Bahn (AS), ihr Charakter als «Unvollendete» im langen Suhrental zwischen Aarau und dem luzernischen Sursee trug den Kern ihres möglichen Scheiterns in sich. Dazu kam als grundsätzlicher Geburtsfehler beider Bahnen ihr kostengünstiger Bau in den Kantonsstrassen, die sie anfangs lediglich mit Pferdefuhrwerken und Handkarren teilen mussten, was sich aber in dem Masse zu einem existenzbedrohenden Problem auswuchs, wie der motorisierte Strassenverkehr vorerst noch bescheiden nach dem Ersten Weltkrieg und dann massiv in der Hochkonjunktur zunahm. Ein Wunder eigentlich, dass beide überhaupt überlebten. Namentlich die WTB kann im Grunde über Jahrzehnte als ein «Labor des Scheiterns» angesehen werden.

Auf den ersten Blick hat der Gegenstand wenig Spektakuläres an sich, was sich auch sehr direkt in der Buch- und Bildproduktion ausdrückt. Die Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) und ihre beiden Vorgängerbahnen AS und WTB waren als Mittellandbahnen selten Objekt der Begierde von ferrophilen Buchautoren oder Eisenbahnfotografen, Lichtjahre entfernt von einer Rhätischen Bahn oder einer Montreux-Oberland-Bahn, bei denen sich Bücher und Aufnahmen von Zugkompositionen vor atemberaubenden Landschaften jährlich mehren; ja nicht eine Bremgarten-Dietikon-Bahn (BD), mit der WSB seit 2018 in der Aargau Verkehr AG fusioniert, mit ihrer eleganten Betonbrücke über die Reuss in Bremgarten oder einer der Haarnadelkurven am Mutschellen samt weitem Blick ins Reusstal und wenn möglich gar noch mit

schneebedeckten Alpen im Hintergrund. Die Fotosujets der beiden Talbahnen lassen sich an einer Hand abzählen, die Moräne zwischen Gontenschwil und Zetzwil, die Liebegg bei Teufenthal oder wie beim Titelbild der Bahnhof in Schöftland mit der reformierten Kirche. Andere fielen der – aus betrieblichen und Sicherheitsgründen bitter nötigen – Eigentrassierung zum Opfer, der Lindenplatz in Reinach mit den beiden Schneggen und in Aarau der Bahnhofplatz und der Rathausplatz mit seiner phänomenalen Spitzkehre.

Die einzige nennenswerte Publikation zur WSB mit dem an Nüchternheit nicht zu überbietenden Titel *WSB. Wynental- und Subrentalbahn* von 1984 nutzte der Autor und damalige WSB-Direktor Jakob Heer in erster Linie, um die Zukunftsfähigkeit des mitten in einem zeit- und mittelaufwendigen Modernisierungs- und Eigentrassierungsprogramm steckenden Unternehmens zu unterstreichen. In seinen entsprechend kurzen historischen Ausführungen stützte sich Heer auf die Publikation *Wie das Subren- und Wynental zu ihren Bahnen kamen* von Paul Erismann, das flankierend zur offiziellen Jubiläumszeitung von 1954 erschienen war. In diesem mit hübschen Zeichnungen der Aargauer Künstlerin Maja von Arx illustrierten Broschüre, als *Beitrag zur aargauischen Verkehrsgeschichte zum 50-jährigen Bestehen der Aarau-Schöftland-Bahn und der Wynentalbahn* deklariert, schilderte der Aarauer Lehrer, Redaktor und Schriftsteller in eher romanhafter Weise Entstehung und Entwicklung der beiden Talbahnen. Erismann bietet aber dennoch eine detailreiche, teilweise amüsante Lektüre, wenn er Ereignisse, zeitgenössischen Zeitungsartikeln folgend, in Sprache und Terminologie der Festkultur der Gründerzeit wiedergibt. Zuverlässige historische Fakten lassen sich aus der zweiteiligen, an ein ferrophiles Publikum gerichteten kurzen Darstellung von Walter Klauser von 1997 mit dem Titel *Die Wynen- und Subrentalbahn* (sic) in den Heften 1 und 2 der kurzlebigen Schweizer Eisenbahnzeitschrift *Lökeli-Journal* gewinnen, die nicht zuletzt auch eine vollständige Liste des seit der Betriebsaufnahme 1901 beziehungsweise 1904 bis 1996 verwendeten Rollmaterials umfasste. Aufgrund ihrer pointierten Aussensicht von Interesse ist eine hierzulande schwer greifbare Broschüre von Peter J. Walker aus dem Jahr 1964 mit dem Titel *Rails through the Subre and Wyna Valleys, Switzerland*, in der Walker seiner offensichtlichen Faszination aus britischer Sicht Ausdruck verlieh, dass eine Schmalspurbahn auf dem Kontinent Anfang der 1960er-Jahre auf Expansionskurs sein konnte, wo doch anderswo, nicht zuletzt auch in seiner britischen Heimat, nicht normalspurige Bahnen sich im Überlebenskampf befanden oder diesen gar schon lange verloren hatten. Damit bietet Walker einen äusserst wertvollen Blick auf die WSB von aussen zu einem Zeitpunkt, als mit der Planung für den Geleisezusammenschluss und der Beschaffung neuen Rollmaterials die Weichen für eine nachhaltige Entwicklung der WSB hin zur heutigen S-Bahn gestellt wurden.

Das konnte nicht alles sein, so unsere Überzeugung und Hoffnung, als wir erstmals ins Archiv der WSB in Aarau einstiegen. Mehr hatte bereits die Lektüre des kurzen geschichtlichen Abrisses zur Entstehung der Talbahnen in den jeweiligen ersten Geschäftsberichten der beiden neuen Gesellschaften verheissen.

Die dort aufgeführten Daten führten zurück in die Anfangszeit des Schweizer Eisenbahnwesens zu Beginn der 1850er-Jahre und vor allem zum rund um den Bau der Gotthardbahn ausgelösten Eisenbahnboom um 1870. Umgekehrt bot sich die Einführung des Taktfahrplans bei der WSB 1980 als Endpunkt der Erzählung an. Damit haben wir die rund einhundert Jahre eingegrenzt, die in dieser Darstellung beschrieben werden sollen, davon nahezu ein Dritteljahrhundert, bevor die AS oder die WTB überhaupt ihren Betrieb aufnahmen. Dieses Dritteljahrhundert ist aber massgeblich für das Verständnis, weshalb AS und WTB so gebaut wurden, wie sie gebaut wurden, als elektrische Überlandstrassenbahnen, das zu Beginn des 20. Jahrhunderts modernste Verkehrssystem. Überhaupt ist die Geschichte der beiden Talbahnen nur verständlich in ihrer Abhängigkeit von den Entwicklungen des Schweizer Eisenbahnwesens in dieser Zeitspanne, und gerade das Unspektakuläre der beiden Bahnen macht sie nach unserer Auffassung aussagekräftig für diese Entwicklungen. Und um das alles andere als Einzigartige der beiden Bahnen weiter zu unterstreichen: Sie wurden inmitten einer eigentlichen Welle von elektrischen Schmalspurbahnen gebaut, in der Romandie als erste die Tramway Vevey–Montreux–Chillon (VMC, 1888) und danach die gemischten Adhäsions-/Zahnradbahnen Bex–Villars–Brétaye (BGV, 1898), Aigle–Leysin (AL, 1900) oder Aigle–Sépey–Diablerets (ASD, 1901) und als reine Adhäsionsschmalspurbahnen Allaman–Aubonne–Gimel (AAG, 1896), Rolle–Gimel (RG, 1898), die Montreux–Oberland-Bahn (1901), Chemin de fer électriques de la Gruyère und Palézieux–Châtel-St-Denis (1901, später fusioniert zur GFM) und die Chemins de fer électriques Veveysans (CEV, 1902). In der Deutschschweiz machte das «Gelterkinderli», die Sissach-Gelterkinder-Bahn (SG, 1891), den Anfang, gefolgt unter anderem von Trambahnen im ländlichen Raum wie der Strassenbahn Stansstad–Stans (StSt, 1893), den Rheintalischen Strassenbahnen (RhStB, 1897) oder den Schwyzer Strassenbahnen beziehungsweise den Strassenbahn Schwyz–Seewen (SStB/SSS, 1900). In der Deutschschweiz nahmen im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts in rascher Abfolge zahlreiche elektrische Schmalspurbahnen den Verkehr auf, 1900 die Limmattal-Strassenbahn (LSB), danach folgten 1901 bereits die Aarau-Schöftland-Bahn, 1902 die Bremgarten-Dietikon-Bahn und die Birseckbahn (BEB), 1903 die Trogenerbahn (TB) und die Wetzikon-Meilen-Bahn (WMB), 1904 die Wynentalbahn, 1905 die Sernftalbahn (SeTB) und die Strassenbahn Schaffhausen–Schleitheim (StSS), 1907 die Langenthal-Jura-Bahn (LJB) und die Oberaargau-Jura-Bahn (OJB) sowie 1909 die Uster-Oetwil-Bahn (UOe). Noch vor dem Ersten Weltkrieg eröffnet wurden die Bern-Worb-Bahn (BWB, 1910), die Bern-Zollikofen-Bahn (BZB, 1910, dazu 1916 die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB), die Forchbahn (FB, 1912) und 1913 die Elektrischen Strassenbahnen Zug (ESZ), die Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn (Rechtsufrige Thunerseebahn, STI) und die Wobentalbahn (WB). Dazu kamen zahlreiche weitere Schmalspurbahnen im Tessin und in der Westschweiz sowie etliche Bergbahnen.

Neben den Geschäftsberichten stützt sich diese Geschichte über die AS, WTB und WSB auf das Archiv der WSB in Aarau. Dazu kamen ausgewählte

Bestände von SBB historic und des Bundesarchivs sowie der ETH-Bibliothek. An Literatur konsultierten wir in verhaltener Systematik Darstellungen zur (Sozial-, Wirtschafts- und Regional-)Geschichte des Kantons Aargau, zur aargauischen Eisenbahnpolitik und zu einzelnen der von den beiden Talbahnen bedienten Gemeinden. Dazu kam dieses und jenes, etwa zur Verstaatlichung der Schweizer Privatbahnen oder zu weiteren Modernisierungstreibern in unserem Land wie der Elektrizitäts- oder Finanzwirtschaft. Und eine Unzahl von Bahnbüchern, immer durchkämmt in der Hoffnung auf generelle Aussagen zu den technischen, wirtschaftlichen oder gar gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für den Bau der jeweiligen Eisenbahn und – letztlich oftmals fast spannender – auf Hinweise, weshalb die Bahnen danach überlebten. Dass wir dabei nur bedingt fündig wurden, verweist auf eine charakteristische Schwäche dieser Literatur, die sich oft auf eine Kürzestabfolge von ersten Eisenbahnplänen und der Gründung von Initiativkomitees, Konzessionsverfahren, Kollaudation, Eröffnungsfeier mit Festzug und Ehrendamen und danach einem scheinbar stabilen Bahnbetrieb ab dem ersten Tag bis zur Rundumerneuerung des Rollmaterials als nächstem Fixpunkt einige Jahrzehnte später beschränkt.

Unsere Motivation zum Verfassen dieses Buches ist eine sehr persönliche. Wir sind Kinder der Wynental- und Suhrentalbahn. In regelmässigen Wellen wurde mein älterer Bruder – er muss damals so um die zehn Jahre alt gewesen sein – von der Bahnwut erfasst. Aus unserem reichen Schatz an Legosteinen baute er das im Wynental laufende Rollmaterial und definierte in unserer Dienstwohnung im WSB-Stationsgebäude Teufenthal sämtliche Bahnhöfe und Haltestellen der Wynentalbahn. Und dann fuhr er – aus dem Gedächtnis notabene – den Fahrplan eines ganzen Tages mit sämtlichen Kreuzungshalten durch, eine Leistung, die mich als vier Jahre jüngeren Bruder immer wieder mit Erstaunen erfüllte. Naturgemäss hat uns das Wohnen über dem Bahnhof die gesamte Jugend über geprägt, lebte doch die Familie im Takt des Fahrplans und der Dienstpläne des Vaters, der von 1958 bis 1975 Stationsvorstand in Teufenthal war, bevor er dann zum Bahnhofvorstand in Aarau befördert wurde und dort bis zu seiner Pensionierung im Juli 1993 seinen Dienst versah. Das Ein- und Ausfahren der Züge, begleitet vom Pfiff der Signalpfeife des Vaters und seiner Arbeitskollegen, die langwierigen Rangiermanöver der beachtlich langen Güterzüge, das Ein- und Ausladen des damals umfangreichen Stückguts mittels der Hebebühne oder der Postsäcke aus den Bahnpostwagen durch den Dorfpöstler, das Beladen der offenen Normalspurgüterwagen vom Typ L mit Zuckerrüben jeweils im Herbst oder das charakteristische Kratzgeräusch weit vor Tagesanbruch, wenn der Vater im Winter die Perrons vom Schnee befreite, unabhängig davon, ob er nun wirklich Frühdienst hatte oder nicht, dies gehörte einfach zum Pflichtenheft des Vorstands. Die WSB war Bestandteil unseres Lebens, die Station Teufenthal unser – nicht ganz ungefährlicher – Spielplatz. Zuschauen und staunen, mit dem Trottinett die Güterrampe hinuntersausen, die grosse Schiebetüre des Güterschopfes als Tor nutzen und den einen oder anderen Glasbruch am Fenster daneben riskieren, aber auch her-



Die Station Teufenthal zum Zeitpunkt des Einzugs der Familie Eichenberger: Aufgrund des Wachstums der Injecta AG musste die Geleiseanlage bereits wieder erweitert werden. Diesem Wachstum fiel auch der Pflanzplatz der Vorstandsfamilie links zum Opfer, im Tausch zwischen der WSB und der Injecta erhielt die Familie einen grossen, wunderbar versteckten neuen Garten im Park des Injecta-Wohlfahrtshauses, der ehemalige Pflanzplatz wurde zum Besucherparkplatz.

umklettern, wenn einmal ein Schmalspur-K auf dem einen kurzen Stumpengeleise abgestellt war, in dessen Inneren der Geruch Zehntausender transportierter Milchkannen deutlich wahrnehmbar war und der immer noch über die Ösen für die Kälberstricke verfügte. Die Aufregung bei der ersten Fahrt in einem neuen Motor- oder Anhängewagen oder auf einer neu trassierten Strecke, die Mitfahrt in den lange noch offenen Führerständen nach Reinach, wo uns der Wagenführer der Obhut der Grosseltern übergab. In entgegengesetzter Richtung der Transport eines Apfel- oder Kirschenkrattens, dem Wagenführer in Reinach von den Grosseltern anvertraut, den der Vater dann in Teufenthal entgegennahm. Oder auch später, als wir beide mit der WSB nach Aarau fuhren, wo wir die Alte Kantonsschule besuchten. Zeitung lesend, bis der Zug aus Menziken frühmorgens in der letzten sanften Rechtskurve beim südlichen Dorfeingang von Teufenthal ins Blickfeld geriet und wir uns mit der Mappe bepackt in aller Seelenruhe durch den Schalteraum aufs Perron begaben – dass wir es bei dieser Ausgangslage dennoch hie und da schafften, den Zug zu verpassen, hat beim korrekten Bähnlerwater jeweils einen mittleren Wutausbruch ausgelöst. Unvergessen auch die regelmässigen, schmerzhaften Stürze zu Winter- und Regenzeiten mit dem Velo bei der Querung der Schienen in den vielen Strassenabschnitten in oftmals himmeltraurigem Zustand, die die WSB damals talauf und talab aufwies. Somit ist dieses Buch für uns ein ausgiebiger und zugegebenermassen auch recht nostalgischer *trip down memory rails* ...

Abschliessend noch einige wenige Hinweise für eine erleichterte Lektüre, vorerst zur Terminologie. Eindeutig präsentiert sich die Situation im Wynental, wo die Talbahn konkurrenzlos schon seit den ersten Bestrebungen zu ihrem Bau Wynentalbahn genannt und für die in der Mitte der 1870er-Jahre



Eine frühe Luftaufnahme von Unterkulm aus dem Jahr 1920 zeigt, wie «leer» die Landschaft auch um diese Zeit noch war – die Besiedlung konzentrierte sich mehrheitlich entlang der Strassen – und dass sie kaum Hindernisse für die Planung von Eisenbahnlinien aufwies. Der Bahnhof Unterkulm befindet sich gleich neben der bereits beachtlich grossen KWC in der oberen Bildmitte.

auch erstmals das Kürzel WTB verwendet wurde. Zwar wurde kurz nach ihrer Inbetriebnahme im März 1904 eine luzernische Wynentalbahn ab Menziken über Beromünster nach Emmenbrücke mit dortigem Anschluss an das städtische Tramnetz konzessioniert, was die Möglichkeit direkter Kurswagen vom Aarauer Bahnhofplatz bis zum Luzerner Bahnhof eröffnete, sie wurde aber nie gebaut. Spätestens mit der Gründung der AG Wynentalbahn 1902 war die Bezeichnung abschliessend fixiert, auch wenn vorher in Anlehnung an die vorgängig im November 1901 eröffnete Elektrische Strassenbahn Aarau–Schöftland vereinzelt Elektrische Strassenbahn Aarau–Menziken oder Wynental Elektrische Strassenbahn verwendet wurde, was auf Kürzel wie ESAM, SAM oder WES hinausgelaufen wäre. Über die Jahre bis zur Fusion wurden dem Rollmaterial entweder die Bezeichnung Wynentalbahn oder das Kürzel WTB aufgemalt. Nicht ganz so eindeutig liegen die Dinge im Suhrental, wo in den 1890er-Jahren praktisch zeitgleich zwei konkurrierende Bahnprojekte eine Konzession erhielten, neben einer durchgehenden Suhrentalbahnen als Dampfbahn auf eigenem Trasse eine auf die Strecke Aarau–Schöftland beschränkte elektrische Strassenbahn. Die Finanzierung Letzterer konnte früher sichergestellt werden, die Gesellschaft Elektrische Strassenbahn Aarau–Schöftland wurde 1900 gegründet. Deren Personenwagen trugen in den ersten Jahren



Prägte unser Bild vom erfolgreichen Güterverkehr der WSB: ein typischer Güterzug aus unserer Jugendzeit mit dem De 4/4 41 und sieben Normalspurwagen auf Rollböcken zwischen Bleien und Gränichen.

die Aufschrift «Strassenbahn Aarau-Schöftland», die Güterwagen das etwas ungelenke Kürzel «St. A. Sch». Schon früh bürgerte sich aber die Bezeichnung Aarau-Schöftland-Bahn (AS, seltener auch A. S. B.) ein, die offizielle Umbenennung erfolgte 1919. Formal nicht korrekt wurde umgangssprachlich schon früh schlicht von der Suhrentalbahn gesprochen, vor allem auch in der Zwischenkriegszeit, um die AS gegenüber neuerlichen Eisenbahnbauplänen aus dem luzernischen Suhrental abzugrenzen. Für diese umgangssprachliche Suhrentalbahn wurde, um nun die Verwirrung noch grösser zu machen, hier und das Kürzel STB verwendet. Dieses Kürzel galt allerdings für die private Seetalbahn, bevor sie 1922 von den SBB übernommen wurde. Und um weiter für Verwirrung zu sorgen: 1912 wurde im luzernischen Teil des Suhrentals eine normalspurige, mit Dampf betriebene Sursee-Triengen-Bahn eröffnet, deren Kürzel ST lautete, da STB ja bereits durch die Seetalbahn besetzt war. In der vorliegenden Darstellung wird der Suhrentaler Ast der späteren WSB konsequent als Aarau-Schöftland-Bahn mit dem Kürzel AS bezeichnet, während mit Suhrentalbahn eine irgendwie geartete, das gesamte Suhrental bedienende Bahn unabhängig von Spurbreite, Traktionsart und Ausgangsort – wahlweise Aarau, Suhr, Oberentfelden oder Kölliken – nach Sursee gemeint ist. Es darf aber auch noch komplizierter sein: Suhr als letztes Dorf am namensgebenden Flüsschen Suhre vor dessen Einmündung in die Aare östlich von Aarau wird paradoxerweise nicht von der AS bedient, sondern von der Wynentalbahn, da die AS in Unterentfelden die beachtliche, durch Suhr, Ober- und Unterentfelden und Kölliken im Norden und Schöftland im Süden begrenzte Ebene verlässt und Aarau auf direktestem Weg über Distelberg erreicht – was der AS vereinzelt auch den hübschen Namen Distelbergbahn eingetragen hat.

Der ortsunkundigen Leserschaft wird empfohlen, die üblichen digitalen Karten und in erster Linie die vom Bundesamt für Landestopografie (swisstopo) digitalisiert angebotene Dufourkarte zu konsultieren, zumal diese sehr anschaulich Auskunft gibt über die damalige, den Eisenbahnbau begünstigende «Leere» der Täler und die Siedlungsentwicklung im Laufe der Jahrzehnte ab 1861.¹ Bahn-Aficionados sind aktive Artikelschreiber bei Wikipedia mit gleichermaßen umfassenden Detailkenntnissen wie staubtrockener Zuverlässigkeit, zu einzelnen Bahngesellschaften oder zu den Typenbezeichnungen im schweizerischen Eisenbahnwesen und Ferrophiles mehr, verwiesen sei auf die entsprechenden Wikipedia-Seiten.²

Gleich neben der Teufenthaler Station – und dies war kein Zufall, die Firma wurde zu Beginn der 1920er-Jahre bewusst in nächster Nähe zur WTB-Station angelegt – befand sich eine der grössten Firmen des Wynentals, die Injecta, die zu ihren besten Zeiten in der Hochkonjunktur um die eintausend Angestellte beschäftigte und für lange Jahre eine der wichtigsten Güterkunden der Talbahn war. Die zahlreichen italienischen «Gastarbeiter» der Firma besammelten sich sonntags in Ermangelung anderer Treffpunkte – in den damals noch recht zahlreichen Dorfbeizen fühlten sie sich wohl zu Recht nicht willkommen – oft rund um die Station und rauchten, eher missbilligend betrachtet von der lokalen Bevölkerung, die Zigaretten, die sie am damals selbstverständlich auch an Sonntagen geöffneten Billettschalter gekauft hatten: die Teufenthaler *stazione centrale* als Sehnsuchtsort und Tor zur Welt, um dem tristen Fabrikalltag zumindest in der Freizeit zu entkommen. Auch wenn die WSB nur bis Aarau reichte, einen Anschluss über die Aargauische Südbahn an die Gotthardstrecke und damit an die italienischen Ferrovie dello Stato stellte sie alleweil her – ganz so, wie es das erste Wynentalbahn-Initiativkomitee um den Gontenschwiler Pfarrer Achilles Zschokke um 1870 forderte.

¹ www.swisstopo.admin.ch/de/wissen-fakten/geschichte-sammlungen/historische-kartenwerke/dufourkarte.html.

² Liste der Schweizer Eisenbahngesellschaften: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Schweizer_Eisenbahngesellschaften; Bauartenbezeichnung der Schweizer Lokomotiven und Triebwagen: https://de.wikipedia.org/wiki/Bauartbezeichnungen_der_Schweizer_Lokomotiven_und_Triebwagen.