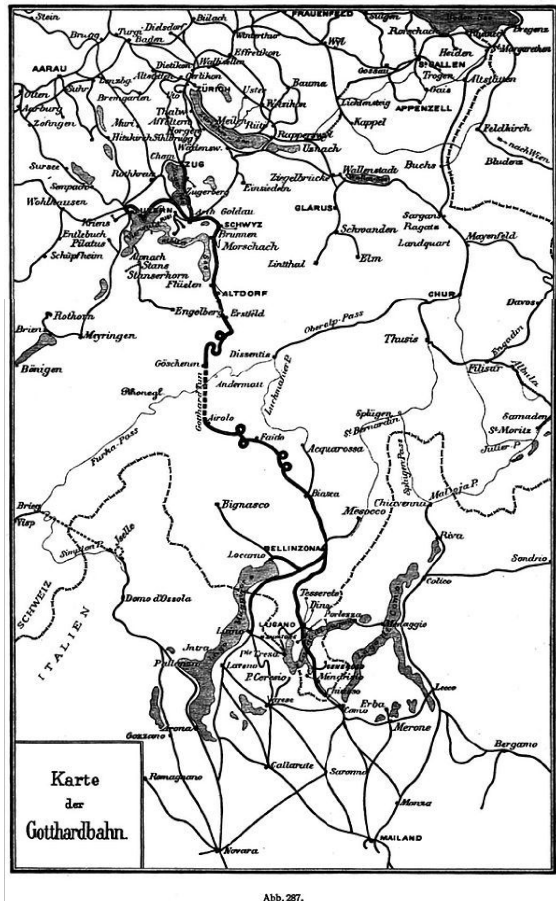


Gotthardbahn-Gesellschaft



Gotthardbahn mit Nebenlinien als Verbindung der Nord- und Südeuropäischen Netze.^[1]

Die **Gotthardbahn-Gesellschaft** (GB) wurde 1871 in **Luzern** als Aktiengesellschaft und internationaler Konzern gegründet, um die **Gotthardbahn** zu errichten und zu betreiben.

1 Geschichte

1.1 Bau

Von 1872 bis 1882 stellte sie den ersten Ausbau der **Gotthardbahn** als durchgehende Nord-Süd-Verbindung fertig, betrieb die Bahn sowie deren weiteren Ausbau bis zur Übernahme des Bahnnetzes durch die **Schweizerischen Bundesbahnen** (SBB) im Jahr 1909.^[2] Umgangssprachlich wurde die Aktiengesellschaft ebenfalls als „Gotthardbahn“ bezeichnet.



Bau des Higgeribachtunnels, der die Bahn vor Lawinen schützt, unterhalb Wassen

Obwohl **Luzern** als Sitz der Gesellschaft bezeichnet wurde, befand sich ein Teil der Verwaltung bis 1878 in **Zürich**.^[3] 1889 bezog die GB das **Gotthardgebäude** in **Luzern**. Luzern selbst wurde erst 1897 an die Gotthardbahn angeschlossen.

1.2 Vorgeschichte



Alfred Escher, Förderer und erster Direktionspräsident der GB

Die Initiative zu einer grenzüberschreitenden Nord-Süd-Verbindung ging von dem wirtschaftsliberalen und verkehrstechnisch erschlossenen **Kanton Zürich**



Belastungsprobe der Chürstelenbachbrücke bei Amsteg um 1880



Erinnerungsblatt an den Bau und die Eröffnung der Gotthardbahn. Oben sind Alfred Escher und der Tunnelbauer Louis Favre abgebildet, darunter der Vorstand der Gotthardbahn-Gesellschaft im Eröffnungsjahr 1882.

(Nordbahn: Zürich–Baden, später Nordostbahn: Zürich–Friedrichshafen und Zürich–Basel) aus, um durch die Förderung des Transitverkehrs nach Italien den Handel weiter zu entwickeln und an sich zu ziehen. Einer Umgehung der Schweiz über den Brennerpass und die 1867 fertiggestellte Brennerbahn sollte entgegengewirkt werden. Dabei wurden um 1850 sowohl eine Überquerung als auch ein Durchstich der Alpen sowie verschiedene Streckenführungen (Gotthard, Lukmanier, Splügen und Simplon) in Erwägung gezogen, wobei anfänglich der Lukmanierstrecke der Vorzug gegeben wurde. Letztendlich setzte sich die direktere Verbindung des



Obligation der Gotthardbahn-Gesellschaft zu 1000 Franken vom 1. Oktober 1899

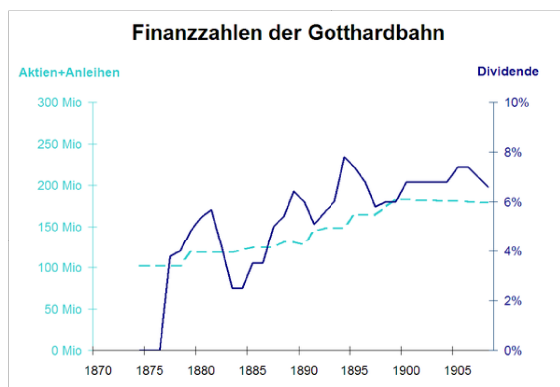
nordeuropäischen mit dem italienischen Bahnnetz durch die militärisch leichter zu verteidigende **Zentralschweiz** bei gleichzeitiger Erschliessung des bis dahin weitgehend vom Rest der Schweiz verkehrsmässig isolierten **Kantons Tessin** durch.^[4]

Die politischen Entscheidungen und Verhandlungen zur Finanzierung der Gotthardbahn im Vorfeld der Gründung der Gotthardbahn-Gesellschaft sowie ihre Leitung in der Anfangszeit des Baus wurden wesentlich durch den ehemaligen Präsidenten des Regierungsrates des Kantons Zürich und späteren dreimaligen Präsidenten des Nationalrats Dr. **Alfred Escher** geprägt. Das erste schweizerische **Gesetz** über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juli 1852 schuf die Grundlage zum Gründung **privatwirtschaftlicher** anstelle **staatlicher** Eisenbahngesellschaften. Damit setzte sich die von ihm in der „nationalrätlichen Kommission zur Prüfung der schweizerischen Eisenbahnfrage“ vertretene Position durch, die er bis zu seinem Ableben immer wieder erfolgreich gegen die Fraktion der Staatsbahner verteidigte. 1853 übernahm er die Leitung der **Zürich-Bodenseebahn**, die er durch Fusion zur **Nordostbahn** erweiterte und Zürich an Basel und Friedrichshafen anband. Um die für den Eisenbahnbau benötigten grossen Finanzmittel unabhängig von ausländischem Einfluss zu organisieren, gründete Escher mit Gleichgesinnten 1856 die Schweizerische Kreditanstalt (SKA, heute **Credit Suisse**).^[5] Ab den

1860er-Jahren trieb er das Gotthardbahnprojekt voran. Obwohl der Kanton Zürich nicht direkt an der Bahnlinie lag, sah er durch die Anbindung über den **Zug-Arth-Goldau-Zubringer** die Interessen Zürichs und der Nordostbahn gewahrt und gestand der Gotthardbahn nationale Bedeutung zu. 1863 wurde er mit Gründung der „*Vereinigung schweizerischer Kantone und Bahngesellschaften zur Anstrengung der Gotthardbahn*“ deren Präsident.^[3] Die Quellenlage ist hier nicht eindeutig. Auch der **luzernische Regierungsrat**, Mitglied des Komitees der **Zürich-Zug-Luzern-Bahn** und spätere Verwaltungsrat der Schweizerischen Centralbahn **Joseph Zingg**, der am 28. September 1863 in die Gotthardbahnvereinigung gewählt wurde, wird als deren Präsident bezeichnet.^[6] In der Gotthardvereinigung vertraten zum Schluss eine Mehrheit von 15 **Kantonen** sowie die beiden Unternehmen der Schweizerischen **Central-** und **Nordostbahn** geschlossen ihr Interesse an einer Nord-Südachse durch das **Gotthardmassiv** gegenüber alternativen Verbindungen.

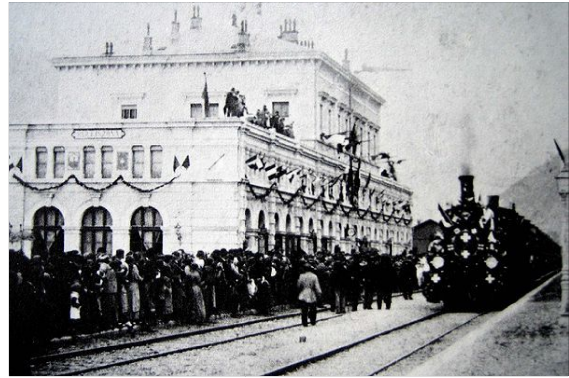
Nachdem die Finanzierung des Gotthardprojekts fast ausschliesslich durch staatliche **Subventionen** der Schweiz, ihrer Kantone und ab 1869 durch **Italien**, den **Norddeutschen Bund** und in dessen **Rechtsnachfolge** ab 1871 das **Deutsche Reich** abgesichert worden war, wurde 1871 das Unternehmen der Gotthardbahn-Gesellschaft aus der Gotthardvereinigung heraus gegründet, die ihre Rechte an der Gotthardbahn der Gotthardbahn-Gesellschaft übertrug. Alfred Escher wurde ihr Präsident und Joseph Zingg ihr Vizepräsident.

1.3 Geschäftsergebnisse



Aktienkapital und feste Anleihen sowie Dividenden der GB

Nach der Gründung begann die Gotthardbahn unmittelbar mit dem Bau ihrer Linien. Um die in der Konzession festgehaltenen Fristen einzuhalten, wurde der Bau der Tessiner Talbahnen beschleunigt. 1874 konnte die GB auf den Teilstrecken im Tessin den Verkehr aufnehmen. Die Baubeschleunigung und die durch den Eisenbahnboom ab 1872 verursachte starke Bauteuerung führten zu einer massiven Überschreitung des **Kostenvoranschlags**. Zudem berücksichtigte Bauunternehmer **Louis Favre** die Ausmauerung des **Gotthardtunnels** nicht in seiner



Eröffnungszug in Bellinzona. Das pompöse Aufnahmegebäude war für die massive Kostenüberschreitung beim Bau der Gotthardbahn mitverantwortlich.



Stationspersonal des Bahnhofs Erstfeld um 1900 in Uniformen der Gotthardbahn-Gesellschaft



Verwaltungsgebäude der GB in Luzern



Ein schwerer Güterzug mit Vorspann- und Schiebelokomotive auf der Polmengo-Brücke und im Boscherino-Tunnel bei Faido

Offerte. Ein Aufstand der **Mineure**, die höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen forderten, wurde von einer **Bürgerwehr** gewaltsam niedergeschlagen. Weil den budgetierten Baukosten von 187 Millionen **Franken** Mehraufwendungen von 102 Millionen Franken gegenüberstanden, stand die GB 1877 faktisch vor dem **Konkurs**.

Zur finanziellen Sanierung der Gotthardbahn-Gesellschaft war neues Kapital notwendig, das auf dem Markt kaum erhältlich war. Deutschland und Italien stellten weitere 10 Millionen Franken Subventionen zur Verfügung, die Schweiz musste sich mit 8 Millionen beteiligen. Der Sanierungsplan führte in der Schweiz zu hitzigen politischen Debatten über das „Privatbahnsystem“. Die Verweigerung von Nachsubventionen durch die Zürcher **Stimmbürger** veranlasste Alfred Escher zum Rücktritt aus dem Direktorium der GB. Die Baukosten der Gotthardbahn wurden mit verschiedenen Sparmassnahmen verringert. Die Rampenstrecken wurden steiler, mit engeren Kurven und zum Teil nur **einspurig** realisiert. Der Bau der Abschnitte der **Linien Luzern–Immensee** und **Zug–Arth-Goldau** wurde zurückgestellt,

Nach der Aufnahme des durchgehenden Betriebs 1882 war die GB finanziell sehr erfolgreich. Seither waren die Einnahmen aus dem Gütertransport stets deutlich höher als aus dem Personenverkehr. Vor allen der internationale Güterverkehr war von grosser Bedeutung. Beim Personenverkehr spielten die Luxusreisenden eine wichtige Rolle. 1897 konnten die Zufahrtslinien Luzern–Immensee und Zug–Arth-Goldau eröffnet werden. Zudem trieb die GB in den 1890er-Jahren den **Doppelspurausbau** beharrlich voran. Die guten Geschäftsergebnisse erlaubten es der GB, alljährlich eine **Dividende** auszurichten, die sich bei knapp 7 Prozent des Aktienkapitalwerts einpendelte. Dank der Einführung der automatischen **Druckluftbremse**, moderner Dampflokomotiven und von Vierachs- und Salonwagen entwickelte sich die GB zur technisch modernsten Bahn der Schweiz.

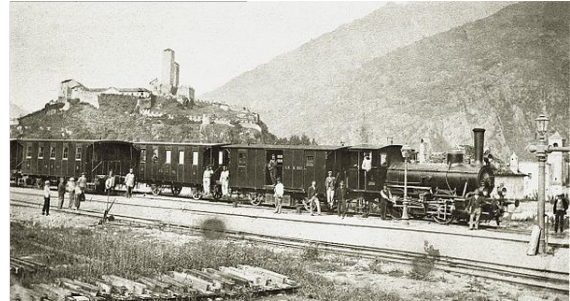
1.4 Verstaatlichung

Am 26. Februar 1904 kündigte der Schweizer Bundesrat vertragsgemäss den Rückkauf der Konzessionen der Privatlinien vor deren Ablauf an und übernahm am 1. Mai 1909 die **Eisenbahninfrastruktur** der Gotthardbahn mit allen Betriebsmitteln, Rechten und Verpflichtungen. Die **Aktionäre** der Gotthardbahn-Gesellschaft wurden nach dem Vergleich vom 10. Juni 1911 mit 200'840'000 Franken **entschädigt**, wovon 117'090'000 Franken durch Übernahme der **Anleiheschulden** und 83,75 Millionen Franken in 4%igen **Obligationen** der Schweizerischen Bundesbahnen abgegolten wurden.^[7] Damit war die Gotthardbahn-Gesellschaft aufgelöst.

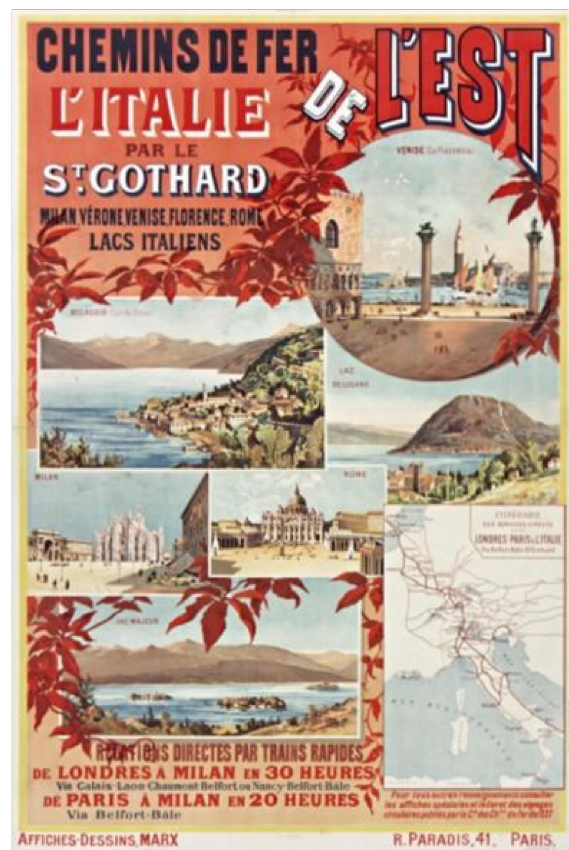
2 Streckennetz

3 Rollmaterial

3.1 Lokomotiven

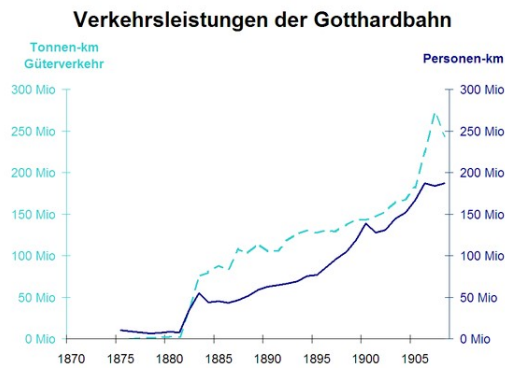


Zug der tessinischen Talbahnen mit Lokomotive Ed 2/2 Nr. 4 im provisorischen Bahnhof Bellinzona

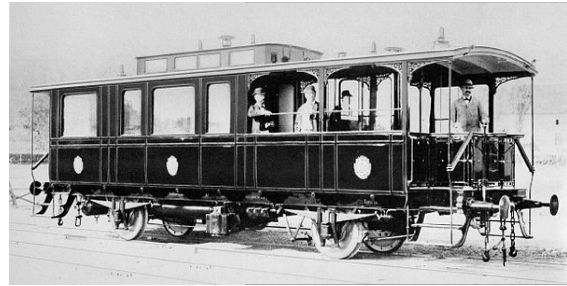


Die Gotthardbahn spielte im internationalen Personenverkehr eine wichtige Rolle. Plakat der Chemin de fer de l'Est, das Werbung für eine Reise durch den Gotthard nach Italien macht.

Als die GB im Jahr 1874 auf den Strecken Biasca–Locarno und Lugano–Chiasso der tessinischen Talbahnen den Betrieb aufnahm, beschaffte sie verschiedene für Güter- oder Personenzüge geeignete Lokomotiven. 1881 übernahmen die beiden Maschinen Ed 2/2 Nr. 11 und 12



Entwicklung der Transportmengen der Gotthardbahn



Salonwagen As 51–52, erbaut 1882/83 von der SIG. Die ausgesprochen komfortablen Fahrzeuge wiesen 18 Sitzplätze auf, 6 im mittleren Salonabteil mit Oberlicht, 6 im sogenannten Nacht-abteil mit ausziehbaren Sitzen und 6 im seitlich offenen „Aus-sichtspavillon“. Dazu kamen ein WC und ein Waschraum.

die **Zugförderung** durch den inzwischen fertiggestellten Gotthardtunnel.

Für die Beförderung der **Güterzüge** auf den 1882 er-öf-fneten Rampen am **Gotthard** und am **Monte Cene-ri** setzte die GB schwere Lokomotiven vom Typ D 4/4 mit einer **Anhängelast** von 180 Tonnen ein. Für Perso-nenzüge standen die schweren D 3/3 und die leichten **Tendermaschinen** vom Typ Ec 3/4 zur Verfügung. Bereits nach kurzer Zeit übertrafen die transportierten Transpor-tmengen alle Vorhersagen. Güterzüge mit 500 Tonnen Ge-wicht benötigten auf der Bergstrecke drei Dampfloko-motiven. Die Züge wurden mit einer D 4/4 und einer D 3/3 als **Vorspann** befördert, hinten wurde jeweils mit einer D 3/3 oder D 4/4 geschoben.

Die 1890 beschaffte **Mallet-Lokomotive Ed 2 x 3/3** soll-te dieselbe Leistung vollbringen wie eine D 4/4. Die bei ihrer Auslieferung stärkste Maschine Europas bewährte sich jedoch nicht. Der zu kleine Kessel konnte die not-wendige Maschinenleistung nicht aufbringen.

Ab 1894 wurden die **A 3/5** zu den bevorzugten **Schnellzugslokomotiven**. Sie führten mit Geschwindig-keiten bis zu 90 km/h Züge von 250 t Gewicht auf den Talstrecken, und bewältigten die Bergstrecken mit 120 Tonnen Anhängelast. Mit der Einführung der A 3/5 konn-te die Fahrt von Luzern bis Chiasso auf einen Schlag um zwei Stunden verkürzt werden. Seit 1906 kamen als **Vorspannmaschinen** die **C 4/5** zum Einsatz, die am Berg zusammen mit einer A 3/5 320 Tonnen beförderten.

Die GB bezeichnete ihre Lokomotiven seit 1874 mit rö-mischen Zahlen. Später wurden Grossbuchstaben, ver-wendet, wobei die einzelnen Serien mit römischen Zif-fern unterschieden wurden. Ab 1887 wurden die Loko-motiven nach dem **schweizweit einheitlichen System** be-zeichnet.

Der GB standen die folgenden Lokomotiven zur Verfü-gung:



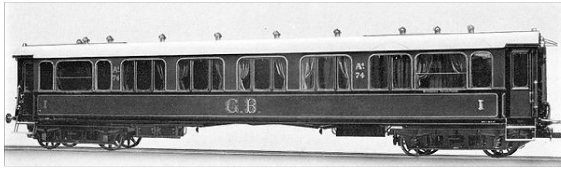
Gotthard-Express **Luzern–Mailand** mit Lokomotive A 3/5 Nr. 202 und neuen Vierachsern 1. und 2. Klasse. Während die Loko-motiven vom Gebirgscharakter der Gotthardstrecke geprägt wa-ren, zeichneten sich die Reisezugwagen der Gotthardbahn von Anfang an durch einen besonders hohen Komfort aus.



Die Gotthardbahn war mit dem Wagenmaterial den meisten Bahngesellschaften weit voraus. Zwischen den beiden Zweit-klasswagen der Schweizerischen Centralbahn SCB (links) und der GB liegen schon rein äusserlich Welten – von der Innen-ausstattung ganz zu schweigen. Während der GB-Vierachser dreiteilige **Panoramafenster** und **elektrische Beleuchtung** aufwies, besass der kleine Wagen der SCB nur bescheidene Fensterchen und russende Petroleumlampen.

3.2 Wagen

Bei der Beschaffung von **Reisezugwagen** war die Gotthardbahn-Gesellschaft sehr innovativ. Entsprechend der grossen Zahl gutbetuchter Fahrgäste besass die GB übermässig viele Erstklasswagen.



Der 1897 von *Van der Zypen & Charlier* gelieferte Erstklasswagen zählte zu den ersten Ganzstahlwagen des Kontinents. Die aussen dunkelblau gestrichenen Wagen besaßen geschlossene Plattformen, Faltenbalg-Übergänge und Wiegen-Drehgestelle und eine luxuriöse Innenausstattung mit schweren Plüschfauteuils, grosszügiger Beinfreiheit und elektrische Beleuchtung.

Als Gebirgsbahn schenkte die Gotthardbahn den Bremsen grosse Aufmerksamkeit. Da anfänglich nur **Handbremsen** zur Verfügung standen, musste jeder Wagen mit einem **Bremser** besetzt werden, der die Bremse nach den Pfeifsignalen der Lokomotive bremste und wieder löste.

Ab 1882 führten die **Schweizerische Centralbahn (SCB)** und die Gotthardbahn Schnellzüge auf der Strecke Basel–Chiasso mit der **nichtautomatischen Vakuumbremse**. Zwei Jahre später waren 103 **Personenwagen** 1. und 2. Klasse sowie 12 **Gepäckwagen** versuchsweise damit ausgerüstet. Die nichtautomatische Bremse spricht bei einer Zugstrennung nicht selbsttätig an und es steht keine Notbremse zur Verfügung. Mit der automatischen **Vakuumbremse**, die diese Nachteile vermeidet, wurden in den Jahren 1885 bis 1887 9 Lokomotiven, 10 Personenwagen und 2 Gepäckwagen versehen.

Leistungsfähiger als die Vakuumbremse ist die **Westinghouse-Druckluftbremse**, welche beim damaligen Stand der Technik zusammen mit der direkt wirkenden **Regulierbremse** auch zum Befahren von starken und langen Gefällen geeignet war.^[1] Ab 1888 rüstete die GB die meisten Lokomotiven sowie sämtliche Personen- und Gepäckwagen damit aus.

Auch die Wagenbeleuchtung hat im Laufe der Zeit eine grosse Entwicklung erfahren. Die Wagen aus dem Jahre 1874 besaßen anfänglich noch Öllampen. Im Jahre 1882 begann die GB mit der Einführung der **Gasbeleuchtung**. Das Gas, das für eine Beleuchtungsdauer von 30 Stunden ausreichte, wurde in Behältern mitgeführt. Die Gasstation befand sich in **Bellinzona**, wobei zum Nachfüllen an anderen Orten ein Gaswagen mit zwei Druckkessel zur Verfügung stand. Die letzten in den Jahren 1903 und 1904 beschafften Reisezugwagen erhielten eine elektrische Beleuchtung.

Bei der Heizung fand ab 1887 die Umstellung von Öfen auf **Dampfheizung** statt. Zur Benutzung der Toilette musste ursprünglich – mit Ausnahme der Luxuswagen – der Gepäckwagen aufgesucht werden. Erst seit der Jahrhundertwende gehört ein WC zum allgemeinen Standard der Personenwagen.

Die **Güterwagen** der Gotthardbahn zeigten keine nennenswerten Abweichungen gegenüber denjenigen ande-

rer Bahnen in der Schweiz oder im Ausland. Ab 1888 wurden 451 Güterwagen, die in Reisezügen verkehrten, mit der Westinghousebremse ausgerüstet. Güterzüge verkehrten jedoch bis in die 1930er-Jahre handgebremst. Im Jahr 1908 – vor der Übernahme durch die SBB – besass die GB 1776 Güterwagen.

4 Literatur

- Hermann Dietler: *Gotthardbahn*. In: Röll: *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*. 1912, abgerufen am 10. April 2014.
- Gotthardbahn In: *bahndaten.ch. Daten zu den Schweizer Eisenbahnen 1847–1920*. Thomas Frey und Hans-Ulrich Schiedt, ViaStoria, abgerufen am 10. April 2014.
- Placid Weissenbach: *Das Eisenbahnwesen der Schweiz*. Erster Teil. Geschichte des Eisenbahnwesens. 1913, S. 66, abgerufen am 1. Februar 2014 (PDF 14.8 MB).
- Hans-Peter Bärtschi: *Gotthardbahn*. In: *Historisches Lexikon der Schweiz*. 9. Januar 2007, abgerufen am 1. Februar 2014.
- Carl Waldis: *Willkommen auf der Gotthardbahn*. Die Geschichte der Gotthardbahn. Abgerufen am 10. April 2014.

5 Weblinks

- Wikisource: **Uebereinkunft zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz wegen Herstellung und Subventionierung einer Eisenbahn über den St. Gotthard. (1871)** – Quellen und Volltexte
- Wikisource: **Nachtragsvertrag zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz zu dem Verträge, betreffend den Bau und die Subventionierung der Gotthard-Eisenbahn. (1879)** – Quellen und Volltexte

6 Einzelnachweise und Anmerkungen

- [1] Dietler: Gotthardbahn in Röll, Seite 355
- [2] Dietler: Gotthardbahn in Röll, Seiten 354–361
- [3] Hermann Dietler: *Escher* In: Röll: *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*. 1912, abgerufen am 10. April 2014
- [4] Max Brugger: Kapitel 5 Der Kanton Zürich und die Gotthardbahn, Seiten 165–172 in *Zürcherische Eisenbahnpolitik* [Dissertationsschrift juristische Fakultät der Universität Freiburg (Schweiz)] Zürich, Buchdruckerei W. Coradi-Maag, 1909

- [5] Markus Bürgi: *Escher, Alfred (vom Glas)*. In: *Historisches Lexikon der Schweiz*. 21. November 2005, abgerufen am 1. Februar 2014.
- [6] Hermann Dietler: *Zingg*. In: *Röll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*. 1923, abgerufen am 10. April 2014.
- [7] Dietler: Gotthardbahn in Röll, Seite 356
- [8] nach Dietler: Gotthardbahn in Röll, Seiten 354
- [9] gemäss *bahndaten.ch*
- [10] Die SBB nummerierten die übernommen Lokomotiven nach der Fälligkeit der Kesselrevisionen.
- [11] Mit dem Überhandnehmen *mehrlösiger Druckluftbremsen* wurde ab Mitte der 1950er-Jahre die Regulierbremse überflüssig

Normdaten (Körperschaft): **GND:** 65835-2 | **VIAF:** 168542799

7 Text- und Bildquellen, Autoren und Lizenzen

7.1 Text

- **Gotthardbahn-Gesellschaft** *Quelle:* <https://de.wikipedia.org/wiki/Gotthardbahn-Gesellschaft?oldid=160822063> *Autoren:* Aka, Pechrister, Horgner, Robot Monk, Liesel, Platte, Mef.ellingen, Rolf-Dresden, Reinhard Dietrich, Monbijou, Lutheraner, Jesi, Ferrovia, Luckasbot, Williwilli, Dormira, EvDa13, PasoAPaso, Sa-se 2, Alpöhi, Unbedarf, Plutowiki, JimButton, KLBot2, Wikilux, Swisssax, Wischmat, Diopuld, Bios2014, FNDE und Anonyme: 3

7.2 Bilder

- **Datei:1000E23GBi.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fe/1000E23GBi.jpg> *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Alfred Moser & al., *Der Dampfbetrieb der Schweizerischen Eisenbahnen 1847—2006. Ein abschliessendes, umfassendes Werk über sämtliche Dampflokomotiven der schweizerischen Eisenbahnen*, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, Verlag: SVEA, 2006, Seite 138. *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
- **Datei:128D44GBi.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9b/128D44GBi.jpg> *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Alfred Moser & al., *Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847—2006. Ein abschließendes, umfassendes Werk über sämtliche Dampflokomotiven der schweizerischen Eisenbahnen*, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, o. O. 2006, p. 150. *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
- **Datei:141D44GBi.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e5/141D44GBi.jpg> *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Alfred Moser & al., *Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847—2006. Ein abschließendes, umfassendes Werk über sämtliche Dampflokomotiven der schweizerischen Eisenbahnen*, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, o. O. 2006, p. 153. *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
- **Datei:151Ed2x33GBi.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bf/151Ed2x33GBi.jpg> *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Alfred Moser & al., *Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847—2006. Ein abschließendes, umfassendes Werk über sämtliche Dampflokomotiven der schweizerischen Eisenbahnen*, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, o. O. 2006, p. 144. *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
- **Datei:189Ec34GBi.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/44/189Ec34GBi.jpg> *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Alfred Moser & al., *Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847—2006. Ein abschließendes, umfassendes Werk über sämtliche Dampflokomotiven der schweizerischen Eisenbahnen*, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, o. O. 2006, p. 143. *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
- **Datei:201A35GBi.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/78/201A35GBi.jpg> *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Alfred Moser & al., *Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847—2006. Ein abschließendes, umfassendes Werk über sämtliche Dampflokomotiven der schweizerischen Eisenbahnen*, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, o. O. 2006, p. 156. *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
- **Datei:20C23GBi.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/43/20C23GBi.jpg> *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Alfred Moser & al., *Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847—2006. Ein abschließendes, umfassendes Werk über sämtliche Dampflokomotiven der schweizerischen Eisenbahnen*, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, o. O. 2006, p. 145. *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
- **Datei:2807C45GBi.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/71/2807C45GBi.jpg> *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Alfred Moser & al., *Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847—2006. Ein abschließendes, umfassendes Werk über sämtliche*

- Dampflokomotiven der schweizerischen Eisenbahnen*, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, o. O. 2006, p. 154. *Ursprünglicher Schöpfer*: Unbekannt
- **Datei:310Ec33GBi.jpg** *Quelle*: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6b/310Ec33GBi.jpg> *Lizenz*: Public domain *Autoren*: Alfred Mofer & al., *Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847—2006. Ein abschließendes, umfassendes Werk über sämtliche Dampflokomotiven der schweizerischen Eisenbahnen*, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, o. O. 2006, p. 141. *Ursprünglicher Schöpfer*: Unbekannt
 - **Datei:42D33GBi.jpg** *Quelle*: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2e/42D33GBi.jpg> *Lizenz*: Public domain *Autoren*: Alfred Mofer & al., *Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847—2006. Ein abschließendes, umfassendes Werk über sämtliche Dampflokomotiven der schweizerischen Eisenbahnen*, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, o. O. 2006, p. 148. *Ursprünglicher Schöpfer*: Unbekannt
 - **Datei:53D33GBi.jpg** *Quelle*: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/34/53D33GBi.jpg> *Lizenz*: Public domain *Autoren*: Alfred Mofer & al., *Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847—2006. Ein abschließendes, umfassendes Werk über sämtliche Dampflokomotiven der schweizerischen Eisenbahnen*, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, o. O. 2006, p. 149. *Ursprünglicher Schöpfer*: Unbekannt
 - **Datei:6267_-_Luzern_-_Verkehrshaus_-_GR_11.JPG** *Quelle*: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/29/6267_-_Luzern_-_Verkehrshaus_-_GR_11.JPG *Lizenz*: CC BY-SA 2.5 *Autoren*: Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer*: Andrew Bossi
 - **Datei:71D33GBi.jpg** *Quelle*: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ad/71D33GBi.jpg> *Lizenz*: Public domain *Autoren*: Alfred Mofer & al., *Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847—2006. Ein abschließendes, umfassendes Werk über sämtliche Dampflokomotiven der schweizerischen Eisenbahnen*, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, o. O. 2006, p. 149. *Ursprünglicher Schöpfer*: Unbekannt
 - **Datei:938A35GBi.JPG** *Quelle*: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0c/938A35GBi.JPG> *Lizenz*: Public domain *Autoren*: Archiv Arthur Meyer *Ursprünglicher Schöpfer*: Unbekannt
 - **Datei:Affiche_Est_Gothard.jpg** *Quelle*: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7e/Affiche_Est_Gothard.jpg *Lizenz*: Public domain *Autoren*: Poster *Ursprünglicher Schöpfer*: Eugène-Victor Bourgeois
 - **Datei:Alfred_Escher_Portrait.jpg** *Quelle*: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/22/Alfred_Escher_Portrait.jpg *Lizenz*: Public domain *Autoren*: <http://www.ahneninfo.com/de/genealogien/escheralfred.htm> *Ursprünglicher Schöpfer*: unbekannt; upload by sidonius (talk) 07:05, 16 October 2008 (UTC)
 - **Datei:Bau_Häggrigergalerie.jpg** *Quelle*: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/28/Bau_H%C3%A4ggrigergalerie.jpg *Lizenz*: Public domain *Autoren*: www.alptransit-portal.ch *Ursprünglicher Schöpfer*: Unbekannt
 - **Datei:Chärstelenbachbrücke_Belastungsprobe.JPG** *Quelle*: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0f/Ch%C3%A4rstelenbachbr%C3%BCcke_Belastungsprobe.JPG *Lizenz*: Public domain *Autoren*: Archiv Arthur Meyer *Ursprünglicher Schöpfer*: Unbekannt
 - **Datei:Finanzzahlen_GB.PNG** *Quelle*: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/aa/Finanzzahlen_GB.PNG *Lizenz*: CC BY-SA 3.0 *Autoren*: ViaStoria: Gotthardbahn *Ursprünglicher Schöpfer*: Plutowiki
 - **Datei:GB-Güterzug_bei_Faido.jpg** *Quelle*: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b3/GB-G%C3%BCterzug_bei_Faido.jpg *Lizenz*: Public domain *Autoren*: www.gotthardbahn.ch *Ursprünglicher Schöpfer*: Unbekannt
 - **Datei:GB_Salonwagen_As_51-52.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6e/GB_Salonwagen_As_51-52.JPG *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Archiv Arthur Meyer *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
 - **Datei:Gotthard-Express_mit_A_3-5.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2a/Gotthard-Express_mit_A_3-5.JPG *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Archiv Arthur Meyer *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
 - **Datei:Gotthard_Eröffnungszug_Bellinzona.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a9/Gotthard_Er%C3%B6ffnungszug_Bellinzona.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* "Unser Gotthard", Lüönd/Iten *Ursprünglicher Schöpfer:* upload by Adrian Michael
 - **Datei:GotthardbahnGesellschaft_BondCertificateFor1000chf_01.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/80/GotthardbahnGesellschaft_BondCertificateFor1000chf_01.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* http://www.hiwepa.ch/ebusiness/filessharing/Downloads/auctions catalogue13_14.pdf *Ursprünglicher Schöpfer:* Unknown designer for Gotthardbahn-Gesellschaft (1871-1909, when taken over by Swiss state)
 - **Datei:Gotthardbahn_-_Erinnerungsblatt_Bau_und_Eröffnung.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0f/Gotthardbahn_-_Erinnerungsblatt_Bau_und_Er%C3%B6ffnung.JPG *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Archiv Arthur Meyer *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
 - **Datei:Gotthardbahn_A4_74.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/72/Gotthardbahn_A4_74.JPG *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Archiv Arthur Meyer *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
 - **Datei:Gotthardbahn_Schnellzugwagen.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/97/Gotthardbahn_Schnellzugwagen.JPG *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Archiv Arthur Meyer *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
 - **Datei:Gotthardbahn_Stationspersonal_Erstfeld.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d4/Gotthardbahn_Stationspersonal_Erstfeld.JPG *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Archiv Arthur Meyer *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
 - **Datei:Gotthardgebaeude.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/00/Gotthardgebaeude.jpg> *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* EVG
 - **Datei:OutlineGotthardbahn_Route_SpiralTunnels_Gotthardtunnel_Branchlines.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7c/OutlineGotthardbahn_Route_SpiralTunnels_Gotthardtunnel_Branchlines.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Röhl, V. Freiherr von: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Band 5. Berlin, Wien 1914, S. 354-361. digitized version on www.zeno.org/Roell-1912 *Ursprünglicher Schöpfer:* Dietler, Hermann (1839-10-01 - 1924-01-24); Röhl, Victor Freiherr von (1852-05-22 - 1922-10-12)
 - **Datei:Tessinische_Talbahnen.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/64/Tessinische_Talbahnen.JPG *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Archiv Arthur Meyer *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt

- **Datei: Verkehrsleistungen_GB.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/48/Verkehrsleistungen_GB.png *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* ViaStoria: Gotthardbahn *Ursprünglicher Schöpfer:* Plutowiki
- **Datei: Wikisource-logo.svg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4c/Wikisource-logo.svg> *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Rei-artur *Ursprünglicher Schöpfer:* Nicholas Moreau

7.3 Inhaltslizenz

- Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0