

**Zeitschrift:** Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik  
**Herausgeber:** Verein für wirtschaftshistorische Studien  
**Band:** 781 (2005)

**Artikel:** Karl Garaventa (1888-1965)  
**Autor:** Wägli, Hans G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1095719>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 25.04.2026

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

# Karl Garaventa (1888–1965)

von Hans G. Wägli



*Karl Garaventa*

Karl Garaventas Firma wurde zum Weltkonzern und gilt heute als Primus im Bergbahnbau schlechthin. Und dabei war er – aus heutiger Sicht – ein Secondo. Sein Vater nannte ihn den «Maschinengrind», und die Leader der Branche nahmen ihn kaum wahr und überhaupt nicht ernst. Karl Garaventa hat aber mit Mut, Erfindergeist und hartnäckiger Arbeit den Grundstein gelegt für ein blühendes Unternehmen, das den guten Ruf der Schweiz in der ganzen Welt bekannt machte.

Das Geschlecht der Garaventa stammt aus Genua und kann bis 1528 zurückverfolgt werden. Während Bü-

*Unterschrift von  
Karl Garaventa, 1936.*



cher von Geistlichen und pädagogisch Tätigen berichten, ist von jenem Garaventa-Zweig, zu dem Giuseppe (1836–1917), der Vater Karls, gehört, wenig bekannt.

Giuseppe Garaventa stammte aus einfachen Verhältnissen. Er wuchs in einer kinderreichen Familie in Savignone, einem Dorf im Norden der Provinz Genua auf. Sicher hatte er dort vom Bau der Giovi-Bahn, der ersten Gebirgsbahn in Italien, gehört, wohl auch etliches mitbekommen, wenn er nicht gar mit 15 oder 16 Jahren an deren Entstehen selbst mitgewirkt hat.

## **Garaventa als Gastarbeiter**

Giuseppe Garaventa zog zwischen 1855 und 1860 mit zwei Brüdern aus – vermutlich, um sich in Como bei den Truppen Garibaldi als Pulverträger für den Einsatz der Vorderlader-Kanonen zu stellen. Doch wo kein Krieg tobt, braucht es wenig Militär und gibt es kaum Sold. Die Brüder zogen weiter und fanden ihr Glück in der Schweiz.

Der des Schreibens und Lesens unkundige Giuseppe wurde zunächst «Pflasterträger», später Mineur. Er war einer unter Tausenden aus allen Nationen, die den Bahnbau am Gotthard vorantrieben. Einmal im Jahr brachte er sein mühsam verdientes Geld nach Savignone, wo es seiner ganzen Familie hochwillkommen war. Die Tessinischen Talbahnen Biasca-Locarno und Lugano-Chiasso waren 1874 vollendet. Der Bau der Bergstrecken begann um 1872, und bald war die ganze Linie Immensee-Biasca im Bau. Ob Giu-

sepe vom Tessin über den Gotthard auf die Alpennordseite kam?

Sicher ist, dass er beim Bau der 1875 vollendeten Arth-Rigi-Bahn mitgewirkt hat. Als Mineur im Akkord meisterte er unter anderem eine heikle Sprengaufgabe an der Chräbelwand, auf deren Gelingen ein Preisgeld ausgesetzt war. Der glückliche Ausgang des Werks gab Grund zum Feiern, und der Logisgeber in Goldau feierte mit.

### **Akkordant und Familienvater**

Der Zimmerbezug bei Familie Mettler im Oktober 1875 bescherte Giuseppe die Bekanntschaft mit Maria Dorothea (1855–1916), der just 20-jährigen Tochter des Hauses. Der Hochzeit im September 1877 folgte im Oktober die Geburt von Carolina (1877–1921). Dass die Abfolge der Ereignisse und der Umstand, dass der Italiener weder lesen noch schreiben konnte, im Hause von Kirchen- und Gemeinderat Mettler viel zu reden gab, verwundert kaum. Auch in Italien war man kaum erfreut, liessen «la tedesca» und ihr Baby doch eine gute Geldquelle versiegen. Das zweite Kind, Karl Andreas, kam 1881 zur Welt. Es wurde nur acht Jahre alt. Am 22. November 1888 wurde Giuseppe zum dritten Mal Vater: Franz Karl hiess der neue Stammhalter, der später mit seinen Seilbahnen bekannt werden sollte.

Schon früh machte sich Giuseppe selbständig. Im Eheregister liess er sich als Akkordant eintragen. Das eigenhändige Unterschreiben hatte ihm die Braut eiligst beigebracht. Aufträge fand er beim Bahnbau. Zunächst bei der Gotthardbahn (eröffnet 1882), später bei der Südostbahn (Arth-Goldau-Rapperswil, eröffnet 1891), wo er ein Los zwischen Arth-Goldau und Steinerberg übernehmen konnte. In diesem Akkord hat Garaventa das

schwierige Bergsturzgelände unterschätzt. Die Arbeiten zogen sich hin, der vereinbarte Termin verstrich. Das kostete letztlich eine hohe Konventionalstrafe – ein Schlag, der als «Millionenloch» unvergesslich bleiben und fortan das Handeln der Garaventas prägen sollte. Beim Bau der Zufahrtslinien der Gotthardbahn übernahm Giuseppe das Ausführen von Brückenpfeilern bei Walchwil (Linie Zug-Arth-Goldau, eröffnet 1897). Zeitweise haben bis zu siebzig Arbeiter für Giuseppe Garaventa gearbeitet.

### **Sesshaft und Schweizer**

Im Jahre 1894 erwarb der fast 60 Jahre alt gewordene Einwanderer unter dem Namen Josef Garaventa in Immensee die Liegenschaften Rütibühl, Seelacker, Teil Hünglech, sowie Güter- und Allmendwald – ein Bauerngut mit Käsereibetrieb – für 37 000 Franken. Davon konnte er 3000 Franken selbst aufbringen, für den Rest wurden Schuldbriefe errichtet, deren Belehnung mit 5 Prozent zu verzinsen war.

Der Haupterwerb kam nun aus der Landwirtschaft, wobei die Hauptlast der Arbeit zunächst auf die wesentlich jüngere Mutter fiel, denn der zu Wohlstand gekommene Giuseppe «gab sich pensioniert». Die Kinder Carolina und Karl erlebten eine strenge, aber frohe Jugendzeit. Schon als Schüler mussten sie neben den zwei Knechten mit anpacken. Später heiratete Carolina einen dieser beiden Knechte, den Michael Mettler. Der Ehe entsprangen zwei Söhne, Josef und Andreas Mettler, die später beide im Seilbahnbau mitwirken sollten. Karl Garaventa war es bestimmt, das «Rütibühl» zu übernehmen. Mit 26 Jahren, 1914, heiratete er Anna Maria Kenel (1891–1946) von Gengigen in Arth, die ihm noch im gleichen Jahr Maria Carolina (1914–2003) gebar.

*Familie Garaventa um 1920 im Rütibühl. Von links nach rechts, oben: Andreas Mettler, Anna Maria Garaventa-Kenel, Karl Garaventa, unbekannter Jüngling, Carolina Mettler-Garaventa, Josef Mettler, Jda Schuler-Kenel (Schwester von Anna Maria Garaventa-Kenel); davor links: Maria Carolina, rechts sitzend: unbekannter Jüngling.*



Karl nahm die Last des Betriebes wohl nur dem Familienfrieden zuliebe auf sich, denn die Landwirtschaft und das Käsen packten ihn wenig. Vielmehr lag ihm das Tüfteln, weshalb ihn der Vater einen «Maschinengrind» nannte. Karl konstruierte alles Mögliche: Güllenpumpen, Mostpressen und den «Löchlitöff», ein Motorrad, dessen Aussehen an einen Metallbaukasten erinnerte.

Beim Fuhrwerken erlitt die Mutter Maria Dorothea 1916 einen schweren Unfall, bei dem ein Pferd sie tödlich verletzte. Im Folgejahr verstarb Giuseppe Garaventa an Altersschwäche. Verantwortung und Arbeit lasteten nun voll auf Karl und seiner jungen Familie. Im Jahre 1918 kam Katharina Dorothea zur Welt, die, kaum ein Jahr alt geworden, in einem Waschzuber mit Seifenlauge ertrank.

Es spricht für den Ehrgeiz und die Entschlossenheit des gut Dreissigjährigen, dass er 1920 bei der Bezirks-gemeinde Küssnacht am Rigi um das Schweizer Bürgerrecht ersuchte. Dass die Bürgerversammlung diesem Wunsch einstimmig entsprach, zeigt,

wie viel Ansehen sich die fleissigen Leute vom Rütibühl erarbeitet hatten. Die Einbürgerungsurkunde datiert vom 18. Juli 1920. Und tüchtig waren sie, die Garaventas: Obschon der Bürgerbrief damals 4000 Franken gekostet hatte, was gut und gern einem Jahreslohn entsprach, konnte Karl im Folgejahr den Betrieb durch Kauf der Martlisweid auf 9 Hektaren vergrössern. Vom Kaufpreis von 30 000 Franken zahlte er einen Drittel auf die Hand! Wenn man bedenkt, dass eben eine schwere Krise zu Ende ging, wird klar, wie Fleiss und Sparsamkeit das Leben der Garaventas prägte.

### **Holzer und Seilbahnbauer**

Aber es gab auch Schatten: Martha Dorothea wurde 1921 geboren und verstarb schon nach zwei Tagen. Erst 1926 sollte der Familie wiederum eine Tochter, Anna Margritha, geschenkt werden.

Als Karl Garaventa 1921 mit Pferd und Wagen einen Bahnübergang bei Immensee überqueren wollte, scheute das Pferd. Das Fuhrwerk kippte, und der Meister verletzte sich an Brust

und Lungen. Dieser Schicksalsschlag brachte die wohl entscheidende Wende: Weil das Geld für einen Kuraufenthalt fehlte, riet der Arzt zu vermehrtem Aufenthalt in guter, die Heilung fördernder Waldluft. Was der Lunge wohl bekommen sollte, nutzte Karl auch zum Befreiungsschlag von Landwirtschaft und Käserei. Josef Mettler, der Neffe, führte das Gut weiter.

Karl übernahm, seinem Vater gleich, Aufträge der Schweizerischen Bundesbahnen für Holzakkorde an der Rigilehne, wo ein grosser Schutzwald die Bahn vor Steinschlag und Schneerutschen bewahrte. Dieser Wald wollte gepflegt, gehegt, durch Aushiebe verjüngt sein. Ein Reistreglement bestimmte, was wann wie zu tun sei. Beim Reisten wurde das Holz in Leitbahnen zu Tal gelassen, wobei Dämme die gleitenden Stämme aufhielten, bevor sie Schaden anrichten konnten. Bei dieser Arbeit wurden auch Seilriesen (straff gespannte Seile, die als Gleitbahn dienten) benutzt.

Karl Garaventa merkte bald, wie gefährlich diese Arbeit sein konnte und dass das Holz bei jedem Stoss

Schaden nahm. Im Wissen, dass ein kontrollierter Transport Risiken und Schäden minderte, begann der Tüftler um 1928, Holzseilbahnen einzurichten; diese Seilbahnen wurden immer ausgeklügelter. Garaventa nutzte die Kraft des Hangabtriebs mit geschickt umgelenkten Seilen, um weiteres Holz zur Verladestelle am Berg zu «ziehen». Später half er zeitweise bei Remigius Niederberger in Dallenwil, Holz und Baumaterial zu transportieren und Transportseilbahnen zu montieren.

### **Die Gründung des Familienbetriebs**

Nicht selten waren bei diesen Arbeiten auch die Söhne zugegen, Karl Josef, geboren am 20. Februar 1922 (gestorben am 5. August 1989) und Wilhelm Anton, genannt Willy, geboren am 8. Januar 1934. Beide hatten den Seilbahn-Virus mit in die Wiege gelegt bekommen, denn beide sollten dereinst in Vaters Fussstapfen treten.

Als Vater Karl um 1938 im Stall der Martlisweid eine Werkstätte einrichtete, bot sich den Söhnen ein weites Erfahrungsfeld, das neben Schule und



*Karl Garaventa, rechts auf dem Rohr sitzend, half Dritten, hier der Nidwaldner Firma Odermatt, bei Transportaufgaben: Druckleitungsrohre für das Kraftwerk des Klosters Engelberg. Im Vordergrund ist das Gestell einer Lore zu erkennen, die das Rohrstück auf einem Hilfsgleis herangerollt hatte.*

*Kabelkran zum Bau des Kraftwerks Tagenstall, Engelberg. Auch da posiert Karl Garaventa mit Hut in luftiger Höhe. Ca. 1942 bis 1944.*



Arbeit eine reiche Praxis begründen half. In Immensee entstanden nun viele Klein-Material-Seilbahnen, die für Forst-, Alp- und Landwirtschaft unwegsames Gebiet erschlossen. Die Anlagen wurden überall montiert, teils temporär eingesetzt, also vermietet, aufgebaut und nach erfüllter Funktion zurückgenommen, teils aber auch verkauft und fest installiert. Bauseilbahnen, Kabel- und Holzseil-

kräne wurden in der ganzen Schweiz montiert. Beim Bau des Kleinkraftwerks für das Kloster Engelberg diente ein Kabelkran dem Verlegen der Druckrohrleitung. Im Krieg bezog die Armee einige Bahnen für Transporte im Gebirge.

Dem aufmerksamen Beobachter begegnen in der Innerschweiz noch häufig einfachste Seilbahnen aus jener Zeit, die bescheidenem Transportaufkommen genügen könnten, nicht selten aber kaum mehr verwendet werden, weil Erschliessungsstrassen ihre Funktion übernommen haben. Für mehr Sicherheit von Helikoptertransporten wurden in den letzten Jahren viele dieser zuverlässigen Anlagen abgebaut. Eine Bahn mit verzinkter Maschine von 1946 ist erhalten geblieben: Sie liegt funktionstüchtig im Geschwänd an der Rigi, oberhalb der Bahn, auf halber Strecke zwischen Immensee und Arth-Goldau.

Im Jahre 1943 baute Karl Garaventa die schon früher erstellte Materialtransportbahn Brunni-Holzegg im Alptal (Mythengebiet) in eine Zweipersonenbahn mit 300 kg Nutzlast um. Diese Anlage wurde nach drei Jahren für vier Personen erweitert. Sie



*Holzseilbahn hoch über Erstfeld 1942/43. Karl Garaventa blickt in der Mitte zur Kamera.*

war die erste Garaventa-Personenseilbahn überhaupt. Zehn Jahre später übernahm eine moderne Seilbahn auf neuer Strecke den Transport.

Das Unternehmen beschäftigte gegen Kriegsende bereits bis zu vier Mitarbeiter, darunter den findigen Neffen Josef Mettler und zeitweise auch dessen Bruder Andreas.

Die Material- und Personenbahn Spizibüel bei Goldau wurde 1948 vor allem für den Transport von Kirschen und anderen landwirtschaftlichen Produkten gebaut. Die 4-Personen-Pendelbahn für 600 kg Nutzlast war bis 1970 in Betrieb, bis eine Erschliessungsstrasse die Aufgaben übernahm. Ebenfalls 1948 entstand die Seilbahn Brunnen-Urmiberg, und zwar als Material- und Personenbahn. Mehrmals modernisiert, erfüllt sie ihre Aufgabe bis heute.

Die gleichzeitig bei Rickenbach (Schwyz) erstellte einseilige Windenbahn wurde nicht nur für Milchtransporte bis 400 kg genutzt, sondern verbotenerweise und gegen Trinkgeld auch für Personenfahrten. Das illustriert das Vertrauen in Konstruktionen von Karl Garaventa, und es er-

möglichte einen «Markttest». Die steigende Nachfrage führte 1952 zum Bau einer neuen Pendelbahn, die mit kantonaler Konzession für 4 Personen zugelassen war. Fünf Jahre später folgte der Neubau der zweiten Sektion (Huserenberg-Rothenfluh) mit eidgenössischer Konzession für zehn Personen. Nochmals, nämlich 1964, wurden beide Sektionen umgebaut und vergrössert. Leider musste aufgrund von finanziellen Engpässen im Oktober 2004 der Betrieb für unbestimmte Zeit eingestellt werden.

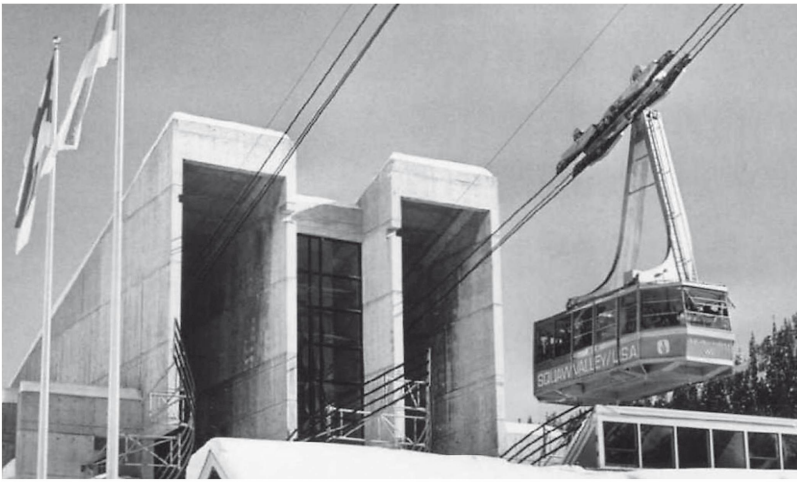
### **Rückzug aus dem Geschäft**

Privat waren die Kriegsjahre überschattet vom langen Leiden von Maria, Karls Ehefrau, die am 10. August 1946 im Spital Schwyz an Lungentuberkulose starb. Drei Jahre später heiratete er noch einmal: Agatha Katharina Schuler (1911–1997) führte von nun an das gastliche Haus in Immensee.

Dass die Zusammenarbeit im Familienbetrieb nicht immer einfach war, mag den Umstand miterklären, dass Sohn Karl Garaventa-Jörger schon 1949, also mit 27 Jahren, auch in Im-



*Familienbild aus den Kriegsjahren. Von links nach rechts: Vater Karl, seine Schwester Carolina Maria Merz-Garaventa, Mutter Anna Maria Garaventa-Kenel, Sohn Karl und Tochter Anna. An Vaters Hand Sohn Willy.*



*Mit der Seilbahn von Squaw Valley betrat die Marke Garaventa den Weltmarkt.*

mensee eine eigene mechanische Werkstätte eröffnet hatte, die sich ebenfalls und hauptsächlich mit dem Bau von Materialseilbahnen beschäftigte.

Im Jahre 1956 zog sich Karl aus dem aktiven Geschäftsleben zurück und übergab den Betrieb dem jüngeren Sohn Willy. Das Gedeihen des Seilbahngeschäfts seiner Söhne verfolgte er aber aufmerksam weiter.

### **Die Firma Garaventa**

Als sich die beiden Söhne Karl und Willy bei der Offerteneingabe für die Personenseilbahn auf die Küssnacht am Rigi-Seebodenalp als Konkurrenten gegenüberstanden und wohl auch Gefahr liefen, sich gegenseitig zu unterbieten, obsiegte die Vernunft: Am 1. Januar 1957 entstand die Kommanditgesellschaft Karl Garaventas Söhne, Seilbahnbau-Maschinenbau, Immensee, die ab 1957 unzählige Kabelkräne für Strassenbauten (Brücken), Wildbachverbauungen, Talsperrern für Kraftwerke und für Bewässerungsanlagen in alle Welt lieferte. Noch im gleichen Jahr montierte man die erste eidgenössisch konzessionierte Personenluftseilbahn, die schon erwähnte Sektion Huserenberg-Rothenfluh. 1959 siedelte die Firma nach Goldau um, wo auf eigenem Grund und Boden Werkstätten

entstanden. Das Unternehmen mutierte 1960 zur Karl Garaventas Söhne AG und zeichnete wenig später als Garaventa AG. Die Belegschaft wurde mit tüchtigen Fachleuten erweitert, die Anlage stetig ausgebaut. Es entstand ein Dorf von Werk-, Lager-, Büro- und Kantinenbauten.

Seit 1963 gehörten auch Material-Schwerlast-Bahnen zum Angebot, die unter anderem bis nach Grönland geliefert werden konnten, und am Kronberg realisierte Garaventa 1964 die erste Grosskabinenbahn (40 Personen). Der Durchbruch am Weltmarkt gelang wohl 1967 mit der Herstellung und Montage der ersten Garaventa-Pendelbahn in den USA, in Squaw Valley. Erstmals fassten Kabinen 150 Personen, die wegen der strengen US-Normen nur für deren 130 zugelassen wurden.

Leider konnte der Firmen-Gründer, Tüftler und «Maschinengrind» diesen grossen Erfolg nicht mehr miterleben. Karl Garaventa starb am 17. Juni 1965 in Immensee, gut 76-jährig, an einem Herzinfarkt. Zeit seines Lebens fühlte er sich mit der Umgebung und mit dem Vereinsleben Immensees verbunden. Er war ein leidenschaftlicher Jäger. Daneben fühlte er sich der 1914 gegründeten Musikgesellschaft in Immensee verpflichtet, deren Initiant, Mäzen, später Aktivmitglied und Präsident er war. Der Beitritt zur Schützengesellschaft reichte ebenfalls in die Zeit vor der Einbürgerung zurück; und auch hier war er Präsident. Die schon von seinem Vater begründete Gönner-Tradition führt die Familie Garaventa bis heute grosszügig weiter.

### **«Auf Garaventa ist Verlass»**

Auf diesem Unternehmensgrundsatz gründete Karl Garaventa seinen Unternehmenserfolg: Dank solider Geschäftspolitik wurde aus dem Nischenanbieter von damals der Welt-



gen Garaventa zuzuwenden: der Jagd und dem Schiesswesen.

Die Firma in Goldau baute ihre Kapazitäten und Kompetenzen stetig aus. Daneben übernahm sie Mitbewerber und renommierte Seilbahnfirmen. So erwarb Garaventa 1986 die seit 1924 im Seilbahnbau tätige Firma L. und P. Küpfer in Steffisburg und 1991 die 41-jährige Städeli-Lift AG in Oetwil am See. Schon 1982 hatte Von Roll in Bern, als ältester Seilbahnbauer der Schweiz, die Firma Habegger in Thun übernommen, bevor 1996 ihre Seilbahnabteilung selbst an das österreichische Haus Doppelmayr in Wolfurt ging.

Das Jahr 2002 brachte schliesslich den Zusammenschluss zur Doppelmayr/Garaventa-Gruppe, die unter dem Holdingdach der Ropetrans AG in Goldau Aktivitäten in 30 Ländern vereinigt und weltweit um die 2000 Mitarbeitende beschäftigt. Die Seilbahnsystem-Entwicklung verteilt sich auf zwei Kompetenzzentren: Pendelbahnen, Standseilbahnen und Schrägaufzüge bei Garaventa, Umlaufbahnen bei Doppelmayr. Im Verkauf bieten aber beide Partner alle Systeme an. Insgesamt funktionieren in über 70 Ländern etwa 13 000 Seilbahnanlagen.

*Karl Garaventa, aufgenommen 1964 bei der Jägerhütte auf dem Kiemen bei Immensee.*

grösste Hersteller von Seilbahnen aller Art. Während Karl jun. sich nach dem Herzinfarkt von 1965 und der Herzoperation von 1981 schrittweise zurückzog und 1989 verstarb, gab der jüngere Sohn, Willy, das Präsidium des Verwaltungsrates erst 1994 ab, um sich den Leidenschaften eines richti-

### **Chronik Karl Garaventa**

- 1888 22. November: Geburt in Goldau
- 1895 Umzug nach Immensee
- 1914 Erste Heirat
- 1920 Schweizer Bürger von Küsnacht am Rigi
- 1928 Bau der ersten Holzseilbahn an der Rigilehne
- 1938 Eigene Werkstätte im Stall der Martlisweid
- 1943 Erste Garaventa-Personenseilbahn im Mythengebiet
- 1949 Zweite Heirat
- 1956 Rückzug aus dem aktiven Geschäftsleben
- 1965 17. Juni: Tod in Immensee