

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 17/18 (1891)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Die Generosobahn  
**Autor:** Abt, Roman  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-86161>

#### 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:** 08.01.2026

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

INHALT: Die Generosobahn. Zum Brückeneinsturz bei Mönchenstein. — Miscellanea: Deutsches Patentwesen. Allgemeine Gewerbeschule in Basel. Der Gewerbecanal Aarau. Schweizerische Centralbahn. Rechtsfall. Deutsche Stahlproduction. — Concurrenzen: Wett-

bewerb für die Lieferung von Sicherheitsstellwerken für die rumänischen Eisenbahnen. Monumentaler Brunnen in Klein-Basel. Freier Wettbewerb für Lieferung von Stationswaagen. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung.

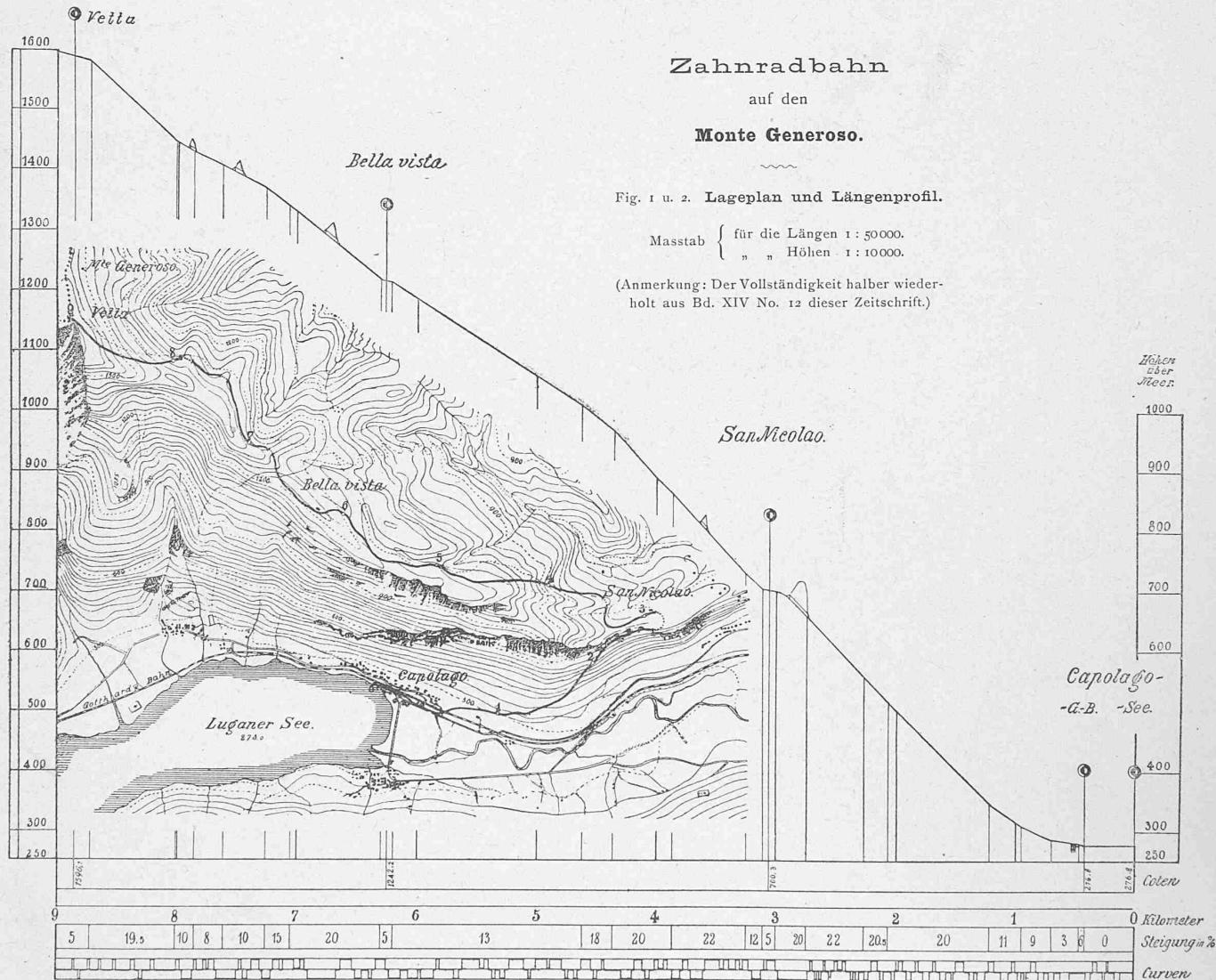
## Die Generosobahn.\*)

Von Roman Abt.

*Geschichtliches.* Als vor 20 Jahren Meister Rickenbach seine erste Zahnradlocomotive aus dem freundlichen Vitznau den Felshängen des Rigi entlang führte, fiel ein wahrer

zerisch-italienischen Bank in Lugano, Herrn J. Blankart, und einiger Freunde.

In der Junisitzung dieses Jahres ertheilte dann die schweiz. Bundesversammlung die Concession für eine Zahnradbahn von Capolago aus auf den Generoso. Wol drohte noch eine Krisis, aber unentmuthigt arbeitete das bestehende Comite an seinem Ziele, unter Zuzug der Ingenieure Hrn.



Regen von Bergbahn-Projecten über das ganze Land. Wer immer auf den alten Häuptern im Alpenkranze sich einen Platz mit grosser freier Aussicht erobern konnte, hatte nichts Eiligeres zu thun, als denselben zum Ziel einer Touristenbahn zu machen.

Unter diesen Aussichtspunkten befand sich auch der Monte Generoso, der Centralstock der vom Lusaner- und Comersee umschlossenen untertessinischen Alpen. Allein wie für so viele andere, war damals auch für den Generoso der richtige Zeitpunkt noch nicht gekommen.

Erst im Jahre 1886 wurden seine Aussichten auf das gezahnte Band wieder günstiger, speciell in Folge der eifigen Bemühungen des hochverdienten Directors der schwei-

A. Schraf und A. Lindner. Nicht ohne grosse Anstrengung wurde ein günstiges Trace gesucht, ein generelles Project aufgestellt und auf Grund desselben folgender Voranschlag ausgearbeitet.

### Anlagekosten.

Organisation, Verwaltung und Bauleitung	Fr. 80 000
Expropriation	" 85 000
Unterbau	" 630 000
Oberbau	" 440 000
Hochbau	" 85 000
Mechanische Einrichtungen	" 30 000
Telegraph, Signale, Bahnabschluss	" 30 000
Rollmaterial	" 320 000
Inventar	" 10 000
Übertrag	Fr. 1 710 000

\*) Vide Bd. VIII S. 6. 12, XII 40, XIII 5. 30, XIV 69, XV 23. 139.

Uebertrag	Fr. 1 710 000
Werkstätteneinrichtungen u. Reservestücke	" 30 000
Unvorhergesehenes . . . . .	" 80 000
Total der Baukosten	Fr. 1 820 000
Hiezu:	
Capitalbeschaffung u. Bauzinsen	Fr. 1 30 000
Betriebscapital . . . . .	" 50 000
	" 180 000
Gesammt-Anlagecapital	Fr. 2 000 000
oder rund 235 000 Fr. per Bahnkilometer.	

Auf Grund dieser Vorarbeiten hatten im Laufe des Jahres 1888 die Verhandlungen mit uns für den Bau der

Am 17. Juni konnte dann auch der Rest bis Vetta collaudirt und somit am 22. jenes Monats die ganze 9 km lange Bahn, genau 16 Monate nach Uebernahme des Baues, dem normalen Betriebe übergeben werden.

Tarife. Die Concession gestattet folgende Taxen:

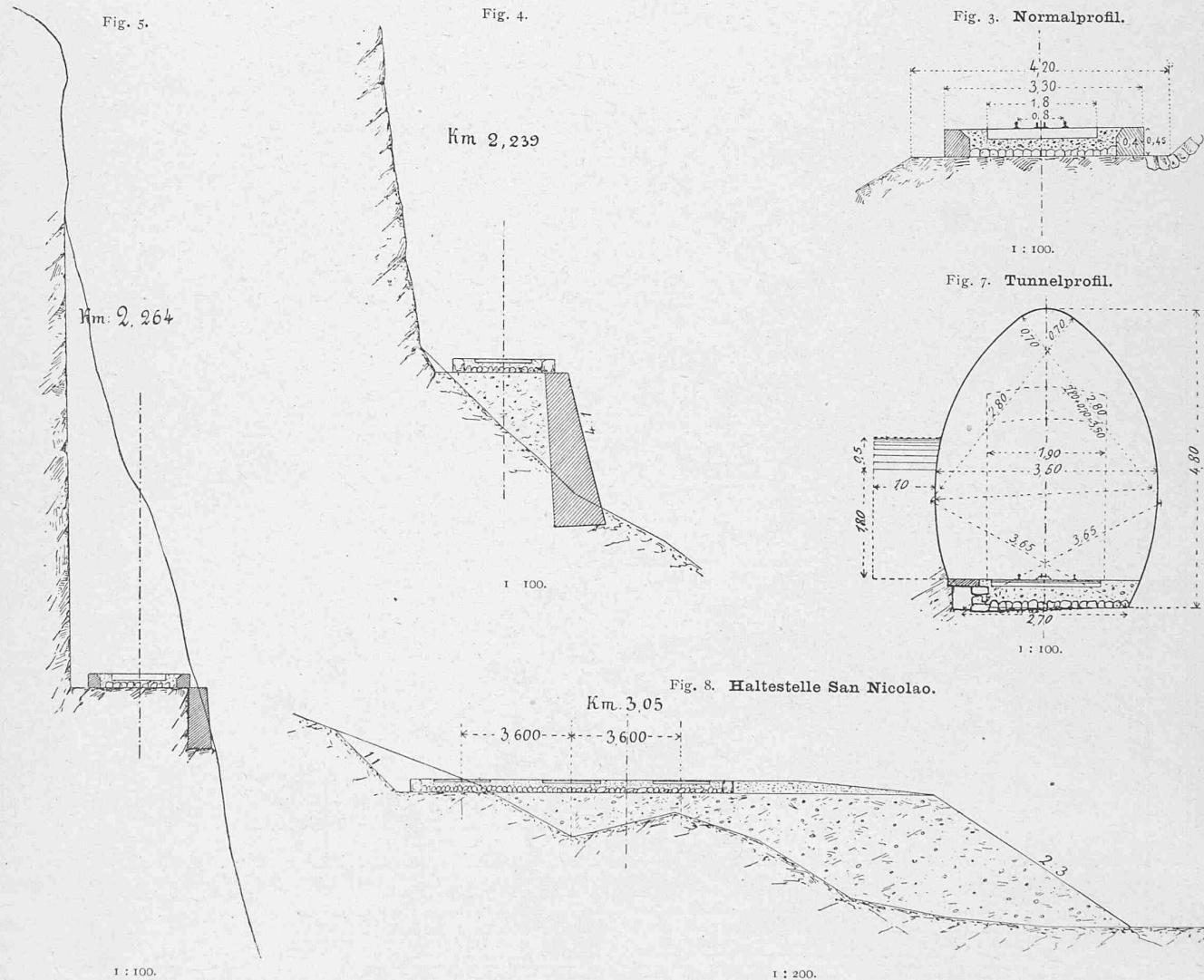
Fr. 7, 50 für die ganze Bergfahrt,  
" 5, " Thalfahrt.

Handgepäck bis 5 kg, das im Wagen untergebracht werden kann, ist frei, für das übrige wird bezahlt:

Fr. 0, 50 bis auf 10 kg und  
" 0, 05 für jedes weitere kg.

Für gewöhnliche Güter können bezogen werden:

#### Generosobahn. — Normal- und Querprofile.



Bahn begonnen. Ende Januar 1889 trafen sich in Luzern Vertreter der ersten schweiz. Bankhäuser; in wenigen Stunden war das benötigte Baucapital gesichert und gleichen Tags der ganze Bau der Bahn vom definitiven Projecte bis zur letzten Ausrüstung dem Verfasser „à forfait“ übertragen.

Schon in den nächsten Tagen begannen, vom südlichen Clima begünstigt, die Terrain-Aufnahmen, die Projectstudien und das Abstecken des Trace, und im Mai auch die Erdarbeiten, welche Herr Theodor Bertschinger vom Generalaccoorde übernommen hatte; im Hochsommer wurde der erste Oberbau montirt und im November traten bereits die erste Locomotive und die Güterwagen ihren Dienst an.

Am 23. Mai des folgenden Jahres 1890 erfolgte durch das schweiz. Eisenbahn-Departement die Collaudation der ersten 6 km bis Bella Vista, welches Stück am 5. Juni dem öffentlichen Betrieb übergeben wurde.

Fr. 0, 60 für Sendungen bis 20 kg,  
" 0, 30 " je weitere 10 kg,  
stets verstanden für die Fahrt über die ganze Bahn. Für den Verkehr zwischen den einzelnen Stationen sind die den Fahrlängen entsprechenden Quoten in Rechnung zu bringen.

Zur Zeit sind folgende Personentaxen in Kraft:  
Einfache Fahrt. Hin- u. Rückfahrt.

Capolago-Nicolao	Fr. 2, 50	Fr. 3, 35
"-Bella-Vista	" 5, —	" 6, 60
"-Generoso	" 7, 50	" 10, —
San Nicolao-Bella Vista	" 3, 35	" 4, 50
"-Generoso	" 5, —	" 6, 70
Bella Vista-Generoso	" 2, 50	" 3, 35

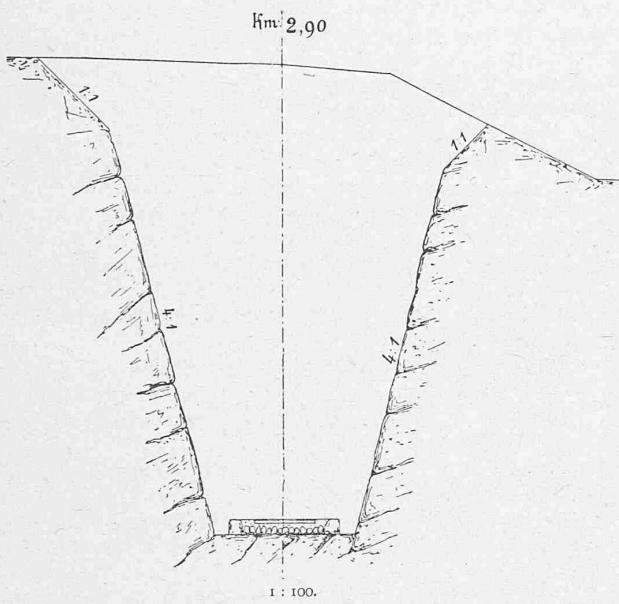
Für Abonnements und Gesellschaften treten besondere Begünstigungen ein.

Bau.

*Bahn-Trace.* Die Linie beginnt in Capolago, am Landungsplatz der Dampfschiffe des Lugarner Sees, auf dem Bahnkörper der Gotthardbahn, führt 400 m weit, diesem parallel, bis zur Bahnstation Capolago, so zwar, dass das

### **Generosobahn. — Querprofile.**

Fig. 6.



Aufnahmsgebäude der Gotthardbahn zwischen beiden Linien liegt und beiden zugleich dient.

Unmittelbar darauf zieht sich die Generosobahn mittelst einer 18,6 m langen, schrägen Brücke über die Gotthardbahn, dann unter der alten Landstrasse Capolago-Men-

700,4 m über Meer,  
422,7 m über dem Laganer See.

Damit ist die schwierigste und wildeste Strecke überwunden.

Kurz nach dieser Station folgt eine kleine Schlucht, welche durch einen Steindamm im Bogen übersetzt wird, dann ein zweiter 90 m langer Tunnel, und nun zieht sich die Bahn dem sanften Berghange entlang durch grüne, üppige Gesträuche und Matten.

Bei km 6,25 befindet sich, 1242,2 m über Meer, die nächste Station Bella Vista, die ihren Namen wol verdient. Zur Rechten auf einem ausgedehnten Plateau liegt das Hotel Pasta mit seinen Anlagen, dahinter in unermesslicher Ausdehnung die lombardische Ebene, zur Linken jäh abstürzend die Abhänge des Generoso und tief unten, in reichste Farben gehüllt, der Luganersee, darüber die ganze Alpenkette in majestätischer Pracht.

Anhaltend dem Südabhang folgend, steigt die Bahn weiter, durchbricht noch drei vorstehende Felsrücken mit Tunnels von 65, 40 und 25 m Länge; Baum und Busch werden kleiner und seltener, grüne Weiden und seltene Blumen aber umsäumen die Bahn bis hinauf.

Dazu die ununterbrochene Aussicht nach den tausend Städten und Dörfern der Po-Ebene, davor die in den reizendsten südlichen Farben daliegenden italienischen Thäler des Generoso -- und für einen kurzen Augenblick, wo die Bahn gerade sich auf dem Bergkamme bewegt, ein entzückender Ausblick auf die Tiefen des Lusanersees.

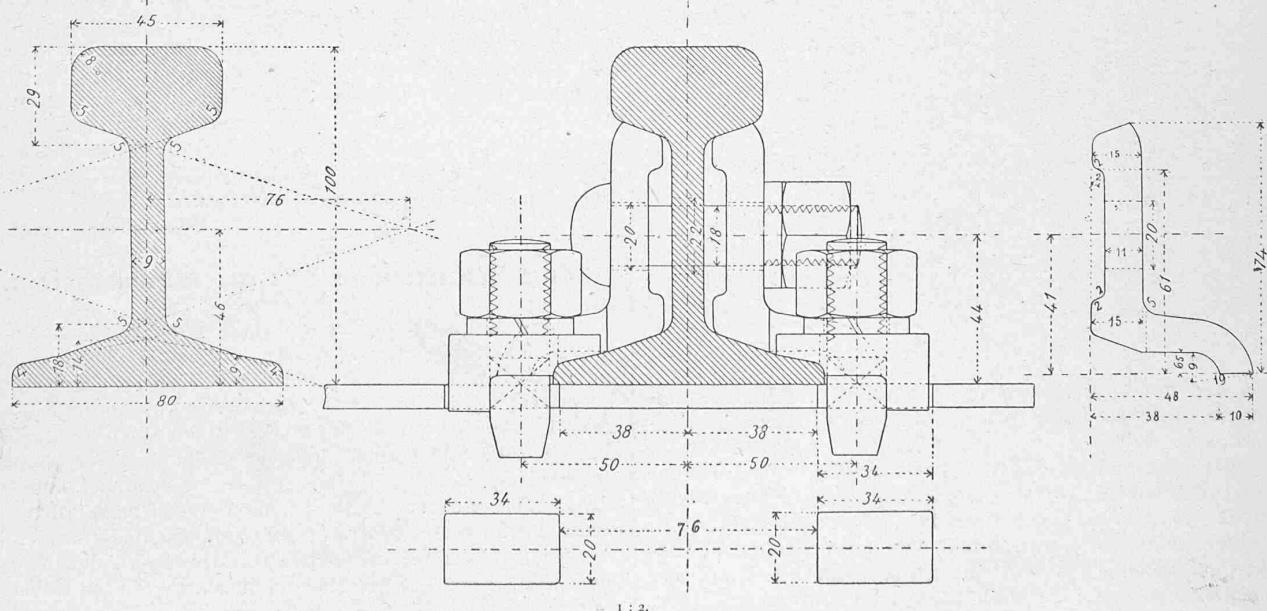
Hart an der schweizerisch-italienischen Grenze endigt die Bahn, in einer Höhe von 1596 m über Meer, 1319 m über Capolago.

Die Bahn misst zwischen den Endstationen genau 9 km und ist mit Ausnahme in den Stationen eingleisig angelegt.

*Steigungen.* Die ersten auf dem Gebiete der Gotthardbahn gelegenen 400 m sind horizontal, mit 6 % wird dann die Höhe zur Ueberschreitung dieser Linie erreicht, während die Brücke selbst und die anschliessenden 200 m dann in

## Generosobahn. — Oberbau.

Fig. 9-12. Laufschiene und Taschen.



drisio durch und unter zunehmender Steigung und beständigen Windungen dem zerrissenen und steil abfallenden Berggrücken entlang. Bei km 2,7 durchbricht sie denselben mittels eines 165 m langen Tunnels mit 20 % Steigung und einem Bogen von 80 m Radius.

Unmittelbar darauf erreicht sie die Station San Nicolao in einer Höhe von

3 % liegen. Im nächsten Kilometer erfolgt allmälig der Uebergang in die Maximalsteigung von 22 %. Diese kommt im Ganzen auf eine Länge von 1100 m vor. Die durchschnittliche Steigung beträgt 146,6 ‰, also reichlich  $\frac{2}{3}$  der grössten, ein günstiges Verhältniss für solche Bahnen.

Die drei oberen Stationen liegen in Steigungen von 5 %.

Die Hauptlinie enthält keine Gegengefälle, dagegen

