

Josef Käslin

Geschichte der Seilbahnbauer Garaventa

Beitrag beim Seniorentreff zum Thema Grossprojekte Küssnacht. PP-Vortrag am 6.9.2021

- I. Vorgeschichte: Mineur Giuseppe Garaventa
- II. Karls Start mit Holztransportseil in Immensee
- III. „Karl Garaventa’s Söhne“ Immensee – Garaventa AG Goldau
- IV. Nachfolger der Garaventa AG
- V. Fusion zur Doppelmayr/Garaventa Holding



F 1: Betriebsgebäude in Goldau (Garaventa)

Quellen

Rebekka Haefeli (zitiert RH), Biografie des Schweizer Seilbahnpioniers 2019

Peter Trutmann (PT), Jubiläum der Musikgesellschaft Immensee 31.1.2019

Hans G. Wägli (HGW), Pioniere 2005

Jubiläumsbroschüre „50 Jahre Garaventa“ 1978 (Jub) und Fotos von der Firma Garaventa (G)

Mündliche Angaben von Nachbarn, Bekannten, Beteiligten der Firma (Rita Strickler, Josef Meier, Walter Beeler, Karl Trütsch, Werner Inderbitzin)

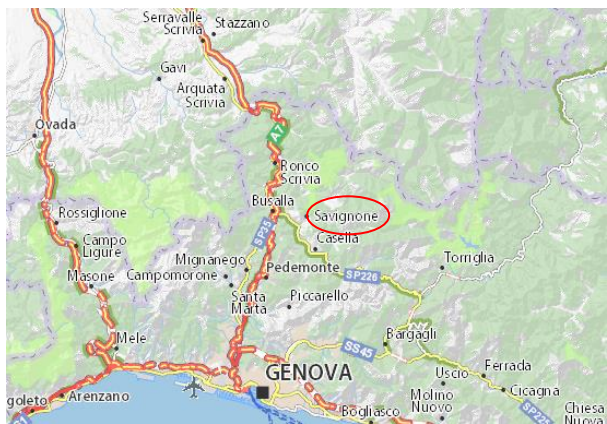
Vorwort

Das heutige Weltunternehmen Garaventa/Doppelmayr hat bei Garaventa 1928 in bescheidenen Anfängen in Immensee begonnen. Grossvater Giuseppe Garaventa errichtete Transportseile für den Holztransport in der steilen Rigi-Nordlehne. Inzwischen sind die daraus entwickelten Seilbahnen in der Schweiz nicht mehr wegzudenken. Sie haben ihre Bedeutung durch die Vielfalt ihrer Funktionen gewonnen:

- Zunächst transportierten Stahlseile schwere Lasten über unwegsames Gelände
- Dann hängte man Holzkisten daran und transportierte auch Personen
- Sie verbinden Berge und Täler, überspannen Schluchten und Flüsse
- Eine Anwendung für Ski- und Sessellifte förderte das Skifahren zum Volkssport
- Die immer besseren Seilbahnen brachten einen Aufschwung im Tourismus
- Sie verschaffen eine Vogelperspektive mit einem faszinierenden Überblick
- Sie erschliessen Berggipfel mit eindrucksvollen Aussichten
- Heute werden sie auch in Grosstädten als Verkehrsmittel eingesetzt
- Die rund 3'000 Anlagen mit vielen Arbeitnehmern haben einen wirtschaftlichen Wert
- Doch die immer strengeren Reglemente der staatlichen Kontrolle bedrohen heute die Kleinbahnen in ihrer Existenz.

I. Vorgeschichte – Mineur Giuseppe Garaventa

Die Familie Garaventa



F2: Savignone, 30 km nördlich von Genua (Karte)



F3: Savignone, Haus Garaventa rechts der Kirche



Der Grossvater der Familie war Giuseppe Garaventa, in Savignone 1836 geboren, in einem Bergdorf 30 km nördlich von Genua. Italien war damals ein unruhiges Land voll politischer und wirtschaftlicher Spannungen, bis 1861 das Königreich Italien ausgerufen wurde.

Zwischen 1855 und 1860 wanderte Giuseppe

F 4: Ital. Gastarbeiter beim Gotthardbahnbau

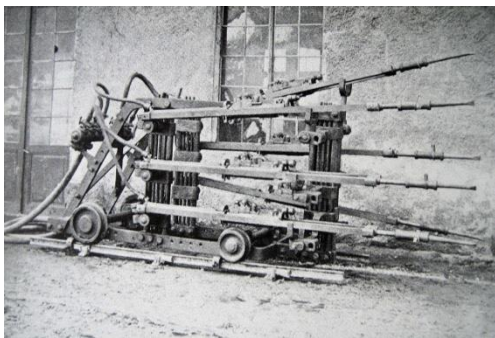
als knapp 20jähriger mit Stock und Reisesack über den San Bernardinopass in die Schweiz, um Arbeit zu suchen. Er ist gesund und kräftig, kann weder lesen noch schreiben, hat aber von den Eltern gelernt, dass ein Garaventa kein Dieb und Bettler ist, sondern durch ehrliche Arbeit einen Teller Suppe verdient. Bisher hatte er seinen Sold als Pflasterträger und Mineur beim Bau von Bergbahnen, Brücken und Strassen verdient.



Er ist als Italiener nicht allein auf dem Weg in die Schweiz. Die Industrialisierung und der Eisenbahnbau in der Schweiz hatten eine erste Migrationswelle aus dem Süden ausgelöst. Der Bundesstaat wurde 1848 gegründet, der in der damaligen Eidgenossenschaft einen einheitlichen Wirtschaftsraum geschaffen hat. 1852 wurde das

F5: Nordportal Gotthardtunnel in Göschenen

Eisenbahngesetz verabschiedet, so dass private Unternehmer und Kantone Bahnen bauen konnten, zum grossen Teil mit südländischen Arbeitern. Wo überall Giuseppe im Sommer gearbeitet hat, ist nicht überliefert. Im Winter, wenn die Arbeit eingestellt wurde, kehrte er jeweils mit dem verdienten Geld für die Familie in die Heimat zurück. Die damaligen Arbeitsbedingungen sind besonders für den Gotthardtunnelbau (1872-1880) bekannt geworden. Sie waren unmenschlich und hart. Die Arbeiter mussten bei Hitze, Lärm, Staub, Nässe und schlechter Hygiene arbeiten und in den einfachsten Baracken leben. Diese Bedingungen



führten sogar zum Streik, der von der damaligen Obrigkeit durch die Urner Polizei niedergeschlagen wurde. Die Gotthardbahn wurde 1882 eröffnet, mit km 0 in Immensee und km 206 in Chiasso. Sie brachte eine stark erleichterte Nord-Süd-Verbindung, besonders auch für die Immigranten.

F 6: Erste Bohrmaschinen beim Gotthardbahnbau ||

Die Arbeit als Mineur – Einheirat 1877

Giuseppe blieb von Verletzungen und Krankheiten verschont. Durch kleinere Akkordarbeiten und als Subunternehmer in eigener Regie versuchte er noch etwas mehr Geld zu verdienen.

Beim Bau der Arth-Rigibahn 1874-75 fand er 1875 für die Sprengung eines riesigen Steinblockes bei der Chräbelwand die beste Lösung und gewann den ausgeschriebenen Preis.

F 7: die Felspartie der Rigi-Bahn bei der Chräbelwand

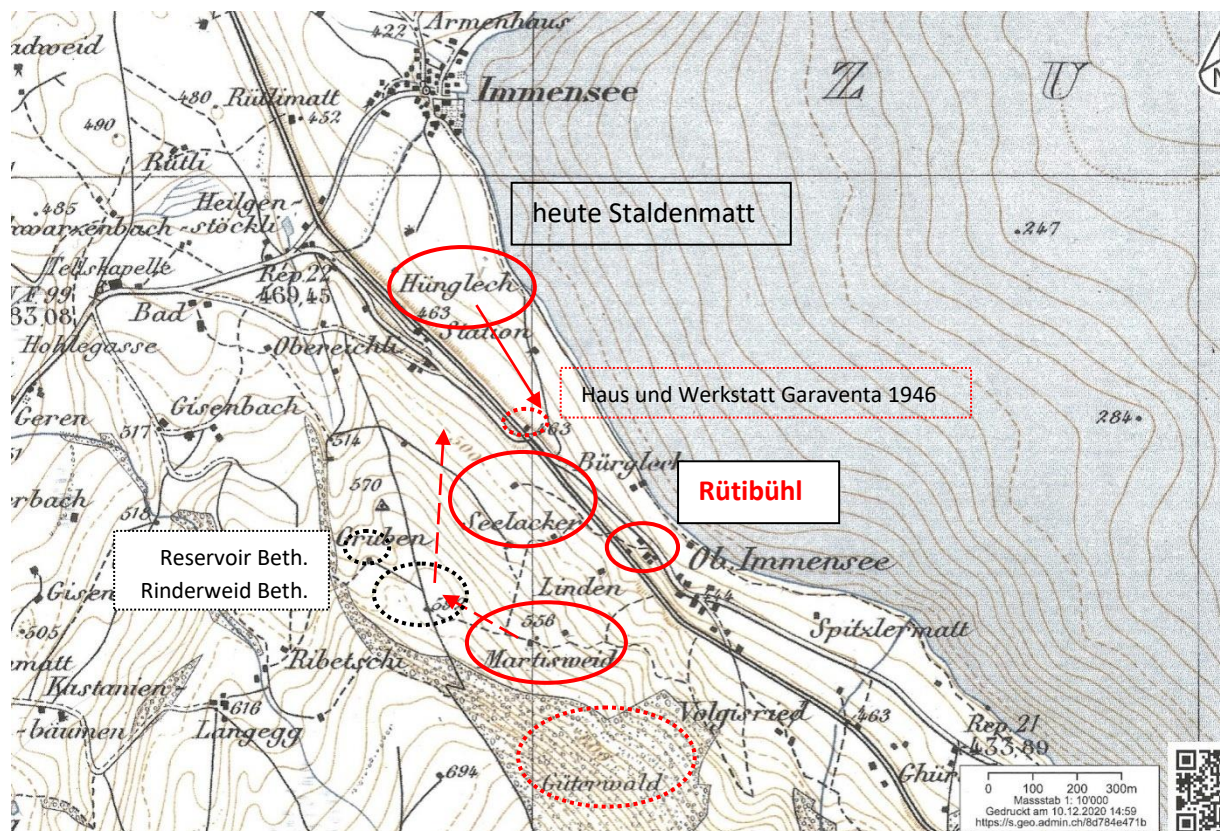


Bei der Feier mit seiner Logisgeberfamilie verliebte er sich in die junge Tochter Maria. 1877 heiratete er, bereits 41-jährig, die 22-jährige Maria Dorothea Mettler von Ober-Äschi in Goldau in der Nähe von Chräbel (heute Station Kräbel). Das war in der damaligen Zeit für beide Familien und beide Bürgerorte ein nicht ganz gewöhnliches Ereignis. Nun musste er aber im Winter nicht mehr heim, sondern konnte als selbstständig Erwerbender einen Nebenverdienst beim Bau von Auffahrten bei Scheunen für das Einbringen von Heu erwerben. Beim Eisenbahnbau von Walchwil nach Arth-Goldau übernahm er Akkordarbeiten beim Bau von Brückenpfeilern, darauf mit einem Kompagnon den Bau des Abschnittes Arth-Goldau/Steinerberg bei der Südostbahn. Bis zu siebzig Arbeiter waren beschäftigt, die meisten wiederum Italiener waren. Doch wegen des schwierigen Absturzgeländes konnte der vereinbarte Termin nicht eingehalten werden, so dass er gnadenlos eine hohe Konventionalstrafe bezahlen musste. Dieses später in der Familie genannte „Millionenloch“ konnte er lange nicht verdauen. Die SOB-Linie wurde 1891 eröffnet.

Liegenschafts Kauf in Immensee 1894

Zum Glück für seine Frau entschloss sich Giuseppe, einen landwirtschaftlichen Betrieb zu erwerben. In Oberimmensee kaufte er 1894, knapp 58-jährig, landwirtschaftliche Güter mit verschiedenen Hof- und Flurnamen: „Rütibühl, Seelacker, Teil Hünglech, sowie Güter- und Allmendwald; mit Käsebetrieb“ (PT).

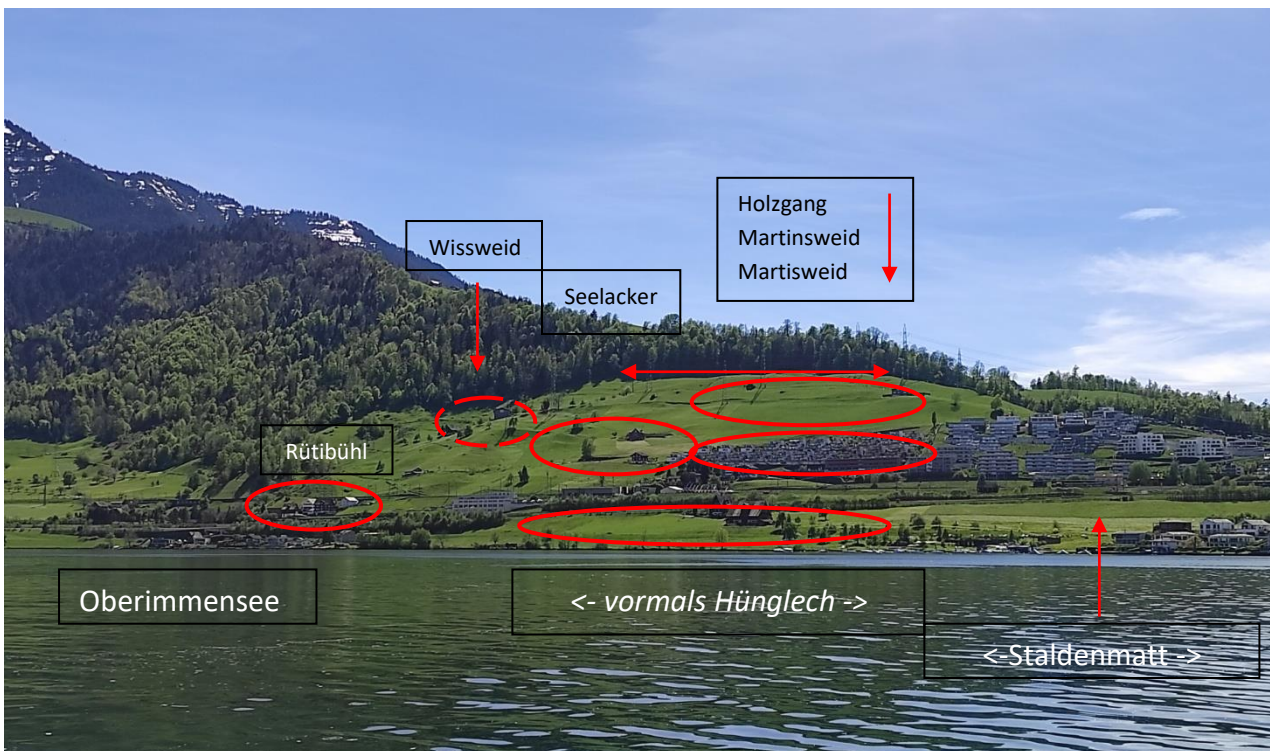
F8: Siegfriedkarte ca. 1880 mit den alten Hof- und Flurnamen (PT).



- 1) **Rütibühl**: eine kleine Häusergruppe vor Oberimmensee. Dort war das Wohnhaus östlich.
- 2) **Seelacker**: Dort war die Scheune mit Feldweg zu Rütibühl. Etwas höher ein altes „Gadenhaus“ (RST)

- 3) **Hünglech**: mit Ausdehnung bis Bürglech und Seelacker; die heutigen Firmen Schuler und Bachmann sind noch im Hünglech, ebenfalls das neue Wohnhaus mit Werkstatt von Karl Garaventa.
- 4) **Güter- und Allmendwald**: lichter Wald mit Streueanteilen, darunter die Allmend (JM, Volgisried)
- 5) **Martisweid**: Sie ist zu sehr östlich eingetragen: Denn dort ist die „Wissweid“, seit 1911 an Bachmann.

Otto Holzgang: Der Vater von Zeno Holzgang (1874-1938 Korp.) kaufte 1879 die „Martlisweid“, die Güter eines Martin (Martinsweid). Er verkaufte 1918 den obersten flacheren Teil ans Institut Bethlehem (Grundbuch), als Rinderweid „Holzgang“ genutzt, und 1921 den unteren Hangteil an Karl Garaventa (Kaufvertrag). „Martlisweid“ der übliche Hofname, „Martisweid“ auf der Siegfriedkarte (der Rufname?). Auf der Swisstopokarte ist „Holzgang“ oben, „Martisweid“ die Überbauung (Saredi 1996-2007, Kauf 1986) und darüber die „Martinsweid“.



1. **Rütibühl**: links erstes Wohnhaus Garaventa, in der Mitte ehemalige Käserei, heute ein neues Wohnhaus
2. **Seelacker**: oben das dazugehörige Gadenhaus, heute ein neues rotes Wohnhaus; darunter seit 1952 ein neues Pächterchalet, daneben Scheune (heute erstes weisses Wohnhaus); keine Wegverbindung mehr.
3. **Hünglech**: Wiese am See mit Maler Bachmann und Schuler. Heute Staldenmatt
4. Ganz oben eine flache, breite Hangstufe Holzgang, darunter Martinsweid und Martisweid (F9, jk)

Rütibühl ist eine Wohnhäusergruppe mit einer damaligen Käserei, 100 m vor Oberimmensee, heute verbunden. Im Seelacker, oberhalb des Bahngleises mehr westlich, waren ein altes Gadenhaus und eine Scheune. Hünglech war unter der Landstrasse bis zum heutigen Malergeschäft Bachmann. Güter und der Allmendwald waren weiter oben im lichten Wald mit Streueanteilen dazwischen. Die damaligen Namen Rütibühl, Seelacker, Hünglech und Martlisweid sind heute nicht mehr auf der Karte zu finden, nur noch bei älteren Einheimischen bekannt.



F10: Wohnhaus Rütibühl (PT), daneben ehem. Käserei, heute ein Wohnhaus (PT)

Im Kaufvertrag liess er sich bereits mit Josef Garaventa eintragen als Zeichen seiner guten Integration. Der Kaufbetrag von 37'000 Fr. wurde mit Eigenmitteln von 3'000 Fr. und durch Schuldscheine von 34'000 Fr. bezahlt, bei 5 % Zins. Ein Mineur verdiente damals 3-4 Franken im Tag, knapp 100 Fr. im Monat. Ein grosses Brot (1 kg) kostete 30 Rappen.

Josef Garaventa wurde 58-jährig Pensionär und seine 39-jährige Frau Maria wieder Bäuerin. Sie stellten zwei Knechte ein. Auch ihre Kinder Carolina (*1877) und Karl (*1888) mussten nach Kräften zupacken. Aber es blieb, wie das Foto zeigt, auch noch Zeit, um in der Familie



Musik zu spielen. Die Tochter Carolina heiratete einen der beiden Knechte Michael Mettler.

F11: die Familienmusik, Josef Garaventa hinten mit Pfeife, Karl links mit Handorgel (RB, S. 26)

F12: die Gründungsmitglieder der Musikgesellschaft Immensee; im Hintergrund ehemalige Käserei Rütibühl als Probelokal (PT)

*Vorne ganz links **Alois Holzgang**. Sein Vater Zeno verkaufte 1921 die „Martlisweid“ an Landwirt Karl Garaventa. Sohn Alois, durch Kinderlähmung behindert, zog in die Rigigasse und wurde Schuhmacher. Er ist der Vater von Otto Holzgang, ehemals Prokurist der „Credita“ u. langjähriger Männerchor-Präsident in Küssnacht.*

*Vorne ganz rechts: **Karl Garaventa**, 23jährig, damals ausgebildeter Landwirt.*

*Mittlere Reihe: **Iwan Seeholzer**, der Grossvater des ehemaligen Stationsvorstandes Iwan Seeholzer vom Eichli*

*Hintere Reihe: **Karl Städelin**, Nachbar von Garaventa in Rütibühl mit dem „Gaden“ bei „Linden“. Gekauft von Willy Garaventa Mitte 1980er-Jahre. Pächter davon waren Vater und Sohn Lukas Strickler. 2006/11 Umbau zum Schafstall.*



Das Foto von 1911 zeigt die Musikgesellschaft Immensee mit den Gründungsmitgliedern.
 Hintere Reihe: (v.l.n.r.) Städelin Karl, Müller Josef, Schönbächler Siegfried
 Mittlere Reihe: Schuler Karl jun., Sidler Klemenz, Seeholzer Iwan, Haberthür Albert
 Vordere Reihe: Holzgang Alois, Wyss Josef, Schuler Martin, Muff Franz, Staub Josef, Garaventa Karl

Der junge Sohn Karl liess sich zum Bauern ausbilden. Er lernte auf der Alp Rigi die Souvenirverkäuferin Anna Maria Kenel vom Gängigerhof in Arth kennen (nahe St. Adrian). Er heiratete sie 1914 und übernahm den Hof. Bald darauf starben seine Eltern, die Mutter 1916 an den Folgen eines Unfalls mit dem Pferdefuhrwerk und der Vater 1917 an Altersschwäche.

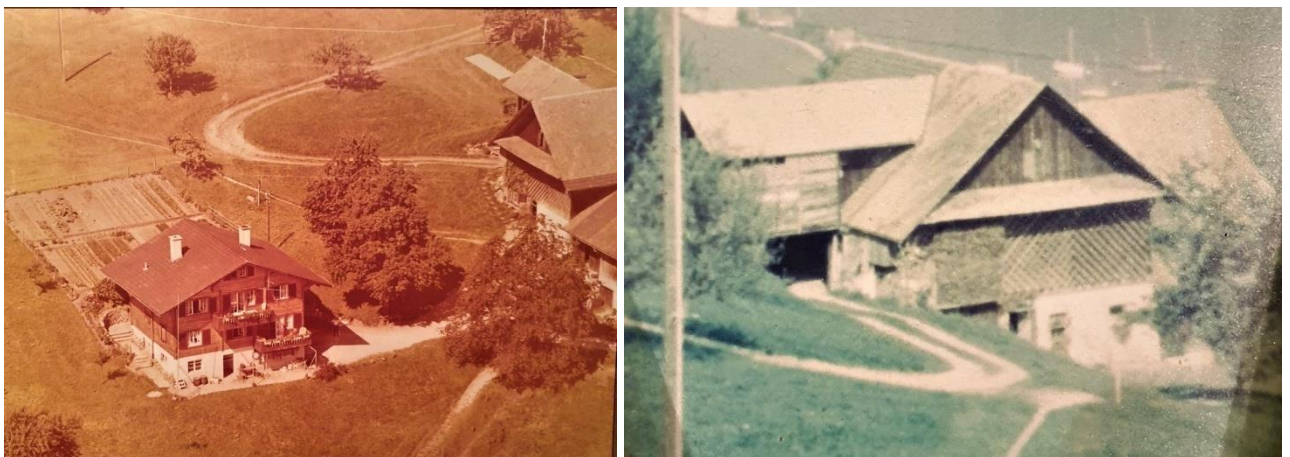
Der junge Karl wurde nun der Bewirtschafter des Heimwesens. Als 8-jähriger Knabe war er noch in Immensee in die Schule gegangen und hatte sich im Dorf sofort gut eingelebt. Doch schon als junger Bursche zeigte er ein noch grösseres Interesse am Tüfteln bei Maschinen wie Jauchepumpen, Mostpressen und Motorrädern, so dass ihn sein Vater einen „Maschinengrind“ nannte.

Er spielte mehrere Musikinstrumente und wurde im Protokoll von 1909 als Gründungsmitglied der Musikgesellschaft Immensee aufgeführt, neben 13 anderen jungen Männern. Im Juni 1918 machte der Verein einen zweitägigen Ausflug zum „treuen Musikkollegen“, der den Sommer auf dem Stoos als Äpler verbrachte. 1920 liess er sich in Küsnacht einbürgern - für 4'000 Fr., damals ein Jahreslohn.



F13: das alte „Gadenhaus“ (PT), F 14: das neue Pächter-Chalet, F 15 rechts: der Neubau anstelle des alten Gadenhauses von ganz links, inzwischen umgebaut und wieder Pächterhaus geworden (jk)

1921 kaufte Karl Garaventa den unteren Teil der „Martlisweid“ für 30'000 Fr., so dass der Betrieb auf eine respektable Grösse von neun Hektaren angewachsen war. Dazu vergrösserte er wohl die alte Scheune im Seelacker. Den oberen Teil der Martlisweid mit dem Wohnhaus und der angebauten Scheune hatte 1918 das Institut Bethlehem gekauft und wurde die Rinderweid „Holzgang“. Es hatte darunter im „Spiegel“ 1897 bereits eine Quelle von Arnold gekauft und 1938 ein neues Reservoir gebaut (2008 neues Reservoir der GWK im „Holzgang“). Das alte Gadenhaus im Seelacker war das erste Pächterhaus.



F 15b: das Chalet vor der Scheune (Bruno Strickler), F 15c: die ausgebaut Scheune; bis 1922 Seelacker geheissen, dann nur noch Martisweid genannt. Bereits der Pächtersohn Bruno Strickler wusste nichts mehr anderes als Martisweid.

Das neue Chalet für die Pächter wurde 1952 neben die Scheune gebaut. Es steht heute im östlichen Rank der Überbauung Martisweid. Hier zog 1969 auch der letzte Pächter Alois Strickler ein, war aber für die grosse Familie zu klein. Er konnte darauf 1976 in das nun

umgebaute Gadenhaus umziehen und dort wohnen bis 2013. Alois wurde 1982-1992 Kantonsrat und 1990-2002 Bezirksrat. Saredi riss 2013 das alte Pächterhaus ab und baute an dessen Stelle das rötliche Wohnhaus (Plan Immensee 1992). Von 1996-2009 folgte die Überbauung von Saredi (Landkauf 1986). Als Alois Strickler 65 war, übernahm 2004 sein Sohn Lukas die Pacht, so lange wie es bei der Überbauung noch möglich war. Er hatte aber auf Schafe umgestellt (Rita Strickler)

II. Karls Start mit dem Holztransportseil 1928

Ein Unfall verändert das Leben von Landwirt Karl.



Nun war eigentlich seine Existenz auf der vergrößerten Landwirtschaft gesichert und breit abgestützt. Doch dann geschah ein Unfall mit einer schicksalhaften Lebenswende. Als er 1921 mit Pferd und Wagen den Bahnübergang - ab 1905 zweispurig - überqueren wollte, scheute das Pferd, das Fuhrwerk kippte und er wurde an Brust und Lunge verletzt.

F16: der überwachsene Bahnübergang bei Rütibühl, noch mit überwachsenen Spuren im Land

Da ein teurer Kuraufenthalt für ihn nicht in Frage kam, riet ihm der Arzt zur Heilung seiner verletzten Lunge einen vermehrten Aufenthalt in der gesunden Waldluft. Das passte ihm. Kurz entschlossen übergab er darauf die Führung der Landwirtschaft einem Neffen und machte sich frei für ein Leben nach seinen eigenen tieferen Ideen und Wünschen.

Die Bahnunterführung beim heutigen Haus von Willy Garaventa kam erst 1976, darauf die Auflösung von fünf Übergängen, auch von jenem in Rütibühl. Ab Oberimmensee zum Fischcratten baute 1978 eine Strassengenossenschaft die Strasse der Bahn entlang, später bis Arth. Leider kam die Fortsetzung bis zum Bahnhof Immensee nicht zustande; daher heute der fehlende Wanderweg (Peter Trutmann)

Die Waldarbeit – die erste Holzseilbahn

Karl Garaventa, nun 33-jährig, übernahm ab 1921 Holzakkorde mit Mitarbeitern bei der SBB. Schon sein Vater hatte zeitweise im Wald gearbeitet. Der grosse Schutzwald an der Rigi-Nordlehne bewahrt unten am See die Eisenbahnlinie vor Steinschlag und Schneerutsche. Dazu muss der Wald gepflegt und durch gezielte Holzschläge und Aufforstungen verjüngt werden; auch neue Fusswege für die Holzfäller und Förster wurden gebaut.

Beim Reisten wurden die Baumstämme in Rinnen zu Tal gegleitet. Teilweise halfen Seile die Baumstämme zu führen. Karl merkte bald, wie gefährlich und fast unkontrollierbar diese Arbeit in den steilsten Teilstücken war und wie das Holz bei den stärksten Schlägen Schaden litt.



F17a, b: Reisten im Herbst und Winter.



F19: die steilen Berghänge, hier im Muotathal

Nun war sein Talent als Tüftler wieder geweckt. Er hatte zeitweise auch bei der Firma Niederberger in Dallenwil NW ausgeholfen. Dabei hatte er Einblick in ihre Pionierarbeit bekommen. Denn als Dorfschmid hatte Remigi Niederberger (1860-1926) schon 1900 begonnen, für die Bergbauern in den steilen Bergtälern Heuseile einzurichten. Dadurch konnten Heuburden bis zu 50 kg schwer mittels eines Hakens zu Tale befördert werden. Bisher dienten Tristen und Holzhütten als Zwischenlager, bis das Heu im Winter auf Schlitten zu Tale befördert werden konnte.



F20a: Heustriste als Heuvorrat



F21: Heuburdi auf dem Rücken



F20b: Hornschlitten im Winter

Vom Heuseil zur Materialeilbahn - Niederberger Dallenwil NW

Etwas später begann Niederberger auch einfachste Transportseilbahnen für die „Bergheimetli“ in den abgelegenen, steilen Höhenlagen zu bauen (1923). Zum Tragseil kam ein Zugseil. So konnten Milch und anderes Material hinunter- und hinauf befördert werden.



F 22: Heuseil mit Haken



F23: Talfahrt



F24: Dallenwiler Milchtransport

Es entstanden die ersten Kleinseilbahnen mit einer Holzboxe und einem Blechdach darüber. Mit der Zeit wollten und konnten auch wenige Personen einsteigen. Sie wurden als „Niederberger Schiffli“ bekannt (bis 1932). Erste einfachste Kabinen kamen dazu. Für bis zu acht Personen genügte eine kantonale Konzession. Erst ab 10 Personen musste eine eidgenössische eingeholt werden.



F25: links das Niederberger „Schiffli“



F26: Mitte mit Wasserkraft versehen, Platz für 2 Personen

F26b: erste Kabine auf Rigi Unterstetten neben dem Restaurant (jk)



Wohl inspiriert durch Niederberger begann Karl Garaventa 1928 selber ein Holztransportseil an der Rigi Nordlehne zu bauen. Es gilt als Startjahr in der weiteren Entwicklung von Seilbahnen. Die Werkstatt hatte er in der Scheune eingerichtet. Die Umlenkseile wurden darauf immer ausgeklügelert.

F18: erstes Holzseil an der Rigi-Nordlehne (Jub)

Die Grossfamilie Garaventa – das damalige Familienmodell

Schon früh musste er für seine Waldakkord arbeiten Mitarbeiter anstellen. Er bezahlte einen guten Tageslohn von vier bis fünf Franken, plus Kost und Logis. Der Arbeitstag begann mit dem Sonnenaufgang und hatte zehn und mehr Stunden; auch die Bauern der Umgebung unterstützten ihn gerne für einen guten nachbarlichen Dienst und einen Nebenverdienst.

Nicht ungewöhnlich für die Familie mit den südländischen Wurzeln war der grosse, familiäre Haushalt. Beim Mittagstisch wurde eine hierarchische Sitzordnung eingehalten. Der Vater als Chef der Familie ganz oben am Tisch, die anderen reihten sich nach ihrer Rangordnung ein. Zu den Knechten kamen im Laufe der Zeit bis zu zehn Holzarbeiter dazu. Seine Frau Maria, eine liebevolle und gutmütige Frau, litt an Diabetes und wurde zunehmend behindert, half aber mit, wo sie konnte. Sie wurde von der Tochter Anna (*1926) unterstützt, die immer mehr die Mutterrolle für den kleinen Willy übernahm.

Für einen guten Eintopf sorgte erlegtes Wild; denn Vater Karl war ein leidenschaftlicher Jäger und besass drei Jagdhunde. Er schoss Gämsen, Rehe, Hirschen, Dachse, Hasen, Marder und Füchse. Nicht immer alles ganz genau nach Vorschrift, vermerkte Willy verschmitzt lächelnd. Aber wer konnte ihm das im steilen und weitläufigen Berggebiet verargen, ihn verraten oder es beweisen. Als Tierfreund frevelte er sicher nicht beim Wild. Im Gegenteil – in strengen Wintern versorgte er die Tiere mit Futter. Das Fleisch benutzte er für das Leben seiner Grossfamilie in der nicht einfachen Zwischenkriegszeit. Die begehrten Marder- und Fuchsfelle konnten für bis zu 120 Fr. verkauft werden.



Im Herbst wurden Obst und Most der rund 300 Apfel- und Birnbäume eingelagert. Mais und Reis konnten durch im Süden gesammelte Maroni eingetauscht werden. Im Garten wurde Gemüse angepflanzt und eingelagert.

F28: alter Riegelbau mit Sicht auf den Hintergrund

Eindrücklich blieben die damals noch kalten Winter. Das Bauernhaus war ein alter, undichter Riegelbau, wo die Kälte durch die Ritzen drang. Trotz Vorfenster bildeten sich Eisblumen an den Fenstern. Geheizt wurde im Backofen in der grossen Essküche mit Kachelofen für die „schöne Stube“. Diese blieb aber reserviert für spezielle Tage wie Sonn- und kirchliche Festtage. Die Toilette bestand

aus einem einfachen Plumpsklo zwischen Wohnhaus und Schopf über der Jauchegrube.

Vater Karl war im Dorf als sympathischer und kontaktfreudiger Mann bekannt. Er engagierte sich in den Vereinen, war eine Zeit lang Präsident der Schützengesellschaft Immensee. In der örtlichen Musikgesellschaft spielte er Trompete, Horn und Tuba. Er machte auch bei der Musiktheatergesellschaft mit.

Die Entwicklung zur jungen Unternehmerfamilie



F 29: Karls Familie um 1940: hinten Carolina, die Mutter und Karl; vorne Vater Karl, Willy und Anna (RH S. 37)

Die Altersunterschiede seiner Kinder waren gross, weil zwischendurch ein Kind früh gestorben war. Carolina (*1914), die älteste, kam ein Jahr nach dem Fuhrwerksunfall zur Welt; sie heiratete später den Knecht Michael Mettler. Es folgten Karl (*1922) und Anna (*1926), die im Haushalt half. Nachzügler Willy (*1934) erhielt den Taufnamen Wilhelm, wohl mit Bezug auf den Wilhelm Tell von Immensee.

Der kleine Willy verletzte sich als Dreijähriger schwer an der Speiseröhre. In einem unbeaufsichtigten Moment hatte er aus Neugierde eine Flasche aus dem Eckschrank in der Stube mit allerlei Gift und Schnaps ausprobiert - vermutlich mit Salpetersäure. Zum Glück kam kurz darauf die Mutter dazu und gab dem schreienden Kind Milch zu trinken. Es folgten wegen der verätzten Speiseröhre ein längerer Spitalaufenthalt im Kinderspital in Zürich, dann Therapien und Nachwirkungen mit Schluckbeschwerden bis ins hohe Alter. Er ging nicht gerne in die Schule, sieben Jahre Primarschule in Immensee (1940-47). Er war ein kleiner, schnell jähzorniger Lausbub, der auch flink der Mutter entwichte, um mit Kameraden am See zu spielen. Doch sein Vater nahm ihn, wann immer möglich, überall mit auf seine Arbeitsorte, aber auch auf die Jagd.



F 30: das neue Wohnhaus mit Werkstatt über der Eisenbahnlinie. 1946 noch ohne diese mächtige Mauer (jk).

Der Umzug von Rütibühl ins „Hünglech“ 1946

Die immer mehr kränkliche Mutter starb 1946. Im selben Jahr folgte der Umzug ins inzwischen bereits geplante und 1945 gebaute Zweifamilienhaus mit einer grossen Werkstatt daneben, im „Teil Hünglech“ über der Bahnlinie und der damaligen Landstrasse und noch ohne die grosse Mauer (1976 Bahnunterführung). Eine Haushälterin sorgte für den Haushalt.

Sohn Karl macht sich selbständig

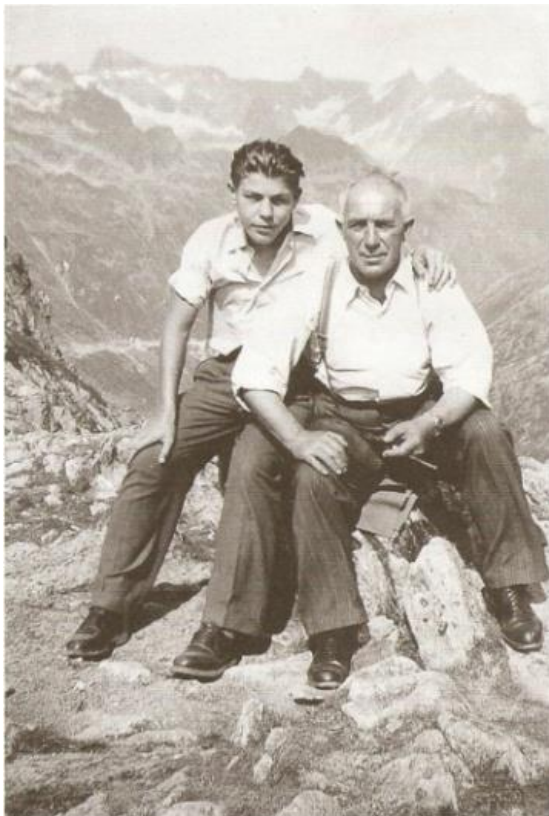
Sohn Karl absolvierte die Ausbildung zum Landwirt, arbeitete eine Zeit lang auf dem gelernten Beruf, bis ihn der Vater in sein neues Geschäftshaus holte.

Doch schon 1949 machte sich der junge Karl selbständig, inzwischen 27-jährig und verheiratet.



Er eröffnete eine eigene mechanische Werkstätte in Immensee. 1952 baute er sein eigenes Haus mit einer Schlosserei an der Artherstrasse 106 in Immensee; 1957 erweiterte er es. Er übernahm Holzakkorde im Tessin und im Bündnerland und beschäftigte bis zu 200 Mitarbeiter, zumeist italienische Holzer. Auch er wurde wie sein Vater ein beliebter Firmenvater für alle.

F 31: das ehemalige Wohnhaus mit Werkstatt von Karl jr. Im Hintergrund die alte Post (jk).



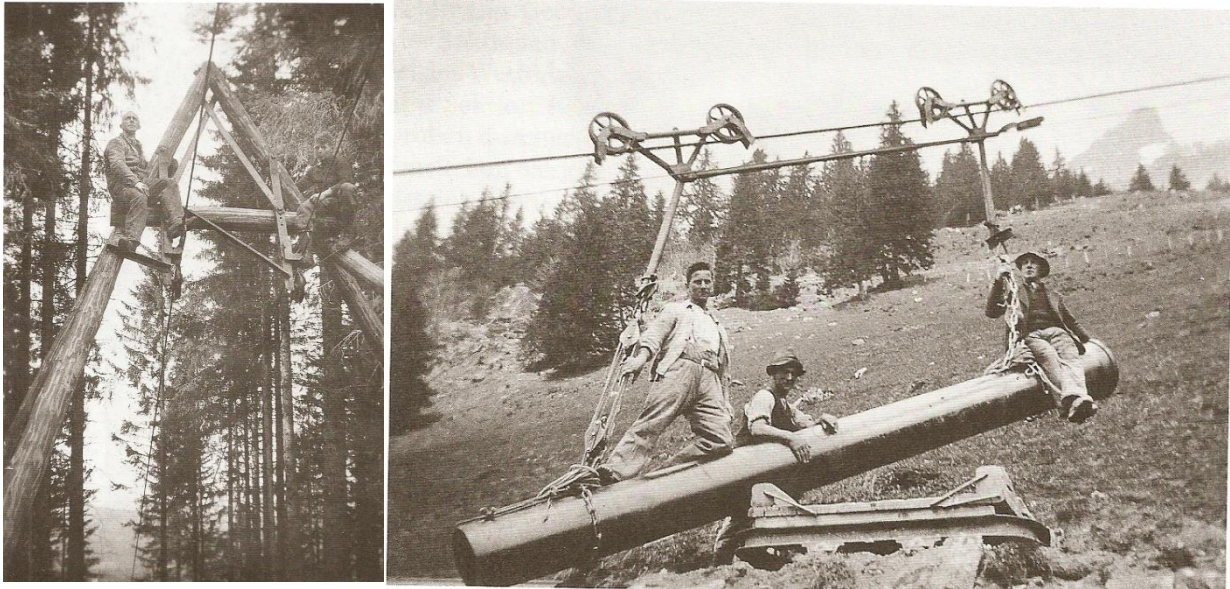
Die Erziehung des jungen Willy ins Geschäft

Der 12 Jahre jüngere Willy besuchte die Primarschule in Immensee und die Oberstufe im Internat des Kollegiums St. Michael in Zug. Aber nach zwei Jahren (1949) drängte der Vater: „Du musst jetzt einen Beruf lernen“. Denn inzwischen hatte sein Sohn Karl den väterlichen Betrieb verlassen und der Vater sorgte vorausschauend für einen Mitarbeiter aus seiner Familie. So begann er im Sinne des Vaters die Lehre als Bau- und Apparateschlossler in Schwyz. Die Nächte waren kurz, denn als Leseratte begann er Westernromane, Kriminal- und Abenteuergeschichten zu verschlingen und begann, von Reisen auf hoher See zu träumen. Schon dachte er, möglich wäre dies durch ein Anheuern bei der Reederei in Basel. Doch wiederum entschied sein Vater anders. Er stellte den jungen Berufsmann nach dem Lehrabschluss in seinem Seilbahngeschäft an.

F32: der 16-jährige Sohn Willy beim Ausflug mit dem Vater ins Wallis 1950 (RH S. 57)

Inzwischen hatte der Vater, von allen fast unbemerkt, die junge Nachbarin Agatha Schuler kennen gelernt, die als Hebamme mit einem eigenen Auto unterwegs war. Er heiratete sie dann 1949 offiziell in Engelberg.

Vom verbesserten Holztransportseil zu weiteren Anwendungen



F 33: links verbessertes Holzumlaufseil und rechts F34a: einfaches Transportseil für die Druckleitung Vater Karl und Sohn Karl auf Holzseil und Röhre



Inzwischen hatte Vater Karl die Basis für den Erfolg sein Seilbahngeschäft gelegt. Sein technisches Verständnis, sein Einfallsreichtum und seine Freude am Experimentieren bildeten die Grundlagen.

So kam er vom Holzerseil auf die Idee von weiteren Anwendungsmöglichkeiten, nämlich von Materialtransporten talwärts wie auch bergwärts.

In Engelberg hatte er 1941 vom Benediktinerkloster die Verlegung der Druckleitung für den Bau eines eigenen Kraftwerkes übernommen. Seine Werkseilbahn beförderte Werkzeug und Material in das kleine, steile Tal Tagenstall hinter dem Hahnen, dem eindrucksvollen Berg beim Eintritt ins Klostertal.

F 34b: eine bereits spezielle Konstruktion für einen speziellen Transport beim Kraftwerkbau des Klosters Engelberg 1941 (RH S. 34)

Die ersten Garaventa-Personenseilbahnen in der nahen Region



F35 Goldau-Spitzibühl 1946 für 4 Personen



F36: erste Zweierkabine in Brunni-Holzegg 1946 (Jub)

1943 baute er eine Materialseilbahn im Alptal von Brunni zur Holzegg; 1946 baute er sie in eine Zwei-personenbahn um. Sie wurde die erste Personenseilbahn von Garaventa. 1959 folgte der Umbau für vier Personen und 1971 für 15 erweitert.



F37: Brunnen-Urmiberg 1951

Ebenfalls wurde eine ursprüngliche Milchtransportbahn in Rickenbach aus Sicherheitsgründen ersetzt, weil sie für ein Trinkgeld oft von Personen benutzt wurde. Sie wurde 1952 durch eine neue Pendelbahn ersetzt und erhielt die kantonale Konzession für vier Personen; die zweite Sektion auf die Rotenfluh wurde 1957 neu gebaut und erhielt die eidgenössische Konzession für 10 Personen.

F38: Rickenbach-Rotenfluh 1. Sektion für 4 P. 1952

In Goldau baute er 1946 eine Material- und Personenbahn für vier Personen auf Spitzibüel auf der Rossbergseite – sie war bis 1970 im Betrieb, in Brunnen eine Bahn für 4 Personen auf den Urmiberg.



Sohn Willy im Geschäft von Vater Karl

Vater Karl half auch da und dort im Seilbahnbau aus oder übernahm kleinere Aufträge. Auch kamen dadurch etwa Arbeiter von anderen Firmen zu ihm. Dabei entstand ganz natürlich ein Austausch von Kenntnissen und Expertisen. Aber der aufkommende Selfmademan Garaventa mit seinen kleinen Transportseilen wurde in der neuen, aufstrebenden Branche nicht ernst genommen.

Willy trat 1954 nach der Rekrutenschule voll in das Geschäft seines Vaters ein. Die Arbeit war hart; denn Helikopter gab es noch keine. Zunächst musste das Seil auf den Berg getragen werden. Starke Männer bildeten eine Gruppe und trugen hintereinander die aufgeteilten Seilringe von etwa 20 Kilogramm zur geplanten Bergstation hinauf. Dort wurde das Seil aufgerollt und zu einer Seilwinde mit Benzin- oder Dieselmotoren ausgebaut. Dadurch konnte das restliche Material für die Bergstation und die Stützen hinaufbefördert werden.

Die harte Arbeit im Seilbahnbau

Von Auge beurteilte der Chef die Seillinie ins Tal. Er verliess sich auf Intuition und Erfahrung und wählte eine optimale Linie. Theodoliten standen noch nicht zur Verfügung - zu teuer! Zwei oder drei Männer steckten die Seillinie mit Pfählen oder einer langen Schnur ab. Sie waren oft bei Kälte und Wind unterwegs und waren froh, sich in einer Alphütte mit einem heissen Kaffee Schnaps aufwärmen zu können. Ein alter Militärmantel schützte vor Regen



F 39: die Intschi-Arnisee-Bahn 1956

und Schnee. Zum Glück gab es bereits gute Schuhe, aber sie kosteten ein halbes Vermögen. Eine der ersten Arbeiten im Seilbahnbau für Willy war die Vier-Personen-Seilbahn von Intschi zum Arnisee im Urnerland. Die Seilwinde für die Montage der Tragseile war zu schwach. Willy behalf sich mit einer Flaschenzugkonstruktion, die das Gewicht halbierte. Später konstruierte er Seilwinden, die sich in 50 tragbare Teile zerlegen liessen.



F 40: Laufkatze eines Kabelkrans

Durch den Kraftwerkbau kam es zu Aufträgen für Lastenseilbahnen beim Bau von Staumauern. Für die Stromverteilung brauchte es Masten und Leitungen. Für den Nationalstrassenbau in den 1960er-Jahren kam der Brückenbau dazu. Dafür spezialisierte sich Garaventa auf die schwenkbaren Kabelkräne, die beim Strassen- und Brückenbau über Schluchten eingesetzt werden konnten. An zwei Masten überquert eine „Laufkatze“ die angehängte Last über die grosse Spannweite.

So füllten sich die Auftragsbücher von Karl Garaventa, der eigentlich Bauer werden sollte. Er hat im Seilbahnbau reüssiert. Im jüngsten Sohn Willy hatte er überglücklich einen Nachfolger gefunden. Vater Karl trat 68-jährig 1956 aus dem aktiven Geschäft zurück und übergab es seinem 22-jährigen Sohn Willy.

Der Zusammenschluss der beiden Brüder 1957



Auch der seit 1949 selbständige, ältere Sohn Karl war erfolgreich, in seiner mechanischen Werkstatt an der Artherstrasse 106. Er übernahm Holzakkorde in der ganzen Schweiz und brachte die Stämme zu den Abtransportstellen. Den grössten Auftrag hatte er 1955 im Sarganserland erhalten. Ein orkanartiger Föhnsturm hatte im Dezember 1954 riesige Waldflächen im Kalfeisental zu Boden geworfen. Um der Borkenkäfergefahr vorzubeugen, musste so rasch wie möglich aufgeräumt und wieder aufgeforstet werden. 30-40 junge Italiener, zumeist aus dem Veltlin, halfen der Firma Karl jr. beim Aufräumen und Abtransport.

F41: Die Werkstatt von Karl jr. an der Artherstrasse 106 Immensee. Karl im Hintergrund, Willy als Aushelfer auf der Leiter (RH S. 59)

Die Seilbahn auf die Seebodenalp, 1953 für 4 Personen von der Firma K pfer gebaut, sollte neu für 10 Personen ausgebaut werden. Vater Garaventa hatte damals mit einer anderen Firma den Seilzug übernommen. Auf die Ausschreibung reichte Willy 1957 eine Offerte ein. Bald stellte sich heraus, dass auch Karl jr. eine Offerte eingereicht hatte.

Der überraschte Willy suchte das Gespräch. Sie kamen überein, dass sie sich nicht konkurrieren, sondern viel schlauer für die Zukunft zusammenarbeiten sollten. Der Umbau der Seebodenbahn ist darauf ihr erster gemeinsamer Auftrag geworden, mit einer Beteiligung von K pfer.



F 42: die 10er-Kabinenbahn für Seebodenalp 1957

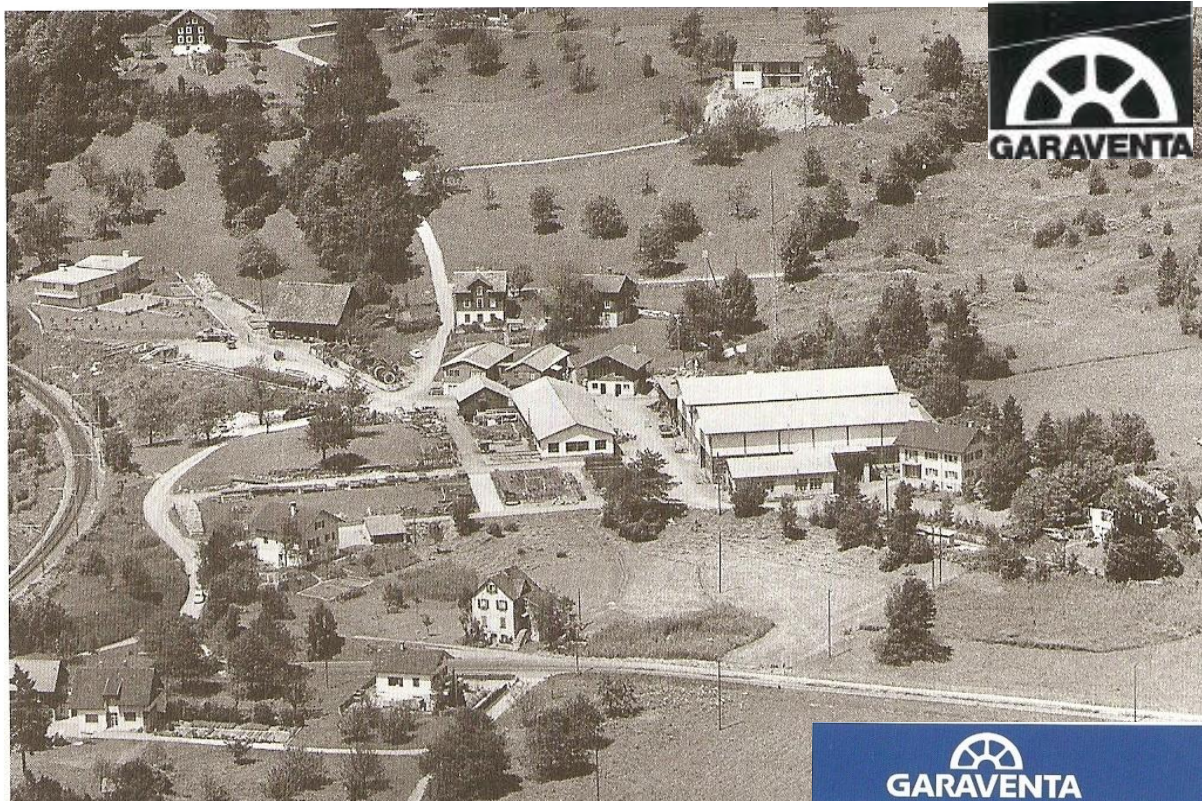
III. „Karl Garaventa's Söhne“ in Immensee 1957 „Garaventa AG“ in Goldau 1960

Auf den 1. Januar 1957 entstand die Kommanditgesellschaft „Karl Garaventa's Söhne, Seilbahn-Maschinenbau, 6405 Immensee“. Als kaufmännischen Direktor stellten sie mit Karl Trütsch (*1934) eine externe Führungsperson für Finanzen und Büro an. Wieder ein Glücksfall. Denn er hatte die Ein- und Ausgaben im Griff und wurde eine Schlüsselperson im wirtschaftlichen Funktionieren des Unternehmens.



F 43-45: Karl Garaventa, Präsident, Willy Garaventa, Vizepräsident, Karl Trütsch, kaufm. Direktor (Jub)

Das Wirken der beiden Brüder stand unter einem guten Stern. Die Werkstätten in Immensee wurden zu klein. In Goldau erwarben sie 1958/59 ein ausreichend grosses Stück Land, voll von Steinen und Felsbrocken. (von Landwirt Karl Beeler, 7'000 m² für 150'000 Fr.)



F 46: die 3 Hallen und Büros in Goldau, leicht darob Haus u. Scheune von Landwirt Karl Beeler. links oben das neue Haus für Karl. oben rechts das Ersatzbau für das Wohnhaus bei der Halle. (RH)

F 47/48: oben das erste Firmenlogo in Immensee, bald darauf das heutige blaue in Goldau (Jub)

Schritt für Schritt bauten sie dort Produktionshallen, Kantine, WC-Anlagen und Büros auf. Dazu kamen laufend neue Fachleute, Ingenieure, Techniker, Kaufleute, Zeichner und handwerkliche Berufsleute dazu; für den Mastenbau engagierten sie Freileitungsmonteure. Familienmitglieder entwarfen das neue Logo mit dem blauen Grund;

Die beiden Brüder harmonisierten und ergänzten sich gut. Karl leitete die Mannschaft bei den Betonarbeiten und koordinierte den Bau der Berg- und Talstationen. Willy widmete sich der Montage und der Mechanik. Das verdiente Geld steckten sie wieder in die Firma, um jederzeit genügend Reserven zu haben. Wie schon Grossvater und Vater investierten sie in Liegenschaften und Land.

Sie wandelten 1960 die Kommanditgesellschaft in eine Familien-AG „Garaventas Söhne AG“ um: Karl Präsident (38) und Willy (26) Vizepräsident. Zusammen besaßen sie 90 % der Aktien. Die restlichen 10 % erhielt Direktor Karl Trütsch (26), damit er bei Uneinigkeit der Brüder den Stichentscheid treffen konnte. Schon bald wurde der Firmenname auf „Garaventa AG“ vereinfacht. Nun war die Firma auch für grössere Projekte bereit und gesellte sich allmählich zu den anderen Seilbahngeschäften in der Schweiz.

Die damals bekannten Seilbahnfirmen

Die Firmen Von Roll, Bell und Oehler waren im Standseilbahnbau im vorletzten Jahrhundert tätig. Von Roll (BE) baute 1890 die Bahn auf den Monte San Salvatore; aber bereits 1908 die erste private Luftseilbahn östlich von Grindelwald zum Hotel „Wetterhorn“ als Bergstation Enge (1677 m). Man nannte sie damals Wetterhorn-Aufzug, hatte aber keinen Erfolg, besonders weil 1914 der Weltkrieg ausbrach und die Gäste ausblieben; daher blieb sie weitgehend unbekannt. Bekannter sind die Seilbahnen 1936 auf die Klewenalp und 1945 in Flims.



Die Firma Bell baute die Standseilbahnen in Lausanne–Ouchy und 1892 aufs Stanserhorn; erst nach dem 2. Weltkrieg auch Luftseilbahnen, 1963 Andermatt-Gemsstock.

Die Firma Oehler (Wildegg AG) baute Standseilbahnen für den Kraftwerkbau; aber 1935 auch die Pendelbahn Melchsee-Frutt. Während des 2. Weltkrieges wurde Alfred Oehler Chef der Genietruppen. Fürs Militär baute er bis 1943 118 Seilbahnen. Er stellte seine Pläne frei zur Verfügung.



Die Firmen Küpfer, Habegger und Städeli stiegen erst nach dem 2. Weltkrieg ins Seilbahngeschäft ein. Küpfer baute eine Pendelbahn für 4 Personen in Attinghausen und 1952 Engelberg-Brunni.

Die Firma Habegger baute viele Seilbahnen im Wallis. 1950 eine erste von Raron nach Unterbäch für 16 Personen und weitere. 1975 von Mörel auf die Riederalp für 80 Personen.





Schliesslich die Maschinenfabrik Städeli von Oetwil ZH baute ab 1957 vor allem für den Wintersport Schlepperskilifte und Sesselbahnen. Um mehr Zeit für das Ein- und Aussteigen zu gewinnen, entwickelte man bald kuppelbare Sessel und Gondeln.

Die bisher unbekannte Seiltransportfirma Garaventa wurde in der damaligen Schweiz kaum wahrgenommen.

Die Familiengründung durch Willy



Willy hatte seine künftige Frau 1959 am Musikfest in Immensee kennengelernt. Sie war Ehrendame, er Fahnenträger. ... und es hatte sofort gefunkt, eine Liebe auf den ersten Blick. Beatrice Studer mit KV-Ausbildung war Privatsekretärin bei einem Anwalt in Luzern und bereits an das Stadtleben mit Kino und Theater gewohnt. Niemals hätte sie gedacht, einen Mann ihres Wohnortes Immensee zu heiraten. Ihr Vater war Schriftsetzer und Korrektor bei der Calendaria und in dieser Zeit der Präsident des Organisationskomitees für das Musikfest. Willy realisierte rasch, dass diese kluge und selbständige Frau gerade die richtige für ihn ist. Denn er wusste, dass in nächster Zeit viel Arbeit auf ihn zukommen und er daher viel auswärts sein würde.

F 55: Hochzeit mit Beatrice Studer 1961, Fahrt auf Seebodenalp (RH S. 67)

Sie heirateten 1961 auf der Seebodenalp und machten eine grössere Hochzeitsreise nach Italien, Spanien und Portugal. Darauf lebte das junge Paar in der Dreizimmerwohnung im Obergeschoss von Willys Elternhaus. 1962 kamen die Töchter Daniela und 1966 Alexandra zur Welt.

F 56: Beatrice Garaventa-Studer, Töchter Daniela u. Alexandra (RH S.69)

Dazwischen war Vater Karl 1965 an einem Herzinfarkt gestorben; denn ein Herzleiden wurde wenige Jahre zuvor entdeckt, das ihn immer mehr geschwächt hatte.

Nach seinem Tod zogen die Witwe, die Arbeiter und Lehrlinge aus. Die junge Familie hatte nun mehr Platz und Privatsphäre. Es folgten An- und Umbauten. Ihr früh verwitweter Vater und ihr Bruder Beat konnten einziehen und waren der jungen Frau eine Stütze, wenn ihr Mann lange abwesend war. Denn es begann der Bau grösserer Seilbahnen in der ganzen Schweiz.



Die Eroberung der Schweizer Berge



Im Auftrag der Schweizer Armee baute die junge Firma 1959 beim Waffenplatz Andermatt eine Seilbahn für den Festungsbau am Bözberg. Ein Jahr später wurde sie für eine Transportbahn am Gemsstock in Andermatt angefragt; denn die Firma Bell wollte danach eine Personenbahn bauen, und zwar mit einer Zwischenstation auf der Gurschenalp (2'212 m).

F 57: Seilbahn Andermatt-Gemsstock, Bell 1963, 2. Sektion

Auf die halbe Höhe führte bereits eine Milchseilbahn. Sie konnte für Transporte ab Andermatt (1'435 m) benutzt werden; von dort bis zur Gurschenalp wurden Pferde, Esel und Maulesel eingesetzt. So konnte die Firma Bell zunächst die Mittelstation Gurschenalp bauen und die erste Sektion 1962 eröffnen.

Auch für die zweite Sektion auf den Gemsstock (2'961 m) wurde wieder Garaventa mit einer weiteren Bauseilbahn beauftragt. Willy, Karl und der Baumeister unternahmen am Wochenende eine Skitour auf den Gipfel, um zu rekognoszieren, wie es dort oben aussah. Es herrschte eine völlige Leere. Sie würden in den Felsen bohren und eine Pollenverankerung ausbetonieren müssen, um das Tragseil anhängen zu können. Zum ersten Mal charterten sie einen Helikopter, der Seilwinden, anderes schweres Material und ein rund 2'000 m langes Seil auf den Gipfel transportierte. Auch eine kleine Holzbaracke mit zwei Kajütenbetten für vier Schlafplätze und Küchenmaterial für die Verpflegung für 3-4 Wochen wurde hinaufbefördert. Willy würde die folgenden Wochen zusammen mit drei



Monteuren dort oben verbringen müssen. Als erstes bauten sie eine Schneehöhle für die ersten zwei Nächte. Dann bauten sie auf dem Schneegrund ein Podest aus Holzbalken, worauf die Baracke aufgebaut und mit Stahlseilen verankert werden konnte. Die vollständige Bahn wurde am 8. Juni 1963 als grosses, touristisches Ereignis eröffnet.

F 58: zuerst eine Schneehöhle, dann eine Baubaracke auf dem Gemsstock. Bild nach der Schneeschmelze (RH S. 79/80)

1961 kamen die Aufträge für zwei Bahnen zu je vier Personen oder eine Kuh im südlichen Calancatal vom Kanton Graubünden. Die frisch verheiratete Braut merkte, dass ihr Willy wohl längere Zeit fernbleiben würde. So erkundigte sie sich, ob sie ihn begleiten dürfte. Die Firma mietete das alte Pfarrhaus und sie wurde die Köchin für die Bauequipe. Alle Speisen mussten rechtzeitig vorbestellt und mit

dem Postauto nachgeliefert werden. Auch verpackte man häufig zuvor gekochte Speisen für den Mittag in isoliertes Kochgeschirr, um den Bergweg zu ersparen.

Von den Transportbahnen zu den Personenbahnen

Anfänglich bauten die Brüder Garaventa nur Transportbahnen. Allmählich verlagerte sich das Geschäft immer mehr zu Personenbahnen. Die speziell auf das Gelände abgestimmten Konstruktionen und Seilbahntechniken entwickelten sie in den eigenen Werkstätten in Goldau, z.B. Fahrwerke, Gehänge und Sicherheitssysteme. Doch Kabinen, Seile, Motoren, komplexe elektrische Bestandteile, grosse Getriebe und Klemmen kauften sie bei anderen Firmen ein.

Auch wurden der Bau und die Montage von Skiliften und Sesselbahnen ein einträgliches Nebengeschäft. Die ersten bauten sie 1959/60 in Münster im Oberwallis (s. Bild) und auf der Rigi. Bis 1990 wuchs die Zahl der Garaventa-Skilifte auf rund 500 an. Hier arbeiteten sie mit der österreichischen Firma Doppelmayr zusammen, so dass bereits eine Beziehung bestand bis zur noch völlig ungeahnten späteren Fusion.



F60: Skilift in Münster VS

Hatte das Erlebnis in Andermatt, den Mut gegeben, etwas Grösseres zu bauen? Denn schon 1964 kam es zum Bau der ersten Grosskabinenbahn für 40 Personen von St. Jakobsbad (884 m) bei Gonten auf den Kronberg (1'657 m) im Kanton Appenzell.

Sie sollte den Tourismus fördern. Doch bereits gab es die ersten kritischen Stimmen von Naturfreunden zum Projekt mit der Befürchtung einer kommerziellen Ausbeutung der Natur. Doch die laufende Vergrösserung der Seilbahnen stand in der allgemeinen Tendenz der damaligen Zeit. In Fiesch erstellten Garaventas Söhne solche für 30 und 20 Personen.

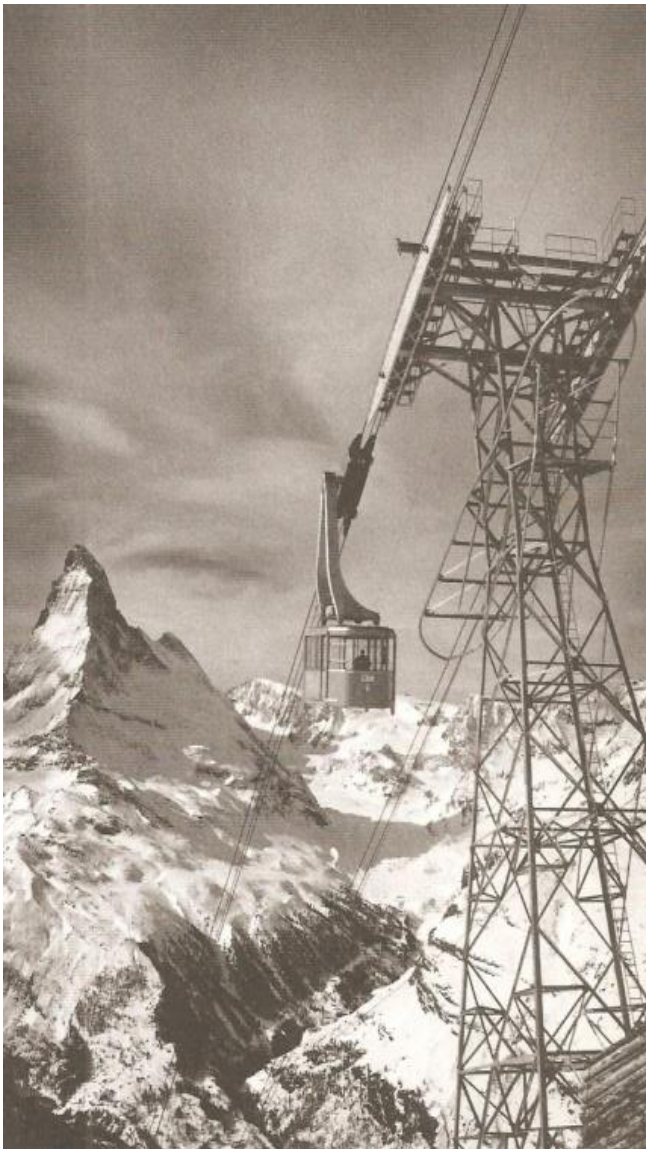
F 61: Seilbahn auf den Kronberg AI



F 62: Fiescheralp-Eggishorn 1966/67.



Im Wallis bauten sie die erste Luftseilbahn von Fiesch auf Kühboden und aufs Eggishorn, dann in Zermatt die Unterrothornbahn.



Willys Frau bezog mit Tochter Daniela und der neugeborenen Alexandra in Zermatt eine Ferienwohnung, um den Kindern die lange Absenz von Papa Willy zu überbrücken. Auch hatte sie inzwischen Autofahren gelernt und konnte so noch besser die Rolle als Mutter und Ehefrau mit jener von Willys Beruf aufeinander abstimmen. Das war ihr wichtig, denn sie selber hatte früh ihre Mutter verloren und legte daher aus Erfahrung grossen Wert auf eine lebendige Beziehung von Mutter, Vater und Kindern.

F 63: Die Unterrothornbahn in Zermatt 1967 (RH, Titelbild)

Der Boom der Luftseilbahnen in der Schweiz ist im Zusammenhang mit der Hochkonjunktur der Nachkriegsjahre zu erklären. Vorbereitet wurde diese Zeit für den Tourismus durch das gute Eisenbahnnetz und die ersten Zahnrad- und Standseilbahnen in den Bergen.

In der Nachkriegszeit wurde das Nationalstrassennetz ausgebaut. Der steigende Verdienst erleichterte den Autokauf und Ferien für eine breitere Bevölkerung oder Fahrten im bequemen Autocar. Die Fünftagewoche und der stark wachsende Skitourismus förderten das Skifahren im Winter in den Bergen und das Wandern im Sommer.

Eine Statistik von 1963 erstaunt. In der Schweiz gab es bereits damals 15 Zahnradbahnen, 51 Standseilbahnen und 113 Luftseilbahnen. Die Brüder Karl und Willy Garaventa sind inzwischen mit ihrem Angebot mittendrin.

Die Expansion ins Ausland 1964



Ein erster Auftrag vom Ausland für die junge Firma kam 1964 für das ferne Ägypten. Eine deutsche Firma sollte eine Brücke über den Nil bauen. Als Vorbereitung erhielt Garaventa den Auftrag, einen Kabelkran über den 500 m breiten Nil zu bauen, eine Arbeit wie sie das früher oft gemacht haben. Der Ort war in der Nähe von El-Birigat zwischen Kairo und Alexandria.

F 66: die ungewöhnlichen Umstände beim Kabelkranbau in Ägypten (RH S. 97)

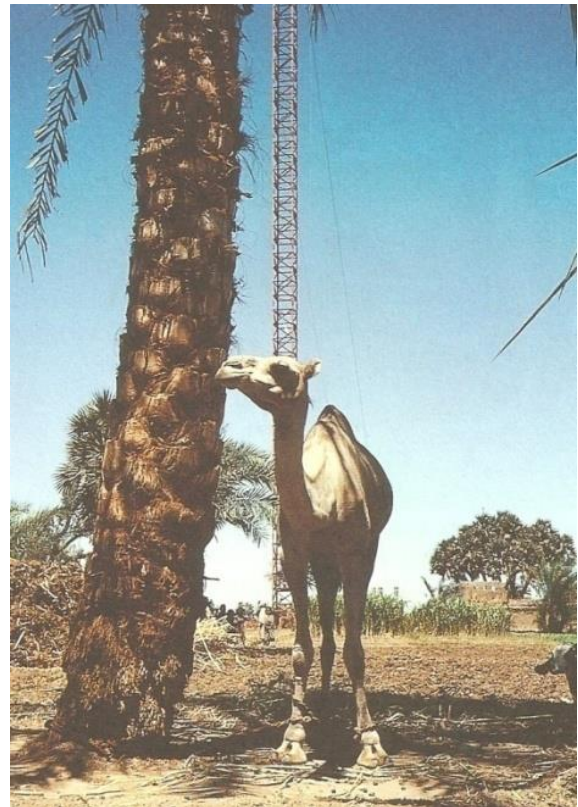
F 67: ein Kamel wartet im Schatten einer Palme auf seinen Einsatz als Lastenträger (RH S. 99)

Die Umstände waren ungewöhnlich. Tagsüber konnte das Thermometer auf 25 bis 30 Grad steigen. Die Baustelle war staubig; dann konnte es wie aus Kübeln regnen und verwandelte den Boden in einen Schlammorast, der beim Abtrocknen an den Autoreifen wie Pech klebte. Man goss zunächst eine Betonplatte, um überhaupt arbeiten zu können. Die zur Verfügung gestellten ägyptischen Mitarbeiter waren arm und wohnten zumeist in einfachen Lehmhütten. Auch die einheimische Verpflegung war etwas ungewohnt.

Der Mast des Kabelkrans sollte 60 m hoch werden und wurde daher aus mehreren Elementen zusammengesetzt. Die andere Flussseite war nur über einen Umweg von einer Autostunde erreichbar. Da kam wieder das Improvisationstalent, vom Vater geerbt, zu Hilfe. Er liess ein Seil spannen, woran ein Boot in der Grösse eines Weidlings als Transportmittel angehängt und auf die andere Seite gezogen werden konnte.

Die Arbeit dauerte drei Monate. Darauf blieb ein Schweizer zurück, um den Kabelkran als Maschinist zu bedienen.

Nach einem Jahr kam ein erneuter Auftrag für einen Kabelkran über den Nil. Dieses Mal in der Nähe von Luxor, der Hauptstadt zur Pharaonenzeit mit den alten Tempeln und den Königsgräbern. Die Spannweite war diesmal rund 900 m und die Masten daher mit 96 m höher. Zu Hilfe für die Kommunikation kam ihm sein Schwager Beat Studer, der soeben von einem einjährigen Sprachaufenthalt in England heimgekehrt war. Eindrücklich war das Betonieren



des nächsten Brückenpfeilers. Eine Hundertschaft von Trägern brachte den weichen Beton in dicht geflochtenen Körben auf den Köpfen an Ort und Stelle. Das glich einer unendlichen Prozession. Einer hinter dem andern bewegte sich die Kolonne bienenfleissig, bis der Pfeiler fertig gegossen war.



Ein unglücklicher Unfall überschattete diese Arbeit. Durch eine Fehlmanipulation löste sich eine Umlenkrolle aus Stahl und traf einen 25-jährigen Italiener auf einer Höhe von 30 Metern. Er stürzte in die Tiefe, wobei ihm eine Querstange den halben Kopf abtrennte. Der Anblick war grauhaft und hinterliess lange ein Trauma. Der Rücktransport in seine Heimat musste organisiert werden.

Nach drei Monaten kehrte die Mannschaft heim, voll von eindrucklichen Erlebnissen. Vor der Heimkehr wurde noch ein Ausflug ans Rote Meer unternommen. Zuvor hatte man einmal einen nahen ägyptischen Tempel besucht. Eindrücklich war auch, wenn ein starker Sandsturm tobte. Dann konnte es mitten am Tag dunkel werden und die Arbeit musste unterbrochen werden. Die Hitze vertrug keinen Alkohol. So kippte z.B. ein Mitarbeiter nach zwei Bier einfach um.

F 68: der hohe Mast für den Kabelkran (Jub)

Der Durchbruch im Seilbahnbau 1968



F 64: 1968 Weggis-Kaltbad für 80 Personen F 65: und 1983 Fräkmüntegg-Pilatus für 40 Personen

Der Zuschlag zum Bau einer Seilbahn von Weggis auf Rigi Kaltbad mit Kabinen für 80 Personen brachte der jungen Firma in Arth-Goldau den Durchbruch im grösseren Seilbahnbau. Sie hatte sich gegen die grosse inländische Konkurrenz von Bell, Von Roll und Habegger durchgesetzt.

Willy Garaventa vermutet, dass die um einiges günstigere Offerte den Ausschlag gegeben hatte. Die jeweils spezielle Herausforderung einer jeder neuen Anlage hat sie immer mehr interessiert als ein grosser Gewinn, wie er später in einem Interview erklärt hat.

Die technische Ausführung mit der Komplexität der Mechanik und Elektronik musste bereits einer strengen staatlichen Kontrolle für die Sicherheitsanforderungen genüge leisten. Sie erforderte eine Überwachungsanlage, um die Bahn in einem Notfall sofort stoppen zu können.

Diese heute noch überwältigende Anlage über die steilen Felswände mit der sagenhaften Rundschau auf die Landschaft um den Vierwaldstättersee gab der Erbauerfirma ein beeindruckendes Ansehen und weltweiten Respekt. Touristen aus aller Welt fahren hoch und staunen über die technische Leistung der Herstellerfirma. Dadurch wirkte sie wie eine stille, aber nachhaltige Propaganda. Ob sie sich auch tatsächlich auf das nächste grosse Projekt in den USA ausgewirkt hat, ist aber nie offen erklärt worden.



F 69: die bereits hohen Sicherheitsanforderungen. Hier eine Rettungsübung für den Notfall

Aber auch kritische Stimmen der Naturschützer wurden unüberhörbar. Ihnen kam das Garaventa-Projekt entgegen mit nur drei Seilbahnstützen mit Betonfundamenten statt mit der damals üblichen Stahlgitterkonstruktion. Die Natur- und Heimatschützer bewegten sich im Spannungsfeld der Entwicklung des Tourismus und der Bewahrung einer intakten Natur. Der Tourismus bringt zwar einen wirtschaftlichen Erfolg, hat aber auch eine negative Seite in seiner übertriebenen Unkultur. Für Erholungssuchende eröffnen die Bergbahnen einer breiteren Bevölkerung willkommene Möglichkeiten, aber auch nur wenn die Natur intakt bleibt. Die Diskussion wird bis heute weiter heiss betrieben. Wie das bei den jüngsten Bauvorhaben in Interlaken, Grindelwald und Zermatt zu lesen ist oder wie sich die Vereinigung Pro Rigi zum neuen Gondelbahnprojekt Weggis-Kaltbad kritisch äussert.

Die Rekordbahn in Squaw Valley 1968

Der bereits gute Ruf der Garaventa drang offenbar bis nach Amerika. Denn kaum war diese fertig gebaut, erhielten sie den Zuschlag in Amerika, und diesmal gegen eine internationale Konkurrenz von Deutschland, Frankreich, Italien und Amerika.

Alexander Cushing hatte 1954 die Idee, die Olympischen Winterspiele in sein Tal zu holen. Für ihn war das ursprünglich eher ein Marketinggag für seinen kleinen Skiort Squaw Valley als ernst gemeint. Aber er erhielt 1960 überraschend den Zuschlag – und dies unter andern gegen St. Moritz und obwohl noch gar keine Infrastruktur für einen derartigen Anlass vorhanden war.

Die Brüder Karl und Willy waren über ihren Zuschlag selber überrascht, denn sie waren noch nie in Amerika gewesen, konnten kaum Englisch und hatten noch keine Seilbahn in dieser Grösse von 125 Personen gebaut.

Im Laufe des Jahres 1967 flogen sie nach San Francisco und danach in das 340 km östlich in den Bergen gelegene Squaw Valley. Die östliche Seite vom Skiort sollte durch eine Pendelbahn mit 600 Höhenmetern auf die 2'500 m hohe Bergstation erschlossen werden.

Das war ein riesiges logistisches Unternehmen. Das ganze Material musste in Goldau vorproduziert, per Bahn nach Basel, per Rheinschiff nach Amsterdam, mit dem Hochseeschiff nach San Francisco und dann per Lastwagen 340 km landeinwärts nach Squaw Valley transportiert werden. Alles wurde von Goldau aus geleitet.



F70: Hochseeschiff für den Transport nach Squaw Valley (RH, S. 113)

Im Frühling 1968 flog Karl mit seiner Mannschaft ab, um die Bahn zu montieren. Sie bildeten in einem gemieteten Haus eine familiäre Wohngemeinschaft. Im Oktober löste ihn Willy ab.

An Weihnachten konnte die Bahn eröffnet werden, nachdem sie zuvor der härtesten amerikanischen Prüfung unterzogen worden war. Die Experten lobten das Werk. Die Mannschaft überwachte die ersten Betriebsmonate.

Frau Beatrice von Willy konnte ein letztes Mal mit ihren Töchtern vor der Einschulung nachreisen, sich als Waschfrau

nützlich machen und Gastfreundschaft mit Schweizern knüpfen, die in die USA übersiedelt waren. Der Grossauftrag in Amerika bezeugte eindrücklich Garaventas Fähigkeit zur Verwirklichung weiterer ähnlicher Projekte.



F 71: die eindruckliche Talstation (RH S. 121)

F 72: Die Fahrt zur Bergstation (Jub)
oben ein Netz von Skiliften



F73: unten Seilbahn Weglosen-Seebli Hoch-Ybrig



Das nächste Grossprojekt im Hoch-Ybrig

Der nächste Grossprojekt im Stile von Amerika mit 125 Personen Fassungsvermögen war jenes im Hoch-Ybrig von Weglosen zum Seebli.

Er erschloss 1970 „das neue Skiparadies für die Zürcher“, in nur einer Autostunde erreichbar. Der damalige Zürcher Stadtpräsident hatte das Projekt gefördert. Er war der Meinung, man sollte mögliche Erholungsgebiete in der Nähe unterstützen, statt auf überlasteten Autostrassen ins ferne Grau-

bünden zu reisen. „Walensee – oh Qualensee“ sang das Trio Eugster in dieser Zeit. Der obere Seilschuh (s. Bild F73) wurde in Goldau gefertigt und an Ort zusammengesraubt. An der Talstation in Weglosen hinter dem Sihlsee baute man ein genügend grosses, mehrstöckiges Parkhaus für diese Bahn mit möglichen 125 Personen. Wie in Amerika mussten auch hier strenge Sicherheitsmassnahmen berücksichtigt werden. Ein spezielles Bremssystem, die Fangbremse, muss verhindern, dass die Bahn bei einem Seilbruch ungebremst in die Tiefe saust. Die Passagiere sollen mit einem Rettungsseil, einer Rettungsbahn oder gar durch einen Helikopter evakuiert werden können.



Garaventa hatte sich inzwischen zum führenden Seilbahnhersteller entwickelt.

Aufsehen erregte das grosse Projekt in Snowbird, einem Wintersport- und Sommerresort in der Nähe von Salt Lake City. 1971 war sie eine der längsten, grössten und stärksten Luftseilbahnen der Welt.

F 74: Snowbird, nahe Salt Lake City, im Staate Utah



In dieselbe Zeit fällt auch der Bau einer neuen Bahn auf den Säntis. Die erste Seilbahnen war damals 1935 eine der ersten grossen in den Alpen gewesen, gebaut von der deutschen Firma Bleichert Leipzig - anstelle einer projektierten Zahnradbahn, die viel teurer gewesen wäre. Garaventa baute 1974 eine neue und grössere für 100 Personen.

F 75: die neue Säntisbahn

Eine harte Existenzprobe

Kaum zu glauben, dass dieses erfolgreiche Unternehmen gerade in dieser Zeit einem unglaublich harten Existenzkampf entgegenlaufen sollte.

In Hochfelln, 100 km südöstlich von München und 40 km westlich von Salzburg, führt die Seilbahn für 70 Personen über zwei Sektionen und rund tausend Meter Höhendifferenz auf den Gipfel. Willy Garaventa begann 1969 zu bauen. Doch die Bodenbeschaffenheit stellte Probleme. Bauwerke mussten verschoben und neue Berechnungen angestellt werden.



F76: die Hochfelln-Seilbahn in Südbayern, die zweite Sektion auf den Berg Hochfelln

Das führte zu zeitlichen Verzögerungen und im Winter fiel viel Schnee, so dass der Bau wieder unterbrochen werden musste. Als die Bahn endlich fertiggestellt war, rentierte sie zunächst nicht. Das Unternehmen konnte die geleistete Arbeit nicht zahlen. Es drohte der Konkurs. Willy und sein Bruder Karl entschieden, statt ein Millionenloch abzuschreiben, den Betrieb der Bahn vorläufig selbst zu übernehmen. Der kaufmännische Direktor Karl Trütsch trug diese gewagte Strategie mit. Zur Überbrückung mussten die Brüder bei der Bank ein Millionendarlehen mit Verpflichtung über das private Vermögen aufnehmen. Der Schwager Beat Studer stellte sich als Betriebsleiter zur Verfügung. Auch der Sohn von Karl trat ins Unternehmen, bis die Gemeinde Bergen bereit war, sie zu übernehmen. Entweder glückte der Befreiungsschlag oder es drohte der Ruin selbst für die Firma Garaventa. So ernst war die Lage.



F 77: das Gipfelkreuz von Hochfelln. In der Ferne der Chiemsee im Bundesland Bayern

Es sollte lange zehn Jahre dauern, bis die Bahn endlich so erfolgreich war, dass der Verlust ausgeglichen werden konnte und sie von der Gemeinde Bergen übernommen wurde.

Es wurde an allen Ecken und Enden gespart. Die damals mehr als 100 Mitarbeiter nahmen für eine gewisse Zeit Kurzarbeit auf sich, so dass niemand entlassen werden musste. Die familiäre Atmosphäre im Betrieb half mit, diese Krise zu überstehen. Man hielt durch dick und dünn zusammen, auch wenn nicht alle im Detail mitbekamen, in welche Schieflage das Unternehmen durch Hochfelln geraten war. Ein Aufgeben stand nie zur Diskussion. 1983 konnten sie sich von Hochfelln zurückziehen.

Eine Schwerlastenbahn für eine Mine in Grönland 1973



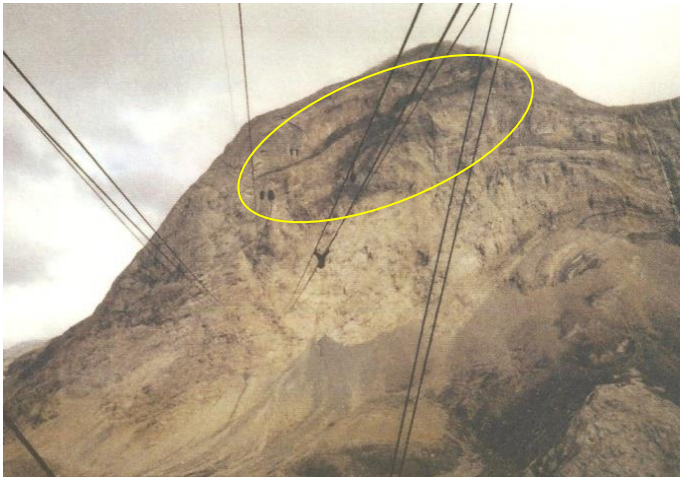
F 78: Die Talstation mit dem Eisbrecher als Wohnraum (RH, S. 141)

An der Nordwestküste Grönlands in Maarmorilik wurde seit Jahrzenten Marmor abgebaut. Doch nun sollten weitere Rohstoffe dazu kommen. Karl Garaventa hatte für dieses Vorhaben bereits eine erste Occasions-Transportseilbahn für Sondierbohrungen, Material- und Personentransporte gebaut. Die Sondierbohrungen waren erfolgreich und versprachen hohe Gewinne beim Abbau von Zink und Blei im Innern des etwa 500 m hohen Felsen auf der gegenüberliegenden Fjordseite; später fand man noch Silberanteile.

Willy Garaventa sollte nun über den Fjord eine zweite, grössere Schwertransportseilbahn bauen, um die Erschliessung der Rohstoffmine zu ermöglichen. Er hatte sich zuvor eingehend über die Besonderheiten von Grönland eingelese. Das weckte die Abenteuerlust seiner Jugendzeit für Weltreisen und er war nun höchst gespannt, was ihn dort erwartete. Mit Chefmonteur Toni Forster - sie waren seit einem Unfall in Squaw Valley Freunde geworden - flogen sie 1973 über Kopenhagen an die Westküste und mit dem Helikopter zwei Stunden, unterbrochen durch einen Zwischenhalt, in nördlicher Richtung zum Fjord mit der Miene. Schon der Überblick über die riesige Eisfläche mit ihren Gletschern, Bergen, Seen und dem Meer waren beeindruckend. Doch der Ort sollte noch seine Tücken zeigen.

Unterkunft bot ein ausgedienter Eisbrecher mit Kabinen und Räumen für die 70 bis 120 Personen, die im Schichtbetrieb arbeiteten. Später kamen Wohnbaracken dazu für 300 bis 400 Personen, aber nur für zwei Frauen, einer Geologin und einer Chemikerin. Innerhalb des Stollens wurde das Gestein zerkleinert, sortiert und auf der Seilbahn verladen. Am Meer wurde es zu Pulver verarbeitet. Die Blei- und Zinkkonzentrate wie auch noch zusätzliche Sil-

beranteile wurden mit Förderbändern auf die Schiffe verladen. Das wertlose Gestein wurde mit einer Schienenbahn in einen Seitenstollen gebracht und dort ins Meer gekippt.



Die fünf mitgereisten Monteure waren mit dem Bau der Anlage beschäftigt, später kamen noch drei bis vier dazu. Denn da und dort musste der Felsen im Permafrost gesichert und Verankerungen angebracht werden. Monteure mit Bergführerausbildung führten Geologen am Felsen und im Eis herum.

F 79: die Angel-Mine im Bergstollen auf 500 m Höhe mit dem Engelbild (RH, 149)

F 80: Talstation mit Personen- und Lastenseilbahn (RH, S. 150).

Doch das Leben dort oben im hohen Norden war monoton. Nur Felsen, Kälte und Eis. Sie waren von der Aussenwelt komplett abgeschnitten. Kommunikation bestand durch Telegramme. Bald packte den einen oder andern ein schlimmes Heimweh. Willy musste für alle da sein. Er war 16 Stunden am Tag beschäftigt und magerte ab. Sein Einsatz war für drei Monate vorgesehen.



Völlig absorbiert, spürte er seine Grenzen und schrieb seiner Frau, sie möge für eine Weile auf Besuch zu kommen, um ihn etwas zu entlasten. Er könne die Baustelle unmöglich verlassen.

Doch sie meldete zurück, dass sie nur mit den Kindern kommen würde.

F81: Frau Beatrice in Grönland (RH, S. 143)

Er berichtete zurück, das sei bei den hier herrschenden Umständen nicht möglich. Ein heimgereister

Ingenieur konnte sie überzeugen, allein für zehn Tage hinzureisen. Sie konnte ihn als geübte Sekretärin bei den Arbeitsrapporten entlasten. Dann bemerkte sie sicher, dass das Team in der einsamen Gegend viel zu wenig Abwechslung einräumte und sich so von der strengen Arbeit nicht lösen konnte.

In Folge organisierte das Team in den eingeschalteten freien Stunden und Tagen Ausflüge mit einem motorisierten Schlauchboot in einen Seitenfjord, um Saiblinge zu fischen, sie zu

braten und genussvoll zu verzehren. Bei Ebbe sammelten sie Miesmuscheln und bereiteten sie im kochenden Salzwasser zu. Im Fjord konnten sie Wale beobachten. Im Wasser schwammen Eisberge, es kam zu donnernden Eisabbrüchen. Sie nahmen das einfache Leben der Grönländer wahr, die vom Robben- und Fischfang lebten.

Das Klima war vergleichbar wie bei uns auf 3'000 m Höhe. Die Pflanzen glichen unseren Alpenblumen, waren aber kleiner. An warmen Tagen belästigten sie lästige Stechmücken. Die Temperatur schwankte von 20 Grad an einem Sommertag, aber bis zu 30 Grad minus an einem Wintertag. Sie erlebten beides, denn aus dem vorgesehenen Aufenthalt von drei wurden sieben Monate.

Willy, der kontaktfreudige, offene Naturmensch, konnte in dieser Zeit in Grönland Freundschaft mit dem kanadischen Geologen John Willson aufbauen. Sie fanden schnell dieselbe Wellenlänge und konnten an den langen Abenden diskutieren über Gott und die Welt. Dabei reifte die Idee, Garaventa könnte in Kanada eine Filiale eröffnen ...

...und noch etwas Ungewöhnliches von Willy Garaventa. Er konnte auf die Dauer sein persönliches Leiden nicht verbergen. Die in der Kindheit verätzte Speiseröhre machte ihm immer wieder zu schaffen. Er litt am Rückfluss von Magensäure in die Speiseröhre, die sich entzündete und zu Schluckbeschwerden führte. Regelmässig musste er ins Spital, um die Speiseröhre auszuweiten. Oder er führte zwischendurch diese Prozedur zu Hause selber aus und machte dabei die Speiseröhre mit einem Spray gegen den Brechreiz unempfindlich. Ein Spezialist setzte 1972 eine Magenmanschette ein. Die Verbesserung war aber nicht anhaltend. 1982 ging nichts mehr. Er wog nur noch 65 kg und konnte nicht mehr schlucken. Derselbe Spezialist Rossetti entfernte einen Teil der Speiseröhre und platzierte den Magen weiter oben durch einen Magenhochzug. Das war riskant. Er lag längere Zeit auf der Intensivstation und fiel für längere Zeit bei der Firma aus. Doch wieder hatte er Glück. Er erholte sich.

Bei diesem gesundheitlichen Hintergrund und bei dieser hohen Arbeitsbelastung im hohen Norden, kann man nun verstehen, dass der Besuch seiner Frau im hohen Norden für ihn lebenswichtig war...

Expansion nach Kanada

Der Geologe John Willson machte mit der Idee, in Kanada eine Filiale zu eröffnen, ernst. Beim Rückzug nach neun Monaten aus Grönland folgte er seinem Freund Willy in die Schweiz und liess sich in Goldau zum Seilbahnbauer ausbilden. Auch Karl fand die Pläne einer Filiale in Kanada für das Geschäft lohnend.

Beide Brüder waren sich bewusst, dass das nur gelingen konnte, weil sie im Betrieb zu Hause um eine junge, erfinderische Mannschaft wussten, die voll motiviert mitzog, und sie sich auf sie in Treu und Glauben verlassen konnten. Allein auf sich gestellt, wäre die ganze Entwicklung in der Firma nie möglich gewesen.

1974 wurde in Surrey im Grossraum von Vancouver die erste Filiale eröffnet. Toni Forster wechselte dorthin, um beim Aufbau mitzuhelfen. Schon bald kam der erste Grossauftrag:



eine Pendelbahn für 100 Personen auf den 1231 m hohen Hausberg Grouse Mountain von Vancouver als Ergänzung einer kleineren, älteren Bahn. Hier erfuhren sie die Stärke der kanadischen Gewerkschaften. Ein Streik, der die Zufahrt zur Baustelle blockierte, konnte nur beendet werden, indem Willy ein bis zwei Männer anstellte, welche die Präsenz der Gewerkschaft während der ganzen Bauzeit markierten (1976).

F 82: Vancouver, die Seilbahn auf den Hausberg Grouse-Mountain (RH, S. 155)

F 83: die faszinierende Landschaft Kanadas



Es ging nicht lange, begann Kanada seine Faszination auf die Schwyzer ausstrahlen. Hatte schon Grönland durch seine Grösse und Einzigartigkeit stark beeindruckt, weckten nun die Weite der Landschaft und die ausgedehnten Wälder ein Gefühl von Freiheit. Es war hier

nicht alles so stark reglementiert wie in der Schweiz. So kam die Lust, Abenteuer zu erleben und das Land zu entdecken. Mit Kollegen und gecharterten Wasserflugzeugen unternahmen sie Ausflüge, übernachteten in einer Hütte oder in einem Zelt, gingen fischen oder auf die Jagd. Es konnten ein Schwarzbär, ein Elch und eine Bergziege erlegt werden - natürlich nur mit einer Lizenz. Dem Bär zog man an Ort das Fell ab, nahm das Fleisch mit ins Camp, um es zu braten und zu verzehren. Das minderwertige Fleisch und die Knochen blieben liegen und waren am nächsten Tag verschwunden, von wilden Tieren gefressen. Das Fell kam als Souvenir mit in die Schweiz.

Willy begann vom Auswandern zu träumen, nahm das Einwanderungsverfahren in Angriff, unterstützt von einem Schwyzer Auswanderer, der Bauer auf der Rigi war, und jetzt in Kanada eine Farm mit Milchkühen besorgte.

Und seine Frau Beatrice? Auch sie war drüben und hatte ihre beeindruckenden Erlebnisse. Aber als Frau dachte sie zuerst an ihre Kinder, die bereits in die Schule gingen, und an ihren Vater, den sie betreute. Sie konnte sich nicht entschliessen. So war es auch für Willy sofort klar. Ohne Frau und Kinder könnte er nie glücklich sein. Zudem war er auch in Immensee verwurzelt und fühlte sich dort zu Hause. Chefmonteur Toni Forster war nicht so stark an seine Heimat gebunden und liess sich in Whistler Mountain nieder, 120 km nördlich von Vancouver, ein grosses Skigebiet im Winter, ein Wanderparadies im Sommer.

Das Geschäft in Kanada entwickelte sich gut. Vielfältige Aufträge konnten sie ausführen.



Ab 1978 setzte die Filiale auf eine neue Sparte. Sie spezialisierte sich auf Treppenlifte, zunächst in öffentlichen Gebäuden, dann auch in Privathäusern; auch Senkrechtlifte kamen dazu.

An der Weltausstellung 1986 in Vancouver baute sie eine Gondelbahn, die im westlichen Sektor das Haupttransportmittel der Ausstellung wurde. 2002 wurde Canada Lift selbständig.

F 84: der senkrechte Hauslift (Garaventa Lifte)

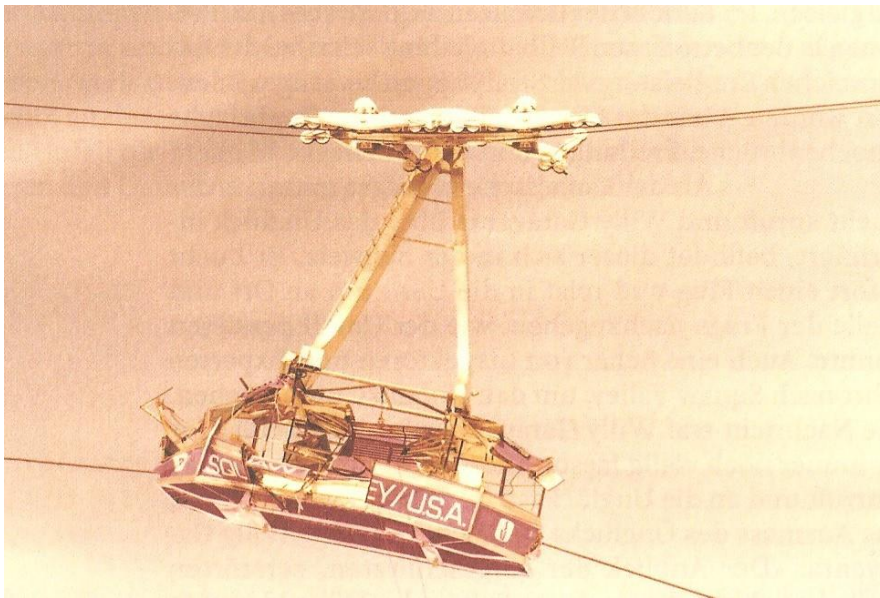


F85: die Gondeln über der Stadt Vancouver bei der Expo 1986

Das Drama in Squaw Valley –im Jubiläumsjahr 1978

Zum 50 Jahre-Jubiläum wurde eine Broschüre verfasst, welche die Meilensteine der Firmengeschichte beleuchtet. Angefangen hatte sie 1928 mit der ersten Holztransportseilbahn an der Rigi-Nordlehne und inzwischen sind sie an der Weltausstellung in Vancouver tätig als Zeichen eines weltweiten Goodwill. Ihr eigenes Ingenieur- und technisches Büro in Goldau arbeitet mit langjähriger Erfahrung und grossem Know-how.

Und doch geschah gerade in diesem Jahr, wo alles zum Feiern für die 110 Personen bereit lag, das grösste Unglück, das einem solchen Unternehmen geschehen konnte. Und an einem Ort, wo sie den ersten weltweiten Ruhm erreicht hatten – in Squaw Valley.



F 86: ein Tragseil hatte die Kabine durchschnitten (RH, S. 159)

Ein gewaltiger Schneesturm hatte am 15. April das eine Tragseil aus den Rollen gelöst und wie ein Büchsenöffner die 125 Personenkabine aufgeschlitzt. Vier Passagiere waren sofort tot,

rund 30 Personen wurden wie Strohpuppen herumgeschleudert und erlitten Knochenbrüche, Prellungen und einen Schock. Die Kabine hing an einem Seil in der Luft. 300 Freiwillige halfen mitten im Sturm die Überlebenden aus ihrer Notlage zu befreien.

Willy hatte die Nachricht vom Unglück mitten in der Nacht vom kanadischen Manager erfahren. Er buchte sofort einen Flug, um an Ort und Stelle der Frage nachzugehen, wie das passieren konnte. Der Anblick war unfassbar.

Eine Schar von Inspektoren und Experten, aber auch die Firma selbst, ging der Ursache nach. Es ergaben sich keine mechanischen oder elektrischen Defekte. Der einzige mögliche Schluss: bei einem so starken Sturm hätte die Windmessung Alarm auslösen müssen. Hatte man das Warnsignal überhört oder darauf nicht reagiert? Alexander Cushing, der Initiator der Bahn, beharrte auf der Meinung, ihm sei gesagt worden, diese Bahn könne unter allen möglichen Bedingungen betrieben werden und sie seien dadurch irreführt worden. Die Brüder Garaventa widersprachen heftig, sie hätten vor solchen Gefahren gewarnt.

Es folgte ein 10jähriges Verfahren mit den verschiedenen Parteien. Es drohte der Firma eine Schadenssumme von bis zu 180 Mio. Dollar, was wohl die ganze Firma ruiniert hätte. Doch die Ursache blieb ein Geheimnis. Offiziell hiess es dann als Ursache „höhere Gewalt“ - ohne finanzielle Folgen für die Firma.

Der Tod von Karl Garaventa 1989

Karl Garaventa litt schon früh an Herzproblemen. 1965 musste er wegen eines Herzinfarktes ins Spital. 1981 kam eine weitere Herzoperation dazu. Er kaufte sich ein Schiff, um sich leichter beim Fischen zu erholen, bei seiner liebsten Freizeitbeschäftigung. 1989 verkaufte er es.



Er brauche mehr Ruhe, starb aber wenige Tage darauf, 67-jährig.

Das war natürlich ein Schock für Willy. Sie hatten sich immer gut verstanden und ergänzten sich. Konnten sie vorher die Verantwortung im Geschäft immer teilen, spürte er nun, wie die ganze Last auf ihn als nun nachfolgenden Verwaltungsratspräsidenten zurückfiel. Er wurde nachdenklich. Auch seine Ärzte rieten ein allmähliches Zurücktreten, weil sie seine Überbelastung spürten.

Wie weiter...?

Willy wusste, dass seine Töchter und die Nachkommen von Bruder Karl das Unternehmen nicht übernehmen würden. Sie waren alle bereits anderweitig orientiert. Man musste nach einer anderen Lösung suchen, wenn man den Fortbestand sichern wollte.

F 87: Bild aus dem Nachruf von Karl Garaventa 1922-1989

IV. Nachfolger der Garaventa AG 1993

Das Management-Buy-out 1993

Anfangs der 1990er-Jahre fand man im Management-Buy-out die beste Lösung für den Fortbestand der Firma. Karl Trütsch, Werner und Ernst Inderbitzin werden mit einem neuen Investor Beat Frey die Firma übernehmen.

Der Vollzug kam auf Anfang 1993. Die Nachkommen von Karl und auch Willy Garaventa wurden ausgezahlt. Der Firmenname blieb „Garaventa AG“.

Willy erhielt einen kleinen Aktienanteil und verblieb im Verwaltungsrat (bis 2016). So konnte er den gleitenden Rückzug besser verkraften. Durch eine freundliche Vereinbarung durfte er jederzeit Baustellen und Firmengelände betreten. Seine beiden Töchter Daniela und Alexandra hatten andere Pläne und hatten nichts mit der Firma zu tun.



F88: Karl Trütsch (*1934) VRP, Werner Inderbitzin (*1946) CEO, Istvan Szalai (*1959) Technik

Der bisherige Geschäftsführer Karl Trütsch (*1934) wurde Präsident des Verwaltungsrates, Werner Inderbitzin (*1946), lic.oec. HSG, Vizepräsident und Geschäftsführer. Er war 1991 über Karl Trütsch zur Garaventa gestossen, nachdem er zuvor 18 Jahre bei der „Dätwyler AG“ tätig gewesen war, zuletzt als CEO. Er sah bei der Firma Garaventa ein brachliegendes Potenzial im internationalen Seilbahngeschäft und die Chance einer massgeblichen Beteiligung. Bei Dätwyler verblieb er noch weitere 12 Jahre im VR.

Istvan Szalai (*1959), dipl. Ing. ETH, Vater von Ungarn (Flucht beim Ungarnaufstand 1956), Mutter von Gersau und in Schötz aufgewachsen. Er kam nach dem Studium 1987 per Zufall zur Garaventa zunächst als Leiter Design und Engineering, 1990 als Leiter Technik und war 1995 zum Direktor Engineering& IT aufgestiegen.

Karl Trütsch mit der Firmentradition im Rücken, Werner Inderbitzin mit der internationalen Erfahrung der weltweit agierenden Firma „Dätwyler AG“ und Istvan Szalai als genialer Techniker – sie wurden ein erfolgreiches Trio. Sie retteten den Fortbestand der so sensationell aufgestiegenen Firma im Seilbahnunternehmen.

Die innovativen Erneuerungen der 1990er-Jahre

Die Eroberung der Alpen ging in den 1990er-Jahren in eine neue Runde. Es ging sehr oft darum, die inzwischen technisch veralteten Bergbahnen durch moderne Systeme zu erneuern und ihre Kapazität zu steigern. *F90: 1992 Wengen-Männlichen mit einer*



F91: 1992 Titlisbahn: rotierende Kabinen, und eine solche 1997 bei Kapstadt-Table Mountain.

F90: Wengen-Männlichen der 1990er-Jahre



F92:1994 Doppelschlaufen in Verbier und 1995 in Crans-Montana mit besserer Stabilität

F93:1995 doppelstöckige Seilbahnkabinen Samnaun (Garaventa)



F94: 1997 Sechsergondel in Vietnam, 60 km südwestlich von Hanoi, zum grössten Huong Pagoda Heiligtum des Buddhismus in den Karstbergen. Talstation in einem Kloster.

F95:1999 Dreiergondel in Jericho zum Berg der Versuchung mit dem historischen Kloster Qarantal



F96:2001 La Mongie, Seilbahn zur Sternwarte auf den Pic du Midi (2877 m) 50 km südlich von Lourdes in den Pyrenäen

F97: 2002 Neuenburg, unterirdische Standseilbahn mit Niveaueausgleich der Kabinen zur Expo 2002

Zusammenschluss der schweizerischen Seilbahnunternehmen

Es ist nicht erstaunlich, dass es bei diesem weltweit verbreiteten Ruf und Erfolg zum Zusammenschluss mit den anderen kleineren Seilbahnfirmen kam. Garaventa übernahm 1986 Küpfer und 1991 die Städeli-Lift AG, die 1987 bereits die Schlepperlifte Swoboda von Oberweis A übernommen hatte. Für den italienischen Markt wurde 1989 eine Filiale in Lana im Südtirol gegründet. Für Österreich kam es 1992 in Gmunden (Salzkammergut A) zu einer Filiale, die später in Girak Garaventa umbenannt wurde. In den USA wurde 1992 die Position durch den Zusammenschluss mit der CTEC in Salt Lake City gestärkt. Auch Japan wollte Garaventa Bahnen in ihrem Land. Es kam zu einem Lizenzvertrag mit Mitsubishi.

Nur bei der möglichen Übernahme der Seilbahnabteilung der Von Roll, seit 1982 mit Habegger verbunden, zögerte Garaventa. So kam Konkurrent Doppelmayr 1996 zum Zug und wurde dadurch stärker – mit staatlicher Mithilfe (Walter Beeler). Beide kämpften nun um die Spitzenposition im Seilbahnbau in Europa.

Drei starke Partner für Stahlseile, Kabinen und Steuerungen

Am Anfang hatte Garaventa in den Werkstätten vieles selber hergestellt. Doch die Seile und etwas später die Kabinen wurden von Spezialfirmen auswärts eingekauft. Etwas später war es auch die elektronische Steuerung, ein Spezialgebiet der Firma Frey in Stans. Es entwickelte sich eine gute Partnerschaft mit diesen Firmen.

Stahlseile von Fatzer Romanshorn

Der 17jährige Joachim Fatzer gründete 1836 eine Seilerei für Hanfseile in Romanshorn.

1900 kamen die ersten Stahlseile dazu. Mehrere Stahldrähte werden zu Litzen und diese dann zu einem Seil gedreht. Sie sind elastisch und können beliebig gebogen werden.



F 98: Joachim Fatzer Hanfseilerei und F 99: Stahlseil mit Litzen zum Seil gedreht (I)

Die Firma entwickelte sich gut. 1992 wurde sie in die „Brugg Drahtseil“ eingegliedert. Das Kabelwerk Brugg wurde 1896 von Gottlieb Suhner als Filiale gegründet und entwickelte sich von 1911-1945 zu einem grossen Industrieunternehmen. Ab 1970 übernahm sie verschiedene Firmen und wurde ein Konzern mit 4 Geschäftsbereichen plus Immobilien.



F 100: neues Fabrikationswerk 2016 in Romanshorn, 15'000 Tonnen Seil pro Jahr

BRUGG
Group

FATZER
BRUGG

Die Kabinen von CWA Olten



F 101: Carosseriewerk Aarau

F102: Werk heute in Olten

Anton Frech baute 1939 amerikanische Autos in Sanitäts- und Feuerwehrautos um. 1956 baute er für seinen Militärfreund und Seilbahnbauer Müller die ersten

Seilbahnkabinen und stellte darauf die ganze Produktion um. 1980 konnte in Olten ein neues Werk gebaut werden. 2001 kam die Firma unter das Dach von Doppelmayr.

Die Seilbahnsteuerung von der Frey AG Stans



F 103: Frey AG Stans Oberdorf

1966 suchte Fritz Frey, Bürgenstock Hotel-Besitzer, einen technischen Leiter. Es meldete sich Gerhard Hürzeler, der in seiner Seilbahnsteuerung im Zweimannbetrieb arbeitete und nicht ausgelastet war.

Frey sah aber sofort das Potenzial von Steuerungen und gründete die Frey AG in Stans Oberdorf.

Die Firma wurde zum Schrittmacher in der Steuerung und in der Antriebstechnik im Seilbahnbereich, anfänglich mit einer Elektromechanik, dann bei der Vollelektronik und schliesslich bis zur vollständigen Computersteuerung.

V. Die Fusion zur Doppelmayr/Garaventa Holding 2002

Der Markt in den Alpenländern stagnierte, aber in Osteuropa und Asien erhoffte man sich eine weitere Expansion. Es lockten neue Anwendungsfelder im Sommertourismus und im möglichen Seilbahnverkehr in den Grossstädten.

Werner Inderbitzin sah einen möglichen Konkurrenzkampf mit der doppelt so grossen Firma Doppelmayr in Wolfurt, nahe bei Bregenz in Vorarlberg A voraus. Sie hatte bereits 8'200 Anlagen in 68 Ländern gebaut, besass also ein weltweites Netz von Niederlassungen und Vertretungen. Daher suchte er eine bestmögliche Zusammenarbeit. Jetzt konnte er noch aus einer Position der Stärke verhandeln; denn unter seiner Geschäftsführung war der Umsatz innerhalb von neun Jahren von 60 auf 200 Mio angestiegen. Karl Trütsch (*1934), ein Gegner der Fusion, war 2001 in Pension gegangen. Das VR-Präsidium hatte zu Inderbitzin gewechselt.

Im August 2001 gaben Garaventa und Doppelmayr ihre Partnerschaft bekannt. Im Januar 2002 wurde sie vollzogen. In der ausgehandelten Holding wurde vereinbart, dass beide Part-



ner selbständig je ihre eigenen Kräfte, Ressourcen und ihr Know-how weiterhin nutzen sollten. Die abgesprochenen Kompetenz- und Entwicklungszentren waren für Doppel-

mayr die verschiedenen Umlaufseilbahnen wie Gondel- und Sesselbahnen, jene für Garaventa die Pendel-, Standseil- und Materialbahnen, dazu sämtliche Bahnprojekte in der Schweiz. Das Ziel der Holding war, die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und neue Anwendungsfelder zu erschliessen. Der Bereich Treppenlifte und die Firma in Kanada wurden von der Fusion aus-

genommen. Im Bild das neue Logo der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe (F104)
Im Verwaltungsrat nahmen im Januar 2002 die beiden Vorarlberger Hanno Ulmer und Michael Doppelmayr und der Goldauer Werner Inderbitzin Einsitz. Der Holdingname war „Ropetrans AG“ mit Sitz in Rotkreuz.



F105: Hanno Ulmer und Michael Doppelmayr

F 106: Werner Inderbitzin (Archiv Garaventa)

Der Umsatz der Doppelmayr Gruppe betrug 2001 vor der Fusion 404 Mio. Fr. mit weltweit 1'100 Mitarbeitern (650 in A); jener der Garaventa AG 174 Mio. Fr. mit 520 Mitarbeitern (280 in der CH). Garaventa erhielt entsprechend einen Drittel der Aktien als Minderheitsteilhaber. Die knapp 35 % Aktienanteile verkaufte sie nach 8 Jahren wieder zurück an Doppelmayr, nachdem sich der Erfolg der Fusion eingestellt hatte. Vorher hätten sie noch aussteigen können, .z.B. wenn die Fusion nicht geklappt hätte.

Die Geschichte der Doppelmayr in Wolfurt bei Bregenz in Vorarlberg

Karl Doppelmayr (1855-1933) hatte 1893 eine Reparaturwerkstatt für die Landwirtschaft und Textilfabriken in Wolfurt gegründet. Er produzierte ab 1900 auch Weinpressen für das Südtirol. Sein Sohn Emil (1889-1967) übernahm 1928 und baute 1937 auf Initiative des Vorarlberger Skipioniers Sepp Bildstein den ersten Schlepperskilift in Österreich. Während des Weltkrieges wurde die Firma ein Zulieferant für den Wehrdienst. Ab 1946, nach dem Krieg, baute sie Skilifte. Sohn Artur (1922-2017) übernahm 1955 und wurde in ganz Österreich ein berühmter Patron. Er baute die Firma Doppelmayr zu seiner beachtlichen Grösse aus.

Sohn Michael (*1958) und Hanno Ulmer, sein Finanzchef, übernahmen 1994 die gemeinsame Führung. Sie konnten 1996 die Seilbahnabteilung der Von Roll Thun übernehmen. Die beiden handelten mit Werner Inderbitzin die Partnerschaft durch eine Holding aus. Vater Artur leistete bis zuletzt harten Widerstand. Er musste darauf sogar aus dem Aufsichtsrat ausgeschlossen werden.



F 107: das Firmengelände in Wolfurt, bei Bregenz

F 108: Artur Doppelmayr

Die Erfolgsgeschichte geht weiter ...

Die Fusion stellte die Arbeit der Firma Garaventa auf eine völlig neue Grundlage. Doch die Vision beider Firmen ging auf. Es kam zu Zweigniederlassungen in Uetendorf bei Thun, in Sion und in Schwanden. Mit der neuen Sicherheit im Rücken konnten auch in Goldau das Betriebsgelände neu geplant und neue Fabrikationsgebäude erstellt werden.



Zwischen 2007/08 wurde das ganze Gelände von 30'000 m² neu verplant und die Bauten nach dem neusten Bedarf gebaut (20 Mio.): im Erdgeschoss die Werkstätten für Hydraulik, Mechanik und Stahlbau, im Obergeschoss helle Büros für 130 Mitarbeiter, 42 Parkplätze

oben F 109: das grosse Betriebsgebäude, Büroeingang rechts hinten (Garaventa)
unten F 110: Blick von oben auf die Rückseite des ganzen Betriebsgeländes (jk)

Die Doppelmayr/Garaventa-Gruppe realisierte in der Folge zahlreiche wegweisende Projekte. Es folgen einige Beispiele.

Die spektakulärsten Bauten in der Schweiz waren 2012 die Cabriobahn auf das Stanserhorn und 2017 die neue Bahnanlage mit den vier Niveau ausgleichenden Trommeln auf den Stoos, mit bis zu 110 % Steigung, die steilste Standseilbahn der Welt.



F 111: die Cabriobahn auf das Stanserhorn (Garaventa)



F 112: die Stoosbahn mit 110 % Steigung (Garaventa)



F 113: Stadtgondeln in London über die Themse nach Greenwich (Garaventa)

Ein neues Arbeitsfeld eröffnete sich in den modernen Grossstädten, wo Busse in den verstopften Strassen stecken bleiben und Untergrundbahnen zu teuer oder unmöglich sind. Ein erstes Anschauungsbeispiel einer städtischen Gondelbahn bot die Expo 86 in Vancouver, dann die Expo in Lissabon 1998. In London verbindet seit 2012 eine Gondelbahn die östlichen Stadtteile Greenwich-Docklands über die Themse.

In Bolivien bei den grossen benachbarten Städten La Paz (Hauptstadt) und El Alto wurden zwischen 2012 bis 2018 zehn verschiedene Seilbahnliniengengebaut, ein ganzes Verbindungsnetz in der Luft. Sie umfassen heute eine Länge von 32 km mit Kabinen für 10 Personen. Auch in Kolumbien verbindet seit 2018 eine 3.3 km lange Stadtseilbahn den Südwesten und den Südosten.



F114: eine Stadtseilbahn in Bolivien (Garaventa)



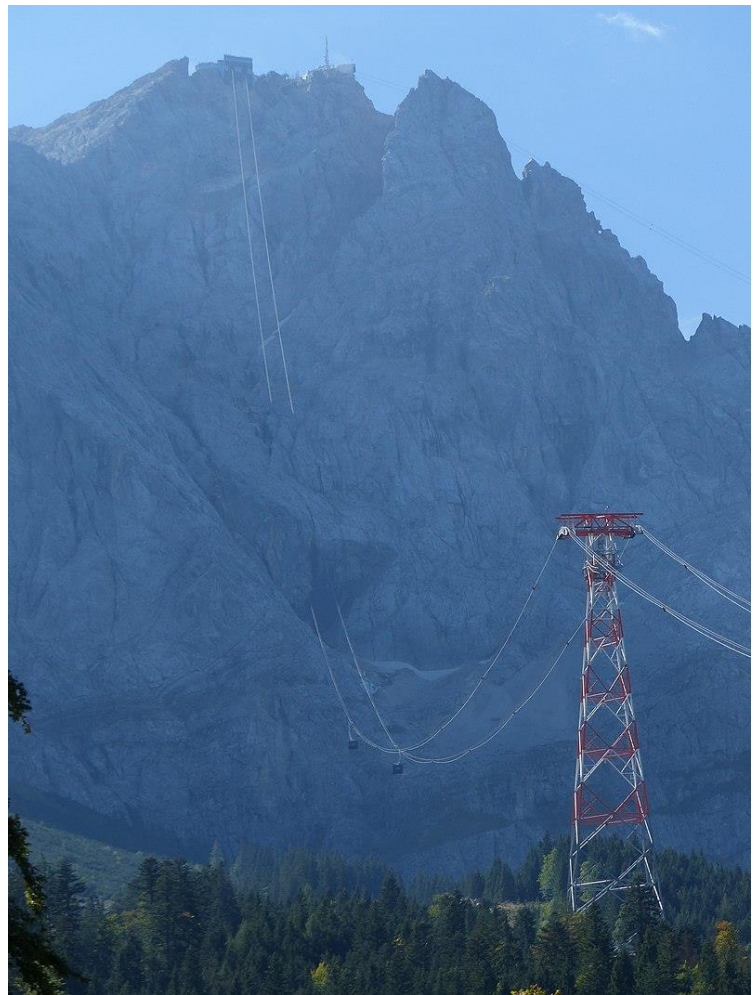
Im Nordosten von Vietnam wurde 2016 eine Pendelbahn für die Passagiere über die Halong-Bucht gebaut mit doppelstöckigen Kabinen für 230 Personen. Die höchste Stütze ist 188.8 m hoch, um den Schiffsverkehr nicht zu stören.

F 115: Halong-Bucht (Garav.)

Letztes Beispiel einer Bahn der Superlative

Eine weitere Bahn mit Superlativen in Bayern. Die Pendelbahn für 120 Personen fährt von Eibsee 1018 m auf die Zugspitze, mit 2963 m der höchste Berg Deutschlands. Sie liegt südlich von München, in der Nähe von Garmisch-Partenkirchen. Sie überwindet 1945 Höhenmeter, hat eine einzige, 127 m hohe Stütze. 24 Seilreiter verbinden die beiden Tragseile mit dem Zugseil, um größere Schwingungen zu verhindern. Sie wurde 2017 als Ersatz für die alte Seilbahn gebaut. Auffällig ist auch die Bergstation.

F 116: Eibsee-Zugspitze mit der hohen Mittelstütze



F117: ein Seilreiter



F118: die Bergstation als Hochplateau

Führungswechsel bei der Garaventa in Goldau



Werner Inderbitzin war bei Garaventa CEO seit 1993. 2008 gab er diese Aufgabe an Szalai weiter; verblieb aber noch VR-Präsident bis 2016, 70jährig geworden. Hanno Ulmer löste ihn als Präsident für eine Zwischenzeit von 2 Jahren ab. Inderbitzin blieb noch bis 2018 im VR in Goldau und bis 2019 bei der Doppelmayr/Garaventa Holding Ropetrans.

F119: Werner Inderbitzin (Archiv Garaventa, bei der Vertragsunterzeichnung mit der Firma Doppelmayr)



Istvan Szalai seinerseits blieb CEO bis 2018 (seit 2008). In dieser Zeit hatte er die Stellung der Garaventa als Marktleader in der Schweiz und als Innovationsführer beim Bau von Pendel- und Standseilbahnen weltweit gefestigt. 2016 wurde er neben Präsident Hanno Ulmer für 2 Jahre Vizepräsident und darauf 2018 selbst Präsident.

F120: Istvan Szalai (Garaventa)



2018 gab Szalai seinerseits den CEO an seinen Firmenkollegen Arno Inauen ab. Er ist ETH-Ingenieur und Betriebswissenschaftler, seit 2014 neben Szalai als COO bei Garaventa tätig.

F121: Istvan Szalai links übergibt an Arno Inauen rechts (G)

Führungswechsel auch bei Doppelmayr Seilbahnen GmbH in Wolfurt



Auch im Vorarlberg kam es bei der Doppelmayr Seilbahnen Gruppe zu einem Führungswechsel. Die lang-jährigen Partner Michael Doppelmayr und Hanno Ulmer, seit 1994 die Chefs, gaben 2019 die Führung an Thomas Pichler und Gerhard Gassner weiter.

F 122: Gerhard Gassner (links) und Thomas Pichler (rechts) (IS)

Schliesslich der Führungswechsel bei der Holding Ropetrans in Rotkreuz

Die Doppelmayr/Garaventa Gruppe hatte 2019/20 einen Umsatz von 872 Mio. und 3'403 Mitarbeiter, davon 1'665 in Österreich und 390 bei Garaventa. Mit Tochtergesellschaften, Niederlassungen und Vertretungen ist sie in 50 Ländern vertreten und hatte bis dato 15'100 Anlagen in 96 Ländern gebaut. 2019 wurde die Holding in eine SE (Societas Europaea) umgewandelt.

2019 übergaben Michael Doppelmayr, Hanno Ulmer und Werner Inderbitzin die gemeinsame Führung der Doppelmayr/Garaventa Gruppe nach 17 Jahren an Thomas Pichler (50, Ita-



lien) und Istvan Szalai (60 Schweiz).

Da Doppelmayr und Ulmer bereits seit dem Herbst 1994 die Doppelmayr Gruppe in Wolfurt gemeinsam führten, kam es in der Pressemitteilung zur Schlagzeile, dass sich die beiden „nach fast 25 gemeinsamen Jahren an der Spitze“ in den VR zurückziehen. Diese Schlagzeile muss jedoch durch die 17-jährige Mitführung von Werner Inderbitzin im VR der Doppelmayr/Garaventa Gruppe „Ropetrans AG“ präzisiert werden.

F 123: Istvan Szalai (links) und Thomas Pichler (rechts)

Zum Abschluss



Die Eröffnung der Stoosbahn weckte 2017 in Rebekka Haefeli, Buchautorin und Journalistin, wohnhaft in Zürich, die Neugierde für das Unternehmen Garaventa. Ein erster Kontaktversuch mit Willy Garaventa scheiterte. Er gebe keine Interviews.

Seine Tochter Alexandra fand jedoch einige Tage später, eine Rückschau auf das bewegte, vielfältige Berufsleben wäre für alle, Familie, Freunde, Mitarbeiter und Interessierte eine Bereicherung.

So kam das Buchprojekt „Willy Garaventa, Biographie des Schweizer Seilbahnköniglers“ ins Rollen. Es folgten viele Gespräche bei Willy zu Hause.

F124: Autorin Rebekka Haefeli mit Willy Garaventa

Die Erinnerung wurde geweckt und holte eine Episode nach der andern hervor. Seine Frau Beatrice, die Töchter Daniela und Alexandra, Verwandte, Freunde und Bekannte beteiligten sich am Austausch. Es wurden Dokumente, Fotos und Dias im Keller, im Estrich ausgegraben und von überall herbeigetragen. Das Buch erschien 2019 im „Hier und Jetzt Verlag“.

Kurzportrait von Willy aus der Biographie:

- **Familienmensch**, privat und in der Firma
- **Naturmensch** für Wald und Tiere
- **Autodidakt** aus praktischen Erfahrungen
- **Teamgeist** mit Gespür für gute Mitarbeiter
- **Kampfnatur** durch die verätzte Speiseröhre
- **Charakterkopf** mit Willen, Mut und Urvertrauen.



F 125: Willy Garaventa 2019, 85-jährig (G)

Biographie und Geschichte

Aus dieser Biographie wurde die Geschichte der Garaventa-Seilbahnen herausgeschält. Sie beeindruckt durch die vielen Geschichten und Erlebnisse von Willy, der als Monteur im Ausendienst tätig war. Sie bleibt aber eine Biographie von Willy und keine eigentliche Firmengeschichte, wurde da und dort vermerkt.

Die Hintergründe beim Aufbau der Firma, der Übergang nach seinem Ausscheiden und die spätere Fusion mit Doppelmayr sind nur angesprochen und mussten aus Fachartikeln und in Gesprächen mit beteiligten Personen, speziell auch bei Karl Trütsch und Werner Inderbitzin, die am nächsten operativ tätig waren, nachgefragt und ergänzt werden.

Letzter Bearbeitungsstand: 29. März. 2022