

**Zeitschrift:** Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz  
**Herausgeber:** Autorinnen und Autoren für Architektur  
**Band:** - (2017)  
**Heft:** 38

**Artikel:** Beton in der Bergwelt : die Brücken des Stauwerks Wägital  
**Autor:** Brunner, Thomas  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-685511>

### **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**

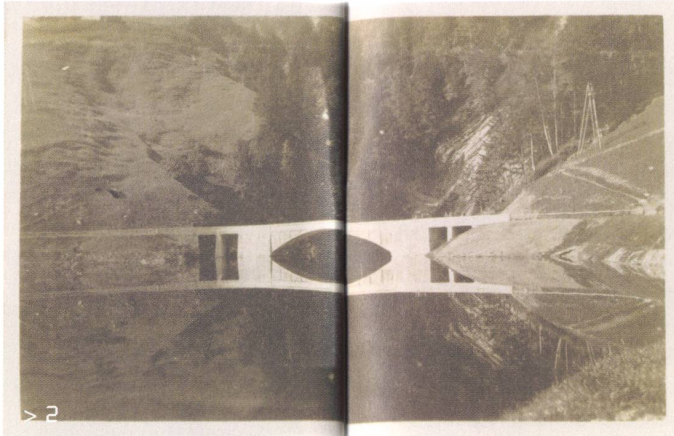
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 05.07.2025

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



## Beton in der Bergwelt – Die Brücken des Stauwerks Wägital

von Thomas Brunner, Denkmalpfleger SZ

**Der Bau des Kraftwerks Wägital von 1922 bis 1925 war ein komplexes Unternehmen. Neben den Installationen für die Bewirtschaftung des Wassers beziehungsweise der Stromproduktion mussten insbesondere für die Anlage des Stausees im Innerthal verschiedene bauliche Vorkehrungen getroffen werden.**

Die Staumauer an der Schräh war bei ihrer Fertigstellung mit 112 Metern Höhe – wovon 66 Meter Betonmauer sichtbar sind – die höchste Talsperre der Welt. Das maximale Stauziel liegt bei 900 Metern über Meer. Sämtliche Bauten auf dem Talgrund unter dieser Kote – darunter die Kirche – mussten dem Stauseeprojekt geopfert werden. Als Kompensation wurde Neu-Innerthal im Bereich Sehrhalten mit der neuen Kirche, Pfarrhaus und Schulhaus nach den Plänen der Architek-

ten Müller & Freytag aus Thalwil errichtet. Überhaupt waren bedeutende Architekturbüros der Zeit an der Anlage engagiert. Die architektonische Gestaltung der Staumauer in der Schräh verantworteten die Gebrüder Pfister, Zürich. Die imposante Kraftwerkzentrale in Siebnen schufen die Zürcher Architekten Gebrüder Adolf und Heinrich Bräm. Beton als Baumaterial wurde hier nicht allein aus bauökonomischen, sondern offensichtlich auch als gestalterisches Ausdrucksmittel der Zeit nach dem Krieg verwendet.

Zu den Nebenbauten des Stausees im Wägital gehört die Strasse, die über die Staumauer und um den See herumführte. Die rechtsufrige Strasse wurde mit einer Gesamtbreite von 4.3 Metern etwas grosszügiger gebaut als diejenige auf der linken Seeseite, deren Gesamtbreite nur 3.6 Meter beträgt.

Die kleineren Bachläufe wurden in traditioneller Art mittels kleinerer Bogenbrücken überwunden. Diese Betonbogen wurden mit Natursteinblossen verkleidet, sodass sie vordergründig den Eindruck von echten Steinbogenbrücken erwecken.

### Pionier des Betonbaus

Die Brücken mit grösserer Spannweite entwarf der Ingenieur Robert Maillart (1871–1940). Er ist einer der Pioniere des Betonbaus, speziell des Betonbrückenbaus, wo er Statik, Ästhetik und Nützlichkeit in eleganten Einklang brachte. Beide der von ihm entwickelten pionierhaften Tragwerksysteme für Betonbrücken sind im Kanton Schwyz vertreten. Sein letztes Werk – die Strassenüberführung zwischen Altendorf und Lachen von 1940 – ist ein Dreigelenkbogen mit Kastenträger. Dieses Kon-

- > 1 «Stausee Wägital». Ansichtskarte von Henri Müller, Uster 1932 (StASZ/Slg. Kloster Einsiedeln, Bilddok. 2905)
- > 2 Schrähbachbrücke 1926 (StASZ/Slg. Kloster Einsiedeln, Bilddok. 2913)
- > 3 Neu-Innerthal – Kirche, Schul- und Pfarrhaus – mit der Flienglibachbrücke im Bau 8.7.1924 (StASZ/Slg. Kloster Einsiedeln, Bilddok. 2859)



zept hatte Maillart erstmals mit Erfolg bei der Brücke über den Inn in Zuoz 1901 angewendet. Die bekannteste ist die Salginatobelbrücke bei Schiers GR, die 1991 von der American Society of Civil Engineers (ASCE) zum «World Monument» ernannt wurde.

Das Tragsystem mit versteiften Stabbogen, ebenfalls eine eigene Erfindung, realisierte Maillart erstmals im Wägital. Hier baute er 1923 bis 1924 drei Brücken, die aufgrund dieser neuen Konstruktionsform sehr kostengünstig ausfielen. Das hohe Bergtal gelangt so zur weltweit ersten Stabbogenbrücke nach Maillarts System, das sich bis dahin insbesondere im Stahlbrückenbau bewährte und nun auch im Betonbrückenbau zahlreiche Nachfolger fand.

### **Veränderte Erscheinung**

Die kleinste der drei, die Ziggenbachbrücke im hinteren See, ist noch eine klassische Betonbogenbrücke von 21 Metern Spannweite, deren Fahrbahn nicht in einer Biegung, sondern polygonal gebrochen über den Bach geführt wird. Je eine seitliche Querwand leitet die Fahrbahn von der Vorbrücke zum Scheitel des Betonbogens, dessen Widerlager senkrecht zum Bachlauf steht. Hier erstaunt weniger die statische Lösung als die Verschiebung von Bogen und Fahrbahn als gestalterisches Element.

Die Flienglibachbrücke bei Neu-Innerthal überspannte die Bucht des Baches in einem Bogen von 38.70 Metern Spannweite. Auf den schmal dimensionierten Betonbogen waren Querwände gestellt, die die Fahrbahn mit der

kräftigen, zusätzlich versteifenden Brüstung tragen. Die Kräfte von Eigenlast und Belastung wurden dadurch gleichmässig verteilt, was die Brücke sehr stabil machte. Für den Bau reichte ein leichtes Lehrgerüst aus, was die Baukosten der Brücke tief hielt. Aufgrund der besonderen klimatischen Verhältnisse stellte man jedoch schon kurz nach der Fertigstellung der Brücke 1924 Frostschäden am Beton fest. Als Massnahme mauerte man daher die seitlichen Öffnungen zwischen Bogen und Versteifungswänden zu. Auf die Statik hatte dies keine Auswirkung, jedoch veränderte sich dadurch das Erscheinungsbild der Brücke. Die Leichtigkeit der ursprünglichen Betonkonstruktion ging mit der Schliessung der Wangen verloren. Die Eleganz der Ingenieurleistung wurde durch eine pragmatische Behäbigkeit abgelöst. Die Flienglibachbrücke wurde schliesslich bereits 1969 durch eine bogenlose Spannbetonbrücke ersetzt.

### **Neubeurteilung**

Eine zweite Stabbogenbrücke nach Maillarts System stellt die ebenfalls 1924 fertiggestellte Brücke über die Schräbbachschlucht südwestlich der Staumauer dar. Wie bei der Ziggenbachbrücke wird die Fahrbahn seitlich über eine gebogene Vorbrücke mit Querwand nun aber in die Achse der Bogenbrücke gebracht. Diese ist wiederum als Stabbogenbrücke mit versteifender Brüstung mit einer Spannweite von 28.8 Metern und einer Breite von 3 Metern ausgelegt. Auch bei der Schräbbachbrücke wurden die Seitenwangen offensichtlich noch

während des Baus oder sicher kurz danach zugemauert. Jedenfalls ist kein Bild bekannt, das die offene Stabbogenkonstruktion zeigt, welche auch hier die Besonderheit der Ingenieurleistung ausmacht. Während die Bogenbrücke sich so recht gut hielt, traten insbesondere im Bereich der Stützwände Schäden auf. Diese wurden 1933 angeblich im damals neuartigen Betonspritzverfahren verstärkt. Gleichzeitig wurde die Fahrbahnschicht verstärkt, mit einem Randstein versehen und die Brüstung mittels einer Granitsteinabdeckung erhöht.

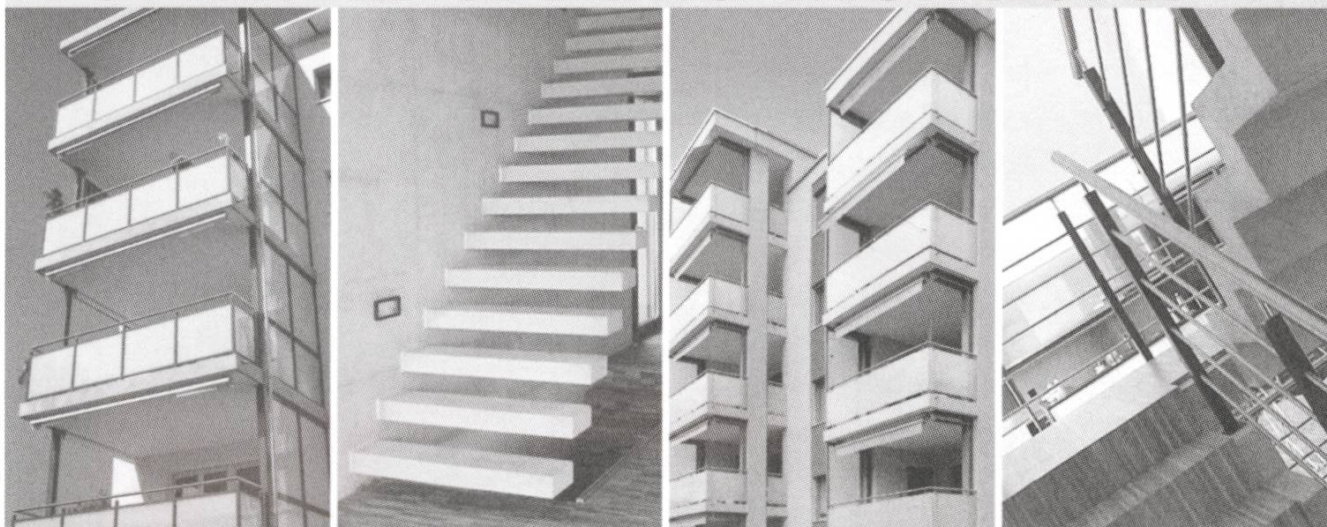
Der geplante Abbruch und Neubau der Schräblichbrücke 2009 führte zu Widerstand in Kreisen des Heimatschutzes und der Architekturverbände, die auf die kultur- und architekturhistorische Bedeutung der pionierhaften Betonbrücke des Schweizer Ingenieurs Robert Maillart hinwiesen. Gegen die Bewilligung des Abbruchs legte der Schwyzer Heimatschutz daher Beschwerde ein. Der Entscheid des Schwyzer Verwaltungsgerichts (EGV-SZ 2014 B 8.8) hielt im September 2014 fest, dass aufgrund des Gutachtens der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) kein Anlass bestehe, an der Schutzwürdigkeit der Schräblichbrücke Maillarts zu zweifeln. Ein Abbruch sei daher nur dann zulässig, wenn ein überwiegendes allgemeines Interesse dies erfordere. Die vorhandenen Akten liessen ein solches nicht erkennen, sodass die Richter die Sache zur Neuurteilung an die Vorinstanz zurückwiesen.

Nachweis:

Gustav Kruck. Das Kraftwerk Wägital.  
Neujahrsblatt der Naturforschenden Gesellschaft Zürich  
Nr. 127 auf das Jahr 1925.  
Das Kraftwerk Wägital. In: Schweizerische  
Bauzeitung 97/98 (1931), S. 219...326.  
Jürg Konzett. Die Valtschlielbrücke bei Donat.  
In: Bündner Monatsblatt 2010, S. 83–91.  
Robert Maillarts Brücken.  
In: Werk, Bauen + Wohnen 79 (1992), S. 49–53.  
SZ Innerthal, Schräblichbrücke von Robert Maillart.  
Gutachten der Eidgenössischen Kommission für  
Denkmalpflege EKD vom 9.9.2010.



# Balkone und Treppen vorfabriziert und montiert!



[www.gut-elemente.ch](http://www.gut-elemente.ch)



seit 1961

Gut Bau AG  
Ebenastrasse 16  
CH-6048 Horw

Tel. 041 340 15 15  
Fax 041 340 15 80  
[www.gut-elemente.ch](http://www.gut-elemente.ch)



Holzbauer –  
mit Perspektiven.

**Haupt AG**  
Holzbau und Fensterbau  
Rosswöschstrasse 28  
6017 Ruswil

Telefon 041 496 77 77  
Telefax 041 496 77 78  
[www.haupt-ag.ch](http://www.haupt-ag.ch)  
[info@haupt-ag.ch](mailto:info@haupt-ag.ch)

**HAUPT**

Holzbau und Fensterbau