

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 26

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 22.02.2026

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

INHALT: Die Muotabrücke in Vorder-Ibach. — Privatklinik Sonnenrain und Arzt-Wohnhaus zur Föhre in Basel. — † Albert Weiss. — Eidgenössische Technische Hochschule. — Miscellanea: Oekonomie der Metalldrahtlampen. Muotabrücke in Vorder-Ibach. Untergrundbahn in Leipzig. — Konkurrenzen: Bundnerische Versorgungsanstalt Realta. Wandbilder für den Universitätsbau in Zürich. — Nekrologie: E. Brändli. —

Literatur: Die Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein, Technischer Verein Winterthur. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Tafeln 63 bis 66: Privatklinik Sonnenrain und Arztwohnhaus z. Föhre, Basel.  
Tafel 67: † Albert Weiss.

## Band 62.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

## Nr. 26.

## Die Muotabrücke in Vorder-Ibach.

Von Ing. H. Gubelmann, Schwyz.

Im Februar 1912 wurde auf Grund eines vom Verfasser aufgestellten Entwurfs über die Ausführung einer neuen Ueberbrückung der Muota in Vorder-Ibach (Kanton Schwyz) Konkurrenz eröffnet. Das Vorlageprojekt, eine Dreigelenkbogen-Konstruktion in Eisenbeton mit  $36,2\text{ m}$  Spannweite,  $35,0\text{ m}$  Abstand der Kämpfergelenke und  $2,1\text{ m}$  Pfeilhöhe, also einem Pfeilverhältnis von  $1:16,7$ , wurde von der Mehrzahl der Konkurrenten für die Ausführung gewählt, obwohl mit Ausnahme einer Konstruktion mit aufgehängter Fahrbahn jedes andere Projekt unter Voraussetzung technischer und wirtschaftlicher Fähigkeit für die Konkurrenz zugelassen wurde. Bedingung war natürlich auch, dass die in der Projektunterlage eingehaltenen Durchflussverhältnisse in keiner Weise geschmälert würden. Der Vergebung der Brücke anschliessende Bodenuntersuchungen, die bis auf eine Tiefe von 5 bis  $7\text{ m}$  unter Flussohle einen stark sandigen Baugrund ergaben, veranlassten uns, in Verbindung mit der mit dem Bau betrauten Firma *Maillart & Cie.* in Zürich ein von ihr vorgeschlagenes, von der vorgesehenen gewesenen Dreigelenkbogen-Konstruktion abweichendes Projekt studieren zu lassen, das den mittelmässigen Bodenverhältnissen besser Rechnung trug. So ist man schliesslich zu dem nachstehend beschriebenen Brückenobjekt, einer Kragträger-Konstruktion mit eingehängtem Mittelträger,



Abb. 5. Ansicht der Muotabrücke in Vorder-Ibach, Kanton Schwyz.

bestehenden Betonkörper der ziemlich kräftig mit Eisen-einlagen armiert war, Rücksicht nehmen und es ist die Wahl des eigentümlichen Widerlager-Längsschnittes durch diesen Umstand wesentlich beeinflusst worden (vergl. Abbildung 1 auf Seite 357).

Um allfällige Setzungen der Widerlager bei dem aufgeschlossenen leichten Baugrund unschädlich zu machen, mussten diese Widerlager möglichst massig gewählt werden. Sie haben eine maximale Länge von  $13,3\text{ m}$ , sind bei einer lichten Breite der Brücke von  $7,8\text{ m}$  auf  $8,5\text{ m}$  verbreitert und reichen gegen die korrigierte Flussohle  $3,0\text{ m}$  unter deren Projekthöhe. Die Betonierung erfolgte in einer untern, etwa  $2,5\text{ m}$  starken Schicht mit  $150\text{ kg}$  Portlandzement pro  $m^3$  fertigen Beton und einer an die Konsolen führenden Oberschicht mit  $180\text{ kg}$  Zement (vergl. Abbildung 1, links). Die Anordnung der Armierung ist aus Abbildungen 1 bis 3, 7 und 8 ersichtlich, aus denen auch ohne weiteres deren Zweckbestimmung, die Verankerung der Konsolarmierung in die Widerlager, deutlich erkennbar ist.

Die beiden Konsolen bestehen aus einzelnen Rippen, die oben durch die Fahrbahnplatte, unten durch eine besondere Platte, ferner in der Richtung senkrecht zur Brückenaxe durch die Einspannungsstelle am Auflager, eine besondere Querwand in  $5,9\text{ m}$  Abstand vom Widerlager und schliesslich durch den Auflagerbalken des eingehängten Trägers untereinander versteift sind (Abbildungen 2 und 3). Diese Konsolrippen mit einer Auskragung von  $15,05\text{ m}$  Länge sind an der Einspannstelle des Widerlagers  $2,13\text{ m}$ , am auskragenden Ende  $0,56\text{ m}$  hoch. Vom Widerlager bis zur Versteifungsquerwand haben sie eine Breite von



Abb. 6. Das Lehrgerüst flussabwärts neben der alten Holzbrücke.

gekommen, deren Konstruktion in den Abbildungen 1 bis 5 dargestellt ist.

Die alte Brücke in Vorder-Ibach, eine hölzerne doppelte Sprengwerkkonstruktion mit zweimal rund  $20\text{ m}$  lichter Weite, musste wegen Verengung des Flussprofils zufolge der Korrektionsarbeiten an dieser Stelle entfernt werden. Die neue Brücke wurde unter Verbesserung der Zufahrtsverhältnisse neben das alte Objekt gestellt, welch letzteres während der Bauarbeiten ungehindert und ununterbrochen

dem Straßenverkehr offen gehalten werden konnte (Abb. 6).

Die ursprünglich gehegte Absicht, eine Eisenkonstruktion zu erstellen, hatte bereits bei Durchführung der Uferschutzarbeiten im Frühjahr 1911 dazu geführt, dass das rechtsseitige Widerlager für die Auflagerung einer Fachwerkbrücke errichtet wurde. Die Formgebung der Widerlager der nunmehr ausgeführten Eisenbeton-Konstruktion musste demzufolge auf diesen

bestehenden Betonkörper der ziemlich kräftig mit Eisen-einlagen armiert war, Rücksicht nehmen und es ist die Wahl des eigentümlichen Widerlager-Längsschnittes durch diesen Umstand wesentlich beeinflusst worden (vergl. Abbildung 1 auf Seite 357).

Um allfällige Setzungen der Widerlager bei dem aufgeschlossenen leichten Baugrund unschädlich zu machen, mussten diese Widerlager möglichst massig gewählt werden. Sie haben eine maximale Länge von  $13,3\text{ m}$ , sind bei einer lichten Breite der Brücke von  $7,8\text{ m}$  auf  $8,5\text{ m}$  verbreitert und reichen gegen die korrigierte Flussohle  $3,0\text{ m}$  unter deren Projekthöhe. Die Betonierung erfolgte in einer untern, etwa  $2,5\text{ m}$  starken Schicht mit  $150\text{ kg}$  Portlandzement pro  $m^3$  fertigen Beton und einer an die Konsolen führenden Oberschicht mit  $180\text{ kg}$  Zement (vergl. Abbildung 1, links). Die Anordnung der Armierung ist aus Abbildungen 1 bis 3, 7 und 8 ersichtlich, aus denen auch ohne weiteres deren Zweckbestimmung, die Verankerung der Konsolarmierung in die Widerlager, deutlich erkennbar ist.

Die beiden Konsolen bestehen aus einzelnen Rippen, die oben durch die Fahrbahnplatte, unten durch eine besondere Platte, ferner in der Richtung senkrecht zur Brückenaxe durch die Einspannungsstelle am Auflager, eine besondere Querwand in  $5,9\text{ m}$  Abstand vom Widerlager und schliesslich durch den Auflagerbalken des eingehängten Trägers untereinander versteift sind (Abbildungen 2 und 3). Diese Konsolrippen mit einer Auskragung von  $15,05\text{ m}$  Länge sind an der Einspannstelle des Widerlagers  $2,13\text{ m}$ , am auskragenden Ende  $0,56\text{ m}$  hoch. Vom Widerlager bis zur Versteifungsquerwand haben sie eine Breite von