

Zeitschrift: Aarburger Neujahrsblatt

Band: - (2022)

Artikel: Gründe für die Dorfbachkorrektion 1922-1925

Autor: Mauer, Daniel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1002099>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 08.02.2026

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



Gründe für die Dorfbachkorrektion 1922–1925

Anstelle der Beiträge «Aarburg vor 100 Jahren» sei für diese Ausgabe des Aarburger Neujahrsblatts ein komplexes Projekt ins Zentrum gerückt.

Bereits am Ende des 19. Jahrhunderts beschäftigte es die Aarburger Bevölkerung und vor allem die Behörden und nahm nach dem Ersten Weltkrieg Fahrt auf. Erst Ende der 1930er-Jahre wurde es endgültig realisiert.

✍ Daniel Maurer

Projekt Dorfbachkorrektion

Anlass zu diesem Projekt gaben regelmässig wiederkehrende Hochwasser des Dorfbaches, dessen Quellgebiet im Mattental, auf dem Gebiet der Solothurner Gemeinde Walterswil-Rotacker und im Quartier Sumpf in Safenwil liegt.

Auf seinem Lauf in westlicher Richtung fliessen dem Dorfbach auf dem Oftringer Gemeindebann vom Südhang des Engelberges, aus der Langern und dem Schwarzaar sowie vom Osthang des Bühnenberges und der Stampfi verschiedene Bächlein zu. Sein Einzugsgebiet

liegt folglich grösstenteils auf Oftringer Boden. Aus der Michaeliskarte von 1844 ist der natürliche Verlauf des Dorfbaches von der Gemeindegrenze Oftringen-Aarburg bis zur Einmündung in die Aare ersichtlich. Er beträgt rund einen Kilometer.

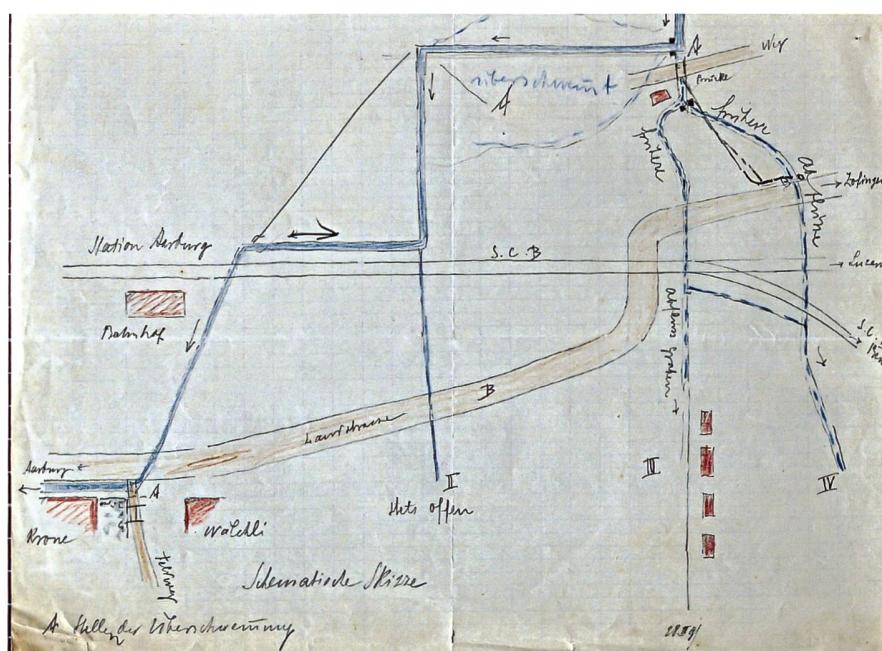
Entlastungsgräben zur Regulierung des Bachs

Vor dem Bau der Bahnlinien nach Luzern und Bern wurde das Bachwasser im Gebiet der «Flora» in Oftringen und in der Aarburger «Steinbillen» zur Bewässerung des angrenzenden Landes genutzt. Auch auf Aarburger Gemeindegebiet zog man zur Entlastung der von Überschwemmungen bedrohten Gebiete Abzugsgräben. Die betroffenen Landbesitzer waren verpflichtet, diese Gräben stets offen zu halten. Nur mangelte es regelmässig und trotz wiederholten Anordnungen des kantonalen Gewässeramtes am Unterhalt dieser Entlastungsgräben.

Die Bahnhofstrasse wird zum Bach

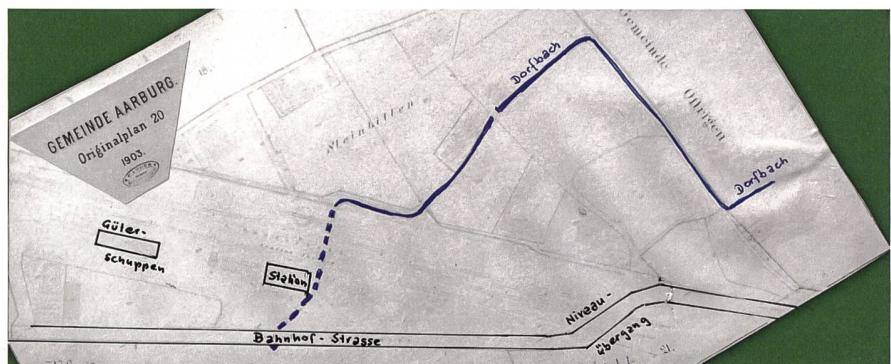
In Verbindung mit dem Bau der Bahnlinien 1856 wurde das Bachbett in der Oftringer «Steinbillen» verlegt und in zwei rechten Winkeln in den noch heute bestehenden Bahndurchlass und unter der Bahnhofstrasse durch zum Gasthof Krone geleitet, wo es in einer scharfen Rechtsbiegung kurz sichtbar war, dann unter Tag der Bahnhofstrasse entlang floss. Bei starken Regenfällen drohte das Wasser in diesem rechtwinkligen Bogen über die Ufer zu treten.

Nördlich der «Krone», wo heute die Auffahrt aus der OKUA in die Bahnhof-



Nach den Hochwasserschäden von 1895 entstanden erste Studien zur Korrektion des Dorfbaches. Aus der Skizze sind die gefährdeten Überschwemmungsgebiete (A) ersichtlich, die Entlastungsgräben bei der Krone, südlich des Bahnhofes und im Bereich der Verzweigung der Bahnlinien Richtung Luzern bzw. Bern. Quelle Staatsarchiv AG

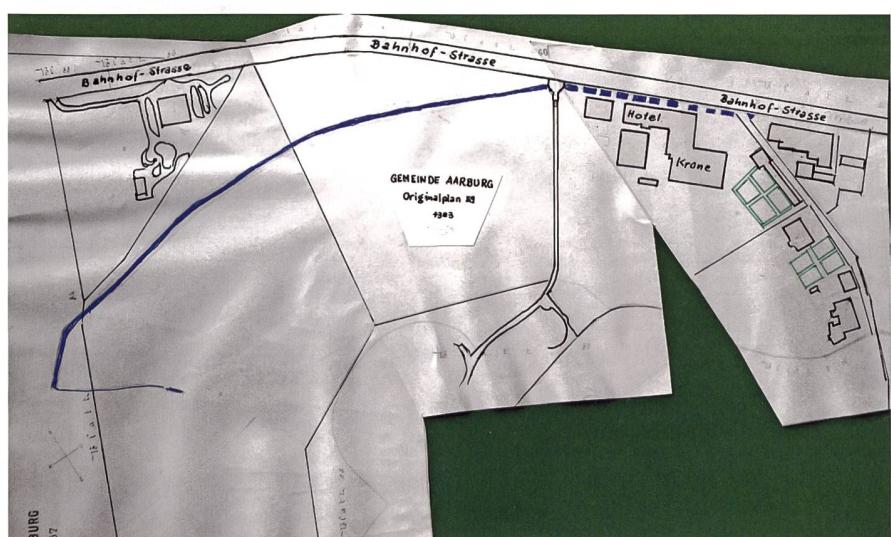
◀ Der Verlauf des Dorfbaches vor dem Bau der Eisenbahlinie der Schweizerischen Centralbahn.
Quelle Michaeliskarte 1844



strasse einmündet, verließ das Bachbett durch das Vorgelände der Weberei, parallel zur Bahnhofstrasse. Unterhalb des Gastrofs zum Falken wurde der Dorfbach dem Tych zugeführt. Ein Teilstück dieses ursprünglichen Laufs des Dorfbaches war bis vor Kurzem im Bereich der zurzeit im Bau befindlichen Mehrfamilienhäuser noch sichtbar.

Diese durch den Bahnbau bedingten Verlegungen hatten den Nachteil, dass bei Hochwasser das Areal der heutigen Fabrikanlagen der Firma Franke und das Gebiet beim Gastrof Krone regelmässig überschwemmt wurden. Das Wasser blieb oft tagelang liegen. Auch die Umgebung der hinteren Mühle und die Einmündung in den Tych wurden jeweils überschwemmt, sodass die Feuerwehr aufgeboten werden musste. Oft wurde sogar die Bahnhofstrasse in Mitleidenschaft gezogen und glich dann eher einem Bachbett als einem Verkehrsweg. Berichte aus den Jahren 1888, 1895, 1910, 1918 belegen die stets wiederkehrenden Hochwasserführungen und die dadurch verursachten Schäden. Trotz Bemühungen der Behörden fand die dringend notwendige Korrektion des Dorfbaches keinen befriedigenden Abschluss. Die Sanierung der Brücke nördlich des Gastrofs Krone auf Kosten des

Verlauf des Dorfbaches nach dem Bau der Bahnlinien Basel–Luzern und Zürich–Bern östlich der Station Aarburg. Blau durchgezogen: Bachbett offen. Blau unterbrochen: Bachbett eingedolt:
Quelle Kantonales Vermessungsamt Aargau



Verlauf des Dorfbaches nach dem Bau der Bahnlinien Basel – Luzern und Zürich–Bern westlich der Station Aarburg. Die besondere Situation bei der «Krone» und der weitere Verlauf Richtung Städtchen. Quelle Kantonales Vermessungsamt Aargau

Staates, der Gemeinde und der Anstösse scheiterte immer wieder an den fehlenden finanziellen Mitteln und an der mangelnden Bereitschaft der Gemeinde Oftringen, sich an einer gründlichen Sanierung zu beteiligen. Schliesslich blieb Aarburg nichts anderes übrig, als in Verbindung mit einer dringend notwendig

gewordenen Bahnhofstrassen-Kanalisation auf eigene Rechnung eine partielle Bachkorrektion durchzuführen. Anlass gaben wiederum auftretende Überschwemmungen, die 1918 «grosse Schäden an Strassen und Privateigentum verursachten». Es wurden «Verhandlungen mit den staatlichen Organen aufgenommen



Aus dem Kartenausschnitt ist der Verlauf des Dorfbaches nach dem Bau der Bahnlinien ersichtlich. Quelle swisstopo

Dorfbachkorrektion

men, die übereinstimmend zum Schlusse führten, dass diesem chronischen Übel nur durch eine durchgreifende Korrektion in seinem Unterlauf des Dorfbaches begegnet werden könne». Das Vorhaben der SBB – die längst fällige Aufhebung des Niveauüberganges südlich des Bahnhofs Aarburg-Oftringen – beschleunigte ab 1919 die Korrektion des Dorfbaches.

Kanalisation Bahnhofstrasse, Städtchen und Oltnerstrasse

Der schrittweise Ausbau der Wasserversorgung um 1900 erforderte das Planen und das Anlegen von Abwasserleitungen, sogenannten Coulissen. Gesetzeswidrig und gesundheitsschädigend wurden Schmutzwasser und Jauche in offenen Strassenschalen den öffentlichen Gewässern zugeführt. Bei Trockenheit blieb das verdreckte Wasser wochenlang liegen, verdunstete und verbreitete üble Gerüche. Aus hygienischen Gründen und um Epidemien wie Typhus vorzubeugen, war die Behörde bestrebt, die zweckmässige Anlage von Kanalisationen voranzutreiben. In diesem Zusammenhang liess der Gemeinderat von fachmännischer Seite ein eingehendes Gutachten zur rationalen Entwässerung des Städtchens, der Bahnhof- und der Oltnerstrasse erarbeiten. Namentlich in den Quartieren entlang dieser Achsen wurden geschlossene Schmutzwasserabläufe schwer vermisst. Unterstützt wurden die Bestrebungen

zur Lösung dieser Problematik auch von der Aargauischen Sanitätsdirektion. Nach und nach wurden im Städtli und entlang der Oltnerstrasse Ableitungen in Zementröhren verlegt und das Abwasser den öffentlichen Gewässern zugeführt. Wo das nicht möglich war, errichtete man sogenannte Senkschächte. Ein Hauptschacht wurde bis in eine Tiefe von sechs Metern geführt und wies eine Lichtweite von $1\text{ m} \times 1.25\text{ m}$ auf. Zwei vorgebaute Einlaufschächte verhinderten die Versandung.

Erster Weltkrieg bremst die Bauvorhaben

Die Planung zur Korrektion des Dorfbaches sowie die Kanalisation der Bahnhofstrasse mussten hinter die dringlichen Aufgaben, welche die Behörden während des Ersten Weltkrieges zu bewältigen hatten, zurückgestellt werden. Nach dem Krieg breitete sich eine unvorstellbare Arbeitslosigkeit aus, die in der Bevölkerung grosse Sorgen und Ängste auslöste. Da liess ein Bericht im Zofinger Tagblatt vom 14. April 1919 aufhorchen: «Mit Rücksicht auf die herrschende Arbeitslosigkeit beabsichtigt die Bahnverwaltung, die Unterführung der Landstrasse oberhalb des Bahnhofes Aarburg sowie die Überführung bei der Kreuzstrasse in Oftringen als Notstandsarbeiten in nächster Zeit zur Ausführung zu bringen.»

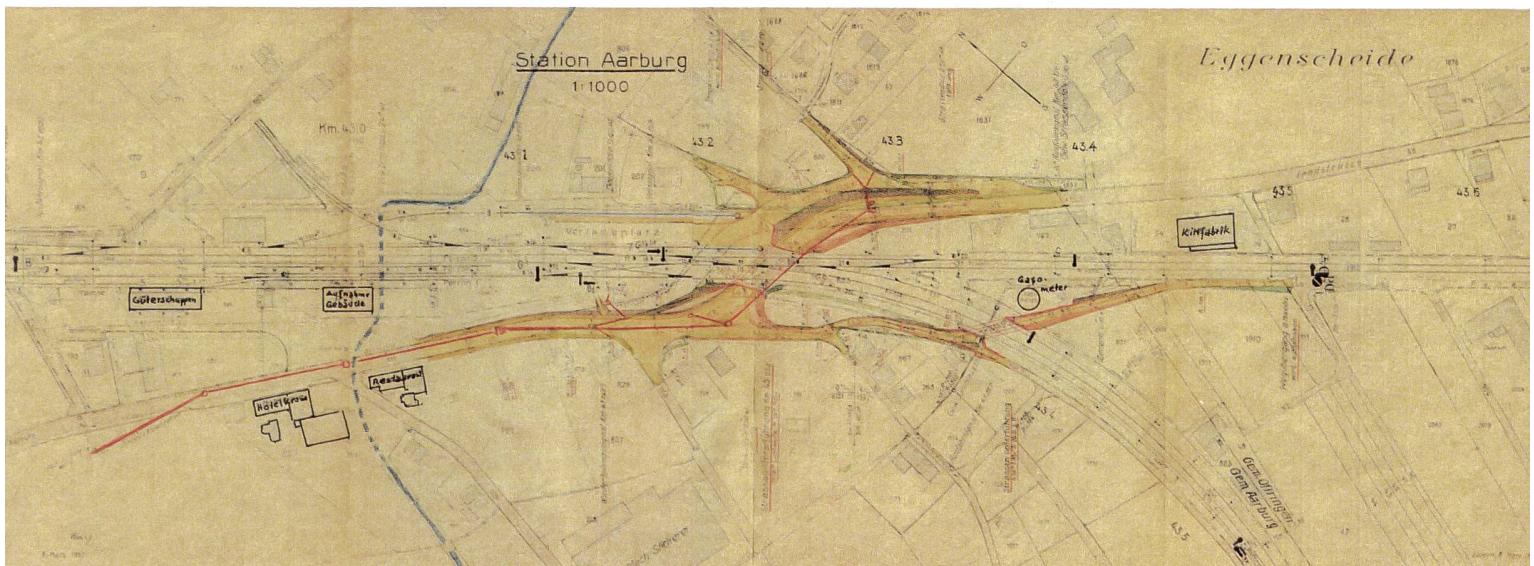
Zur Besprechung dieser Projekte fanden Konferenzen mit Vertretern der Kreisdirektion II, Kantonsingenieur Wydler sowie den Gemeinderäten von Aarburg und Oftringen statt. Ingenieur Christen von der Kreisdirektion II orientierte über das definitiv genehmigte Projekt. Die geplante Unterführung in Aarburg setzte jedoch voraus, dass eine umfassende Dorfbachkorrektion und die Kanalisierung der Bahnhofstrasse unverzüglich an die Hand genommen werden mussten, sollte die Unterführung in Aarburg vor Überschwemmungen geschützt und das anfallende Regenwasser sicher abgeleitet werden. Mit der Planung dieser beiden Bauvorhaben beauftragte der Gemeinderat Geometer Basler aus Zofingen.

SBB-Unterführung und -Überführung als Notstandsarbeiten

Als die Pläne vorlagen, beschloss die Behörde, die Ausarbeitung der beiden Projekte unverzüglich an die Hand zu nehmen. Bereits am 5. September 1919 erstattete Gemeindeammann Hofmann der Gemeindeversammlung Bericht über den Stand der Vorarbeiten betreffend den Bau der Strassenführung oberhalb des Bahnhofes, der Dorfbachkorrektion und der Bahnhofstrassen-Kanalisation: «Diese drei Projekte stehen in engstem Zusammenhang. Das eine bedingt das andere. Die Vorgeschiede dieser Bauarbeiten liegt weit zurück; sie sind heute



Die Karte zeigt den aktuellen Verlauf des Dorfbaches. Blau sind die offenen, braun die eingedolten Stellen. Quelle agis, Bachkataster



Auf dem Bauplan der SBB-Unterführung von 1937 ist der korrigierte Verlauf des Dorfbaches geradewegs zum Mühletych festgehalten.
Die roten Linien zeigen die Kanalisationsleitungen. Foto Archiv SBB Historic

aber in einem Stadium angelangt, das zur Pflicht macht, der Sache ernsthaft näher zu treten. Die unerwartet eingetretene Förderung liegt im Beschluss der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, die Unterführung der hiesigen Bahnhofstrasse und die Überführung der Kreuzstrasse in Oftringen als Notstandsarbeiten auszuführen.» Die vom Gemeinderat unternommenen Schritte wurden gebilligt. Gleichzeitig wurde er beauftragt, die eingeleiteten Verhandlungen weiterzuführen und zu erwirken, dass die Arbeiten für den Bau der Unterführung baldmöglichst beginnen könnten.

Gemeindeversammlung lehnt

Baukredit ab

Einen herben Rückschlag erlitten die mit grossem Einsatz geleisteten Vorarbeiten durch den Beschluss der Gemeindeversammlung vom 10. September 1920. Mit 190 Nein gegen 162 Ja wurde der veranschlagte Gesamtkredit von 126'000 Franken zur Erstellung der Bahnhofstrassen-Kanalisation bei einem von den SBB zugesicherten Kostenbeitrag von 57'000 Franken abgelehnt. Ein Wiedererwägungsantrag der Arbeiterpartei an der Gemeindeversammlung vom 8. März 1921 war erfolglos. Zur Begründung wurde angeführt, dass die zunehmende Arbeitslosigkeit Massnahmen erfordere. Die Arbeiter würden noch so gerne auf Unterstützung seitens der öffentlichen

Hand verzichten, wie ihnen immer vorgehalten werde. Sie verlangten vielmehr Arbeit mit befriedigender Entlohnung. Mit 237 Nein gegen 155 Ja wurde der Antrag noch deutlicher verworfen als die Vorlage des Gemeinderates ein Jahr zuvor.

Behörde trotzt dem Beschluss der Gemeindeversammlung

Einem Gebot der Zeit gehorchend, nahm die Behörde trotz des ablehnenden Beschlusses die Bearbeitung der beiden Projekte nochmals auf. Inzwischen hatte die Arbeitslosigkeit derart zugenommen, dass es vom Gemeinderat «unverantwortlich gewesen wäre, untätig zuzuschauen, wie Unsummen von Arbeitslosenentschädigungen aufgewendet werden mussten und wie sich Bund, Kanton und Gemeinden dadurch verschuldeten, ohne dass dafür auch nur der mindeste Gegenwert geschaffen wurde». Die detailliert ausgearbeiteten Voranschläge für beide Projekte sahen nun gemäss den Ausführungen von Gemeindeammann Hofmann wie folgt aus:

• Für die Kanalisation Bahnhofstrasse: Gesamtkosten 88'000 Franken (Kostenreduktion gegenüber dem ersten Projekt von 38'000 Franken, da die Leitung über offenes Land und nicht wie geplant in die Bahnhofstrasse eingebaut werden sollte). Beiträge der SBB, des Bundes und des Kantons, für Notstandsarbeiten wurden

total 70'350 Franken zugesichert. Somit blieb der Gemeinde ein Restbetrag von 17'650 Franken, den sie aus dem vorhandenen Kanalisationsfond bestreiten konnte.

• Für die Korrektion Dorfbach:

Gesamtkosten 98'500 Franken nach Abzug von Subventionen aus dem Notstandskredit von Bund und Kanton, Subvention der Firma Weber & Cie sowie von Beiträgen verschiedener Anstösser total 58'000 Franken, sodass zulasten der Gemeinde ein Restbetrag von 40'500 Franken verblieb.

Das Ja der Gemeindeversammlung

Die Anträge des Gemeinderates erzielten an der Gemeindeversammlung vom 24. März 1922 die erhoffte Mehrheit mit 358 Ja gegen 59 Nein. Die Arbeiten wurden unverzüglich aufgenommen und im Jahr 1925 abgeschlossen. Seither fliest der Dorfbach nach dem Durchlass unter der Bahnhofstrasse und dem Vorplatz bei der «Krone» in gerader Fortsetzung südlich der Überbauung Webereiareal in den «Mühletych». Die getroffenen Massnahmen haben die ehemals so schlimmen Überschwemmungen bisher verhindert. «Das Werk darf als ein wohlgelungenes bezeichnet werden», hält der Rechenschaftsbericht für das Jahr 1925 fest. «Vom alten, kurvenreichen, allzu engen Bachlauf zeugen heute nur noch einige



Der geöffnete Aarburger Niveauübergang mit Pferdefuhrwerk.
Foto Archiv SBB Historic

zwecklos gewordene Durchlässe sowie vereinzelte Eschen und Weiden, die ihre Äste in stiller Trauer um ihren guten Gefährten zur Erde hängen lassen.»

SBB-Unterführung folgt erst 14 Jahre später

Die Voraussetzungen zum Ersatz des Niveauüberganges durch eine Strassenunterführung waren demnach erfüllt. Dennoch dauerte es 14 Jahre, bis auch dieses Bauprojekt realisiert wurde. Dazu folgt hier ein Bericht mit Fotos aus dem SBB-Nachrichtenblatt vom Februar 1940: «Auf der Südseite des Bahnhofs Aarburg kreuzte die Durchgangsstrasse Basel-Olten-Luzern, über welche der Nord-Süd-Verkehr zum und vom Gotthard führte, die doppelspurigen Hauptlinien Basel-Luzern und Zürich-Bern bei ihrer Abzweigung auf Schienenhöhe.

Schon im Jahre 1906 wurden im Zusammenhang mit den Projekten für das zweite Geleise Aarburg-Rothenburg die ersten Studien gemacht für die Unterführung dieser Strasse und die Überführung der Durchgangsstrasse Zürich-Bern bei Oftringen. Obwohl der damalige Verkehr der Ost-West-Strasse weniger gross war als derjenige in der Nord-Süd-Richtung, aber immerhin so beträchtlich, dass sich der Ersatz dieses Niveauüberganges rein verkehrstechnisch ebenfalls aufdrängte.

Da in Oftringen wegen der Terrainverhältnisse nur eine Strassenüberführung in Betracht kam, wurde stets die gleichzeitige Ausführung der beiden Objekte vorgesehen. Auf diese Weise konnte die grosse Aushubkubatur von ca. 15'200 m³ der Unterführung bei Aarburg für die Aufschüttung der Zufahrtsrampen zur Überführung in Oftringen mit ca. 21'900 m³ zweckmäßig verwendet werden.

Die notwendige Zusammenfassung der beiden Arbeiten erschwerte jedoch die Finanzierung, an welche der Kanton Aargau und die Schweizerischen Bundesbahnen die Hauptanteile zu leisten hatten. Am 8. Juli 1938 wurde der Ausführungsvertrag zwischen den beiden Kontrahenten abgeschlossen. Die ersten Studien für die beiden Strassenanlagen waren im Vergleich zu den Anforderungen, die an eine moderne Strasse gestellt werden, sehr bescheiden gehalten. Die Unterführung hätte die Bahnanlage fast senkrecht gekreuzt, die Strassenbreite war mit 9 m ohne Trottoirs vorgesehen. Die beiden Anschlusskurven wiesen Radien von nur 30 m in der Strassenmitte auf. Die Ausführung im Jahre 1939 erfolgte mit einer lichten Weite von total 11.5 m, wovon 7.5 m für die Fahrbahn und je 2 m für die beiden Trottoirs.

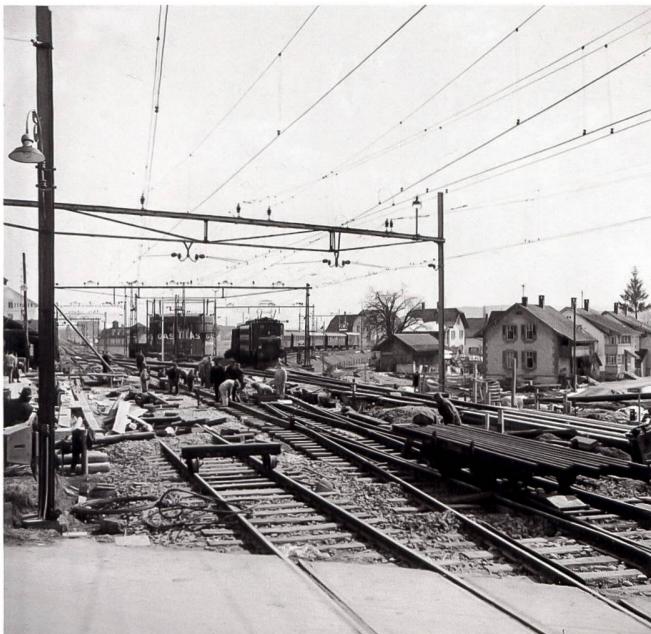
Wegen der Bedingung, dass beide Projekte möglichst bald nach der Eröffnung

der Landesausstellung 1939 in Betrieb genommen werden sollten, ergab sich eine verhältnismässig kurze Bauzeit. Eine weitere Erschwerung bildete die Forderung der Betriebsabteilung II, dass am 6. Mai 1939, dem Eröffnungstag der Landesausstellung, sämtliche Geleise bei der Kreuzungsstelle mit der Unterführung in Aarburg wieder in normaler Weise und ohne Geschwindigkeitseinschränkung befahrbar sein mussten.

Die Unterführung in Aarburg wurde der Gemeinschaftsunternehmung Th. Bertschinger AG in Lenzburg und Robert Wullschleger in Aarburg übertragen. Am 26. Oktober begannen die beiden Baufirmen mit den Installationsarbeiten. Die starke Frostperiode Anfang Januar 1939 verursachte bereits eine empfindliche Störung des Bauprogramms. Um die verlorene Zeit einzuholen, musste während einiger Wochen in zwei Schichten gearbeitet werden. Zur Vereinfachung der Ausführung der Brückendecke wurden verschiedene provisorische Änderungen an der Gleisanlage notwendig. Während mehrerer Wochen musste der gesamte Verkehr Olten-Luzern und umgekehrt sowie Olten-Bern und umgekehrt über ein einziges Gleis geführt werden. Es ergaben sich daraus beträchtliche betriebstechnische Erschwernisse. Trotz-



Geschlossene Barriere am Niveauübergang. Ein Auto wird abgeschleppt. Foto Archiv SBB Historic

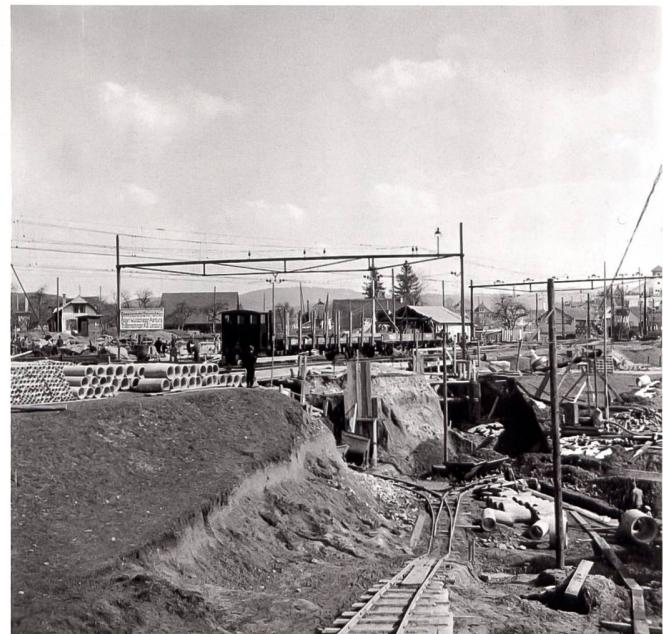


Wenige Tage nach der Unterzeichnung der Werkverträge wurde mit dem Bau begonnen. Foto Archiv SBB Historic

dem konnte der Verkehr während dieser Zeit ohne Unfall durchgeführt werden. Die ganze Brückendecke mit der normalen Gleisanlage wurde programmgemäß am 6. Mai und die Fahrbahn in der Unterführung am 17. Juli 1939 in Betrieb genommen.»

Der Zweck dieses Beitrages ist erreicht, wenn es gelungen ist, anstatt das Augenmerk auf einen vor hundert Jahren zu-

rückliegenden engen Zeitraum zu richten, die spannende Entwicklung eines über Jahrzehnte dauernden Prozesses zu verfolgen. Diese Darstellung mag erklären, wie der politische Weg zur Lösung eines Problems durch zahlreiche Umstände wie Interessenkonflikte, finanzielle Faktoren, Sachzwänge und äussere schicksalshafte Einflüsse langwierig und steinig sein kann.



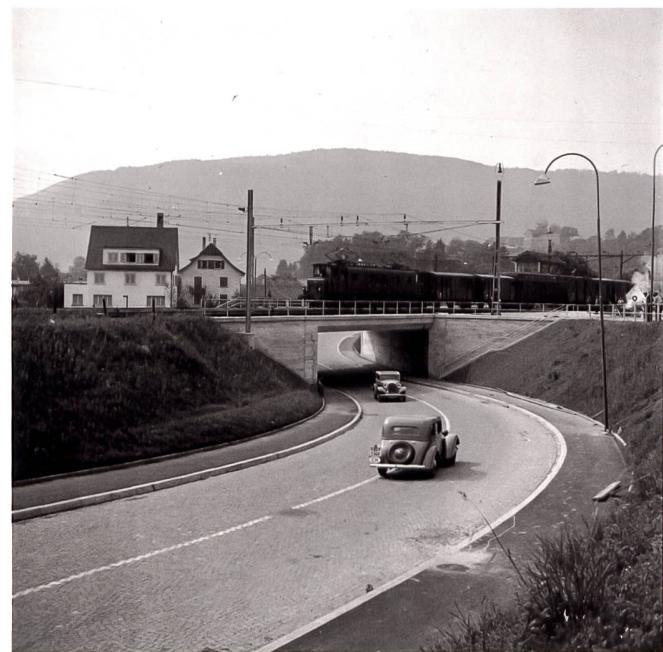
Für die damalige Zeit ein vertrauter Anblick einer Baustelle, für uns heute kaum mehr vorstellbar: Harte Handarbeit mit Pickel, Schaufel, Rollwagen unter Einsatz von Muskelkraft und Schweiss. Foto Archiv SBB Historic

Quellenangaben

- Rechenschaftsberichte der Einwohnergemeinde Aarburg 1893 bis 1925
- Protokolle der Einwohnergemeindeversammlungen vom 5. September 1919; 10. September 1920; 8. März 1921; 24. März 1922
- SBB-Nachrichtenblatt vom Februar 1940, Archiv SBB Historic
- Staatsarchiv des Kantons Aargau
- Vermessungsamt des Kantons Aargau



Zur Vereinfachung der Ausführung der Brückendecke wurden verschiedene provisorische Änderungen an der Gleisanlage notwendig.
Foto Archiv SBB Historic



17. Juli 1939: Das Bauwerk ist vollendet, Fahrbahn und Trottoirs wurden dem Verkehr übergeben. Foto Archiv SBB Historic