

Bundesblatt

100. Jahrgang.

Bern, den 14. Oktober 1948.

Band III.

*Erscheint wöchentlich. Preis 28 Franken im Jahr, 15 Franken im Halbjahr, zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern.*

5516**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die
Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Waadt für
die Wiederherstellung der Verbauungen an der Broye**

(Vom 8. Oktober 1948)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Der Regierungsrat des Kantons Waadt hat mit Eingabe vom 21. Mai 1948 dem Bundesrat ein Projekt für die Wiederherstellung der durch das ausserordentliche Hochwasser der Broye vom 7. und 8. Dezember 1944 zerstörten Verbauungen unterbreitet, mit dem Gesuch um Genehmigung des Projektes und um Zusicherung eines Bundesbeitrages auf Grund des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1877 über die Wasserbaupolizei. Der vorgelegte Kostenvoranschlag beläuft sich auf Fr. 7 763 000.

Wir haben die Ehre, Ihnen nachfolgend Bericht und Antrag über die Projektvorlage zu unterbreiten.

1. Allgemeines

Die Broye entspringt am Westhang des Niremont, oberhalb Semsales im Kanton Freiburg, fliesst beim Städtchen Oron vorbei und verlässt bei Rue den natürlichen Talweg, um nach Überwindung einer tiefen Talenge den Weiler Bressonnaz zu erreichen. Von hier an verbreitert sich das Tal; nachdem der Fluss die Ortschaften Moudon, Lucens und Payerne durchquert hat, mündet er bei Salavaux in den Murtensee. Er verlässt diesen durch einen Kanal bei Sugiez und ergiesst sich endlich bei La Sauge, Gemeinde Cudrefin, in den Neuenburger See.

Das Einzugsgebiet der Broye beträgt bis zum Murtensee 578 km²; ihr Lauf erstreckt sich, von Semsales bis zum See gemessen, über eine Länge von 71 km.

Bereits im 18. Jahrhundert sind einige Versuche zu einer Verbesserung des Flusslaufes unternommen worden, jedoch ohne grossen Erfolg. Als eigentliche

Korrektion kann man wohl erst die im Jahre 1853 begonnenen systematischen Arbeiten bezeichnen, die durch das erste uns bekannte grosse Hochwasser des Jahres 1852 veranlasst wurden. Das ausserordentliche Hochwasser vom Mai 1856 und die ausgedehnten verheerenden Überschwemmungen des Broyetales vom 10. März 1876 haben den Anstoss zu weiteren Studien gegeben, welche einer Expertenkommission unterbreitet worden sind. Die katastrophale Überschwemmung vom Oktober 1888 zeigte dann aber neuerdings, dass die ursprünglichen Profile nicht genügten und dass die getroffenen Massnahmen unzulänglich waren. In der Folge wurde ein umfassendes Projekt für die Korrektion des auf waadtländischem Gebiet liegenden Abschnittes von Brivaux oberhalb Moudon bis Pont-Neuf unterhalb Payerne ausgearbeitet und den Bundesbehörden zur Genehmigung und Subventionierung unterbreitet (Bundesbeschluss vom 24. Juni 1890). Die folgenden Tabellen vermitteln eine Übersicht der bis heute im Gebiet der Kantone Waadt und Freiburg aufgewendeten Baukosten, einschliesslich derjenigen Arbeiten, welche der Kanton Waadt ohne Bundeshilfe ausgeführt hat.

Zu erwähnen ist noch, dass die Broye zwischen Brivaux und Pont-Neuf teilweise die Grenze zwischen Waadt und Freiburg bildet und teilweise ganz auf freiburgischem Gebiet verläuft. Es sind dies die Enklaven von Villeneuve (Länge der Flußstrecke 1 km, welche rechtsseitig durch den Kanton Waadt unterhalten wird) und Fétigny (Länge der Flußstrecke 4 km). In diesen Abschnitten sind seit 1910 einige Parallelwerke mit Querschwellen sowie verschiedene Uferschutzbauten ebenfalls mit Hilfe von Bundesbeiträgen erstellt worden.

Tabelle A

Ohne finanzielle Mithilfe des Bundes ausgeführte Arbeiten

	Wirkliche Kosten
1. Periode von 1853 bis 1860	
Payerne-Pont-Neuf und Pont-Neuf-Murtensee.	Fr. 720 310.99
2. Periode von 1860 bis 1876	
Murtensee-Pont-Neuf und Payerne-Trey	Fr. 248 523.63
Total	Fr. 968 834.62

Tabelle B

Beiträge des Bundes an die Korrektion der Broye in den Kantonen Waadt und Freiburg zwischen Brivaux und Murtensee

Kanton	Kosten- voranschlag Fr.	Bundesbeitrag		Wirkliche Kosten Fr.	Ausbezahlte Bundes- beiträge Fr.
		Fr.	% im Mittel		
Waadt	6 538 400	2 593 467	39,7	5 261 693	2 076 504
Freiburg	635 000	190 700	30,0	304 825	92 486
Total beider Kantone.	7 173 400	2 784 167	38,8	5 566 518	2 168 990

Was die Abflussmengen der aussergewöhnlichen Hochwasser dieser Zeit anbetrifft, so geben die nachstehenden Angaben ein recht genaues Bild vom Ausmass dieser Wassergrössen.

Aus Messungen, die in Lucens durchgeführt worden sind, schätzte Kantonsingenieur Gonin im Jahre 1862 die Hochwassermenge des Jahres 1852 an diesem Ort auf 438 m³/sec. Auf Grund direkter Wassermessungen und von Pegelablesungen bestimmte Pellis bei der Brücke in Granges die maximale Wassermenge des Hochwassers vom 10. März 1876 zu 450 m³/sec. Ingenieur Deladoey endlich errechnete die Grösse des Hochwassers vom Jahre 1888, indem er sich auf Profilmessungen, Pegelablesungen und Angaben der Anwohner stützte; nach den von ihm erhaltenen Ergebnissen betrug die Abflussmenge in Moudon 280 m³/sec.

Auf Grund dieser letztgenannten Zahl konnte die Abflussmenge bestimmt werden, die die Broye an verschiedenen Punkten ihres Laufes anlässlich des Hochwassers vom Jahre 1888 erreicht hatte. Sie betrug:

oberhalb Moudon	231 km ²	280 m ³ /sec
oberhalb Lucens	289 km ²	350 m ³ /sec
oberhalb Granges	347 km ²	420 m ³ /sec
oberhalb Salavaux	417 km ²	500 m ³ /sec
(ohne Kleine Glâne und alte Broye)		
oberhalb Murtensee	571 km ²	695 m ³ /sec
(dies entspricht 1,21 m ³ /sec/km ²)		

Die Normalprofile sind für die obengenannten Wassermengen berechnet worden, wobei die Sohlenbreiten für den Mittellauf zu 16—18 m und für den Unterlauf unterhalb der Einmündung der Kleinen Glâne zu 24 m angenommen wurden.

Von Brivaux bis Pont-Neuf wurden die Uferböschungen mit einer Trockenpflasterung versehen, während unterhalb Pont-Neuf (Broye aventicienne) der Uferschutz im Hinblick auf das kleine Gefälle im allgemeinen nur aus einfachem Flechtwerk besteht.

2. Das Hochwasser vom Dezember 1944

In der Nacht vom 7. zum 8. Dezember 1944 fiel über das zwischen dem Jorat und den Voralpen gelegene Gebiet ein sintflutartiger Regen. Durch diese gewaltige Wassermenge, die noch durch das Schmelzen des bereits gefallenen Neuschnees vergrössert wurde, entstand in der Broye und deren Zuflüssen ein ausserordentliches Hochwasser. Der Linnigraph von Payerne verzeichnete 6.90 m, was einer Wassermenge von 390 bis 440 m³/sec oder im Mittel 415 m³/sec entspricht.

Die auf Grund der Abflussquerschnitte und der beobachteten Wasserspiegel durchgeführten hydraulischen Berechnungen ergeben für Payerne einen Abfluss von 416 m³/sec. Aus dieser Übereinstimmung lässt sich schliessen, dass

diese Zahlen die Grössenordnung der maximalen Wassermenge richtig angeben dürften.

Nachstehend sind die Wassermengen aufgeführt, die durch analoge Berechnungen für die verschiedenen Abschnitte des Wiederherstellungsprojektes ermittelt worden sind.

Ort	Hm	Einzugsgebiet E km ²	Q max. 1944 m ³ /sec	Spezifischer Abfluss q m ³ /sec/km ²
Bressonnaz	373	216	320	1,48
Moudon.	348	237	325	1,37
Lucens	286	295	360	1,22
Granges.	199	362	399	1,11
Payerne.	104	391	416	1,06

Da ein Sicherheitszuschlag als notwendig erachtet wurde, hat das eidgenössische Oberbauinspektorat eine etwas grössere Abflussmenge als jene des Jahres 1944 angenommen, nämlich 500 m³/sec in Payerne. Um eine Kontrolle der vorstehend angegebenen Änderung der Abflussmenge im Abschnitte von Bressonnaz bis Payerne zu erhalten, hat das eidgenössische Oberbauinspektorat die von Hofbauer aufgestellte Beziehung zwischen der spezifischen Abflussmenge und der Oberfläche des Einzugsgebietes verwendet, wobei von einem Hochwasserabfluss von 500 m³/sec in Payerne ausgegangen wurde. Auf diese Weise wurden für die gleichen Orte folgende Angaben errechnet, die die oben verzeichnete relative Änderung der Wasserführung sehr gut bestätigen:

Ort	Q max. m ³ /sec	q m ³ /sec/km ²
Bressonnaz	372	1,72
Moudon.	388	1,64
Lucens	435	1,47
Granges.	478	1,35
Payerne.	500	1,28

Diese Wassermengen, die der Berechnung der Staukurven zu Grunde gelegt wurden, sind 16—19% grösser als jene des Hochwassers von 1944. Dank den verbesserten Querprofilen weichen die Hochwasserspiegel nicht merklich voneinander ab.

Wenn auch die Querprofile der verschiedenen Abschnitte sich als genügend gross erwiesen, um das Hochwasser abzuführen, und wenn auch — Teilstrecken bei Moudon und unterhalb Villeneuve und Fétigny (Freiburg) sowie die Broye aventicienne ausgenommen — keine Überflutungen zu beklagen sind, so wurden dagegen die Uferschutzbauten ausserordentlich stark beschädigt. Die nach der Katastrophe von den technischen Organen des Kantons Waadt durchgeführten Aufnahmen haben folgende Schäden festgestellt:

Ca. 18 900 Laufmeter Trockenpflasterung wurden vollständig weggerissen oder sind eingestürzt;

auf ca. 18 500 Laufmeter ist der Böschungsfuss angerissen, so dass für die Pflasterung Einsturzgefahr besteht;

auf ca. 34 715 Laufmeter ist die Foundation der Pflasterung weggerissen oder stark beschädigt.

Die zahlreichen Photos, die dem Projektdossier beiliegen, geben ein zutreffendes Bild von den grossen Unterkolkungen, den eingestürzten Pflasterungen sowie von den vielen Anrissen in den Dämmen. Diese Schäden sind zu einem grossen Teil einer beträchtlichen Sohlenvertiefung zuzuschreiben, die während des Verlaufes des Hochwassers zeitweise eingetreten war.

Wenn auch verschiedene Brücken zerstört oder stark beschädigt wurden, so kann doch glücklicherweise festgestellt werden, dass weder Menschenleben zu beklagen waren noch Wohnbauten gelitten haben.

3. Das Wiederherstellungsprojekt

In erster Linie muss festgehalten werden, dass es sich nicht um ein Korrektionsprojekt handelt, sondern um ein Projekt für die Wiederherstellung der alten Uferschutzbauten der Broye. Diese Rekonstruktionsarbeiten wie auch die Verstärkung und die Vollendung der alten Verbauungen erstrecken sich von Brivaux an der freiburgischen Kantonsgrenze bis unterhalb Payerne auf eine Länge von rund 30 km. Ausserhalb des Bereiches dieses alten Korrektionsunternehmens sind auch am Oberlauf der waadtländischen Broye verschiedene Schäden entstanden, so bei der Brücke von Châtillens (Gemeinden Oron und Châtillens) und in Valeyres-Palézieux (Gemeinde Palézieux). Im ersteren Fall ist das Ufer zu erhöhen und die bestehende Pflasterung weiter hinaufzuziehen und zu verlängern. Im zweiten Fall muss die Uferböschung durch steingefüllte Drahtsäcke und durch Blockwürfe gesichert werden. Diese Arbeiten sind im allgemeinen Projekt ebenfalls enthalten. Um die Überprüfung der vom Kanton ausgearbeiteten Vorlage zu erleichtern, hält sich der nachfolgende Bericht an die im Projekt angenommene Reihenfolge der Sektionen. Die Hektometrierung beginnt bei der Mündung der Broye in den Murtensee.

1. Sektion, Hektometer 92—133 (unterhalb Payerne)

Diese 4100 m lange Strecke beginnt 300 m unterhalb von Pont-Neuf. Trotzdem die Ufersicherungen verhältnismässig wenig gelitten haben, sind der Böschungsfuss und die Pflasterungen zu erneuern. Ferner sind 12 Schwellen, die zur Fixierung der Sohle dienen, auszubessern oder neu einzubauen.

2. Sektion, Hektometer 133—152 (Payerne)

Auf dieser 1900 m langen Strecke ist ein grosser Anriss zu verbauen. Im übrigen sind die Wiederherstellungsarbeiten von gleicher Art wie bei der 1. Sektion.

3. Sektion, Hektometer 152—220 (*Payerne-Granges*)

Länge 6800 m. Hier sind einige grosse Anrisse zu verbauen und die Uferschutzbauten auszubessern.

4. Sektion, Hektometer 220—252 (*Granges-Henniez*)

Länge 3200 m. Infolge der Sohlenvertiefung sind neue Schwellen notwendig; Böschungsfuss und Pflästerungen sind auszubessern.

5. Sektion, Hektometer 252—264.75 (*Henniez-SBB-Brücke*)

Länge 1275 m. Auf dem linken, freiburgischen Ufer werden gegenwärtig verschiedene Korrektionsarbeiten ausgeführt. Auf dem rechten, waadtländischen Ufer ist ein grosser Anriss zu verbauen. Der Böschungsfuss und die Pflästerungen sind auszubessern.

6. Sektion, a und b, Hektometer 263,25—289 (*Praz-la-Mort und Pré Nicaty*)

Gesamte Länge 2575 m. Diese Strecke hat durch die starke Vertiefung der Sohle sehr gelitten. Es müssen einige Anrisse verbaut und Dämme samt dem Böschungsschutz wieder hergestellt werden. Zur Fixierung der Sohle sind einige neue Schwellen zu erstellen.

7. Sektion, Hektometer 289—300 (*l'Isle*)

Länge 1100 m. Diese Strecke hat besonders durch ein zweites Hochwasser vom 13. Juni 1946 gelitten, das einen neuen Anriss und andere Schäden verursacht hat. Ein grosser Teil der Uferböschung ist neu anzuschütten und durch Pflästerung zu sichern.

8. Sektion, Hektometer 300—327 (*Chantemerle-Plan Dessous*)

Länge 2700 m. Da sich das Bett stark vertieft hat, sind zwölf neue Sperren als Sohlensicherung zu erstellen; die Pflästerung ist zu erneuern.

9. Sektion, Hektometer 327—339 (*Pré Bryand-Villaret*)

Länge 1200 m. Verschiedene Anrisse sind zu verbauen. Aufrichten des eingestürzten eisernen Steges; sieben Schwellen sind wieder herzustellen und die Pflästerungen sind auszubessern.

10. Sektion, Hektometer 339—357 (*Moudon*)

Länge 1800 m. Die photographischen Beilagen lassen die grossen Hochwasserschäden dieser Strecke erkennen. Die Wiederherstellungsarbeiten sind infolgedessen in diesem Abschnitt beträchtlich. Dennoch kann festgestellt werden, dass keine Gebäude beschädigt worden sind.

11. Sektion, a und b, Hektometer 357—368,40 (*Valacret-Grand-Pré-Canal-Meyer*)

Totale Länge 1140 m. Die Wiederherstellungsarbeiten dieser Strecke bestehen hauptsächlich in Erdbewegungen und Böschungspflästerungen. Das Stauwehr Meyer, das einen Sohlenfixpunkt bildet, ist bereits instandgestellt und verstärkt worden.

12. Sektion, Hektometer 368,40—382 (Bressonnaz)

Länge 1360 m. Von allen Sektionen hat diese durch die Hochwasser von 1944 am meisten gelitten. Der Damm der Schmalspurbahn Lausanne-Moudon wurde weggerissen; das Geleise der SBB musste aus Sicherheitsgründen seitwärts verschoben werden. In Bressonnaz selbst wurde die Sägerei Fischer beinahe weggerissen. Ausser der Wiederherstellung der Böschungspflasterungen und der Dämme sieht das Projekt die Abänderung der längs der Verkehrswege verlaufenden Flusskurve vor. Das frühere Gefälle von $7,75\text{‰}$ wird durch Erstellung einer 1,80 m hohen Sperre auf $5,1\text{‰}$ vermindert. Es ist noch zu erwähnen, dass die Mündung des Flüsschens «La Bressonnaz» in die Broye bereits instandgestellt worden ist und dass diese Arbeiten im vorliegenden Projekt enthalten sind.

13. Sektion, Hektometer 382—393 (Brivaux)

Länge 1100 m. Diese Sektion reicht bis zur freiburgischen Grenze und ist die letzte korrigierte Strecke der mittleren Broye. Ausser der Verbauung der Anrisse ist die Unterfangung des Fusses der Pflasterungen vorgesehen.

Was die Ausführungsart und die zur Verwendung kommenden Baumaterialien anbetrifft, so vermitteln die folgenden Angaben ein Bild vom ausserordentlichen Umfange des Unternehmens.

Im ganzen sind Erdbewegungen (Sand, Kies und Erde) von 140 000 bis 150 000 m³ notwendig, um die Lücken zu füllen und die Dämme wieder herzustellen. Die Fundierung des Böschungsfusses erfolgt auf Betonlängsschwellen, sofern die Schäden schwache Punkte aufgedeckt haben, oder auf Faschinen, die durch Pfähle gehalten werden, oder bei grosser Beanspruchung sogar auf einem eigentlichen Rahmen aus Längs- und Querhölzern. Die Pflasterung wird trocken versetzt, ausgenommen in unmittelbarer Nähe von Kunstbauten oder schwierigen Stellen, wo Mörtelmauerwerk oder Beton vorgesehen ist. Die Fläche der auszubessernden Unterfangungen und Pflasterungen beträgt rund 74 000 m². An gewissen, besonders ausgesetzten Stellen wird die Krone der Böschungspflasterung noch durch eine Reihe von steingefüllten Drahtsäcken ergänzt. Die eigentlichen Kunstbauten, wie Schwellen, Sperren und Stützmauern sind in Beton oder Mörtelmauerwerk vorgesehen.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass das vorliegende Projekt für die Rekonstruktion des Korrektionswerkes die Wiederherstellung der beschädigten Dämme mit allen jenen Sicherungen und Verstärkungen vorsieht, deren Notwendigkeit sich anlässlich des letzten aussergewöhnlichen Hochwassers erwiesen hat. Auf Strecken, wo die Schäden eine totale Erneuerung der Pflasterungen erfordern, wird das Bett der Broye auf 16 m (Breite des Normalprofils) verbreitert. Diese Abänderung ermöglicht es zugleich, einen Teil des zur Auffüllung der Anrisse notwendigen Schüttungsmaterials zu gewinnen.

Wie in einem der vorstehenden Abschnitte erwähnt wurde, haben die Regengüsse vom Dezember 1944 einen grossen Teil des Broyetales heimgesucht.

Mit Schreiben vom 20. Dezember 1944 hat das Baudepartement des Kantons Waadt das eidgenössische Oberbauinspektorat über die Situation orientiert und um Bewilligung für die sofortige Inangriffnahme der dringendsten Sicherungsarbeiten zwischen Hektometer 372 und 373 längs der Linien der SBB und der Lausanne-Moudon-Bahn nachgesucht. Im weitem ersuchte es das eidgenössische Oberbauinspektorat, so bald als möglich eine allgemeine Besichtigung des Mittellaufes der Broye vornehmen zu lassen. Diese Begehung hat am 29. Dezember 1944 stattgefunden. Am 3. Januar 1945 teilte das eidgenössische Oberbauinspektorat der waadtländischen Regierung mit, dass mit den als dringend erachteten Arbeiten an der Broye sofort begonnen werden könne und dass in ihrer Ausführung kein Grund erblickt werden soll, sie von einer allfälligen Subventionierung durch den Bund auszuschliessen. Ein Gesamtprojekt, das alle Wiederherstellungsarbeiten an der Broyekorrektion enthält, sollte innert sechs Monaten nach Erteilung dieser Bewilligung dem eidgenössischen Departement des Innern eingereicht werden. Am 11. Juni 1945 hat eine zweite Besichtigung durch das eidgenössische Oberbauinspektorat stattgefunden, an welcher auch die technischen Organe des Kantons teilgenommen haben. Bei dieser Gelegenheit erläuterte der Kantonsingenieur anhand eines generellen Projektes, auf welche Weise der Kanton beabsichtige, die Instandstellung des ursprünglichen Korrektionswerkes durchzuführen. Die Vertreter der Bundesbehörden erachteten die in Aussicht genommene Rekonstruktion als zweckentsprechend, schlugen aber noch die Durchführung von Profilaufnahmen vor zur Feststellung allfälliger Änderungen der Flußsohle, um so die richtigen Grundlagen für die Ausarbeitung eines Kostenvoranschlages zu erhalten. Angesichts dieser Sachlage machten sie die Vertreter des Kantons auch auf die Notwendigkeit einer Verlängerung der schon erwähnten provisorischen Bewilligung zur Ausführung der dringendsten Arbeiten aufmerksam. Wegen der Notwendigkeit, den durch die Katastrophe geschaffenen Zustand des Flussbettes möglichst rasch zu verbessern, setzte der Kanton die Wiederherstellung der Pflästerungen und der Dämme gemäss den aufgestellten Normalien fort.

Da es sich bald herausstellte, dass die erste Schätzung der Wiederherstellungskosten weit davon entfernt war, die Durchführung der Aufgabe zu ermöglichen, überarbeitete der Kanton das Projekt, indem er sich nun auf die Ergebnisse der durchgeführten Profilaufnahmen stützte, und zwar mit der Absicht, den Bundesbehörden ein möglichst vollständiges Projekt zu unterbreiten. Das definitive Projekt wurde indessen erst im vergangenen Frühjahr dem Bundesrate vorgelegt. Die kantonalen Behörden erklären, dass bis heute schon für rund Fr. 2 800 000 bis Fr. 3 000 000 Arbeiten ausgeführt worden sind, dass diese Arbeiten alle sehr dringend waren und dass nur dank der raschen Durchführung dieser ersten Rekonstruktion sich der Zustand trotz des grossen Hochwassers von 1946 nicht verschlimmert hat. Sie weisen ferner darauf hin, dass die Arbeiten, die seit 1945 durchgeführt worden sind, bedeutend billiger zu stehen kamen, als dies der Fall wäre, wenn sie erst heute in Angriff genommen werden könnten.

Die definitiven Pläne sowie eine weitere örtliche Besichtigung haben ergeben, dass die bereits durchgeführten Arbeiten kunstgerecht und im Rahmen des projektierten Gesamtwerkes ausgeführt worden sind.

Die neuen Korrektionswerke erstrecken sich hauptsächlich von Brivaux (Kantonsgrenze) bis zum Steg von La Maladeire, 2,5 km unterhalb Moudon (Länge 6,5 km), in der Gemeinde Lucens von Curtilles bis zum Steg von Pré Nicaty (Länge 1,9 km) und vom Steg von Châtelard bis zum Steg von Vuary am Ausgange von Payerne (Länge 1,9 km). Ausserdem sind verschiedene lokale Sicherungen an besonders gefährdeten Stellen ausgeführt worden.

Im weitem hat das kantonale Baudepartement durch Schreiben vom 30. Juni 1948 das eidgenössische Oberbauinspektorat um Bewilligung zur Aufnahme der Bauarbeiten in zwei neuen Sektionen ersucht. Es begründete dieses Gesuch mit dem Umstand, dass oberhalb und unterhalb von Lucens die Linie der SBB der Broye entlang führt und dass infolge der dortigen Dammanrisse bei einem Hochwasser das Geleise der SBB stark gefährdet wäre. Da ausserdem an zwei Baustellen (Brivaux und Pont Bryand) die Arbeiten ihrem Ende entgegengehen, wäre es vorteilhaft, wenn die dort beschäftigten, gut eingearbeiteten Belegschaften dem Unternehmen erhalten werden könnten. Es wäre nach der Ansicht der kantonalen Instanzen ein Fehler, die sich daraus ergebenden finanziellen Vorteile nicht auszunützen.

Das eidgenössische Departement des Innern hat angesichts der vom Kanton vorgebrachten Gründe am 6. Juli 1948 die Bewilligung zur Ausführung der erwähnten Arbeiten erteilt. Es hat aber gleichzeitig darauf hingewiesen, dass mit Rücksicht auf die bereits aufgelaufenen hohen Baukosten und die Tatsache, dass die eidgenössischen Räte sich über die Gewährung einer Bundes-subvention an dieses Werk noch nicht aussprechen konnten, gegenwärtig nur die dringendsten Arbeiten ausgeführt werden sollen, nämlich die Wiederherstellung der Dämme in der Nähe der SBB-Linie.

4. Bauprogramm

Im vorhergehenden Kapitel ist erwähnt worden, dass bereits 2,8 bis 3,0 Millionen Franken für die dringendsten Arbeiten aufgewendet worden sind. In Anbetracht des Zustandes der Verbauungen liegt es im allgemeinen Interesse, dass die Wiederherstellung der beschädigten oder zerstörten Dämme ohne Unterbruch weitergeführt wird. Dagegen ist es zweckmässig, den Arbeitsfortschritt etwas zu verlangsamen; auf diese Weise kann die Wirkung der Verbauungen und der Veränderungen gewisser Strecken beobachtet werden. Es ist daher angebracht, die Bauperiode nach 1948 auf etwa fünf Jahre festzusetzen.

5. Kostenvoranschlag

Gemäss den Angaben des kantonalen Baudirektors basiert ein erster Voranschlag auf einer Baukostenschätzung von Fr. 3 100 000. Die nachträglich durchgeführten Aufnahmen liessen aber klar erkennen, dass eine vollständige

Wiederherstellung bedeutend grössere Auslagen erfordern würde. Die eingehenden Studien für das definitive Projekt zeigten, dass die Schäden viel grösser und viel ausgedehnter waren, als es zunächst schien. Der definitive Kostenvoranschlag beziffert sich heute auf Fr. 10 000 000, wovon Fr. 2 237 000 nicht durch den Bund subventionierbar sind, nämlich Verwaltungskosten und Verzinsung während der Amortisationszeit. Die Baukosten, die für die Subventionierung durch den Bund in Betracht kommen, betragen demnach Fr. 7 763 000.

Mit Schreiben vom 6. Juli 1948 verzichtet die eidgenössische Inspektion für Forstwesen, Jagd und Fischerei, im Einverständnis mit den kantonalen Instanzen, darauf, forstwirtschaftliche Bedingungen zu stellen. Was die fischereiwirtschaftlichen Interessen anbelangt, so wurden die vorgeschlagenen Bedingungen im Entwurf zu einem Bundesbeschluss gebührend berücksichtigt.

6. Bundessubvention

Wie wir im ersten Kapitel erwähnten, wurden bereits im 18. Jahrhundert die ersten Versuche unternommen, die Broye-Ebene durch Eindämmen des Flusses zu verbessern, da dieser durch die Bildung zahlreicher Mäander jede rationelle Bebauung unmöglich machte. Später war es auf Grund weitgehender Studien möglich, die Verbauung des Mittellaufes der Broye auszuführen. Heute kann die hervorragende Bedeutung dieser Korrektur für die ganze Gegend auf den ersten Blick erkannt werden. Die Erhaltung und die Wiederherstellung der Verbauungen ist daher eine absolute Notwendigkeit. Diese Feststellung hilft mit, die Höhe der für die Wiederherstellungsarbeiten zu gewährenden Bundessubvention in angemessener Weise festzusetzen.

Gemäss der Klassifikation vom 8. November 1898 betreffend die allgemeine Verteilung der Lasten für die Korrektur der mittleren Broye sind die von Bund und Kanton nicht subventionierten Kosten wie folgt zu tragen:

SBB	202 0/00
Gemeinden und Private . .	798 0/00
Total	<u>1000 0/00</u>

Die Grundsteuerschätzungen für die 10 in Frage kommenden Gemeinden datieren aus den Jahren 1893 bis 1898. Sie sollen aber anlässlich der neuen Festsetzung der erwähnten Klassifikation revidiert werden, die im Hinblick auf die Erhebung der Beiträge der Gemeinden an die vom Kanton Waadt im Jahre 1945 dekretierten Arbeiten erfolgen wird.

Diese Revision wird aber die Ansätze der oben aufgeführten Verteilung zwischen den SBB und den Gemeinden in keiner Weise berühren. Sie wird aber auch keine merkbaren Änderungen der Ansätze für die Verteilung auf die Gemeinden nach sich ziehen, da der Wertzuwachs infolge der industriellen Entwicklung der Gegend wahrscheinlich ausgeglichen wird durch den Wert-

zuwachs des dank der Korrektion kultivierbar gewordenen, landwirtschaftlich genutzten Bodens.

Wie in Kapitel 5 erwähnt, betragen die totalen Baukosten 10 Millionen Franken, wovon 7,763 Millionen durch den Bund subventionierbar sind.

Gemäss den Angaben des Kantons haben die von 1892 bis 1926 ausgeführten Verbauungen rund 6 Millionen Franken beansprucht; für Bauzinsen sowie für die Zinsen während der Amortisationszeit wurden fast 3 Millionen benötigt; die Amortisation des auf den Perimeter und auf die SBB entfallenden Teiles wird erst im Jahre 1948 beendet sein.

Im Hinblick auf die grossen Opfer, welche die Verwaltungen und die Perimeterpflichtigen auf sich genommen haben, um ihre Anlagen und ihr Land vor den Überbordungen des Flusses zu schützen, ersucht die Regierung des Kantons Waadt den Bund um Gewährung eines Bundesbeitrages an die Wiederherstellungsarbeiten der Broyekorrektion auf Grund des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1877 über die Wasserbaupolizei sowie um einen zusätzlichen Bundesbeitrag auf Grund des Bundesbeschlusses vom 3. Oktober 1945 über die zusätzliche Subventionierung von Gewässerverbauungen und Korrekturen in den im Jahre 1944 von Unwetterkatastrophen heimgesuchten Gebieten sowie von schwer finanzierbaren Gewässerverbauungen und -korrekturen.

Mit Schreiben vom 27. Juli 1948 an das eidgenössische Departement des Innern verpflichtet sich die Regierung des Kantons Waadt, unter Vorbehalt der Ratifizierung durch den Grossen Rat, folgende Beiträge an das Unternehmen zu leisten:

- a. maximaler gesetzlicher Beitrag: 40% von Fr. 10 000 000 oder Fr. 4 000 000;
- b. ausserordentlicher Beitrag: 4% von Fr. 7 763 000 oder Fr. 310 520, um dem Bunde zu ermöglichen, eine zusätzliche Bundessubvention gemäss dem vorstehend erwähnten Bundesbeschluss zu gewähren.

In seiner Eingabe ersucht der Kanton um Gewährung eines ordentlichen Beitrages von 28% und eines zusätzlichen Beitrages von 8%, im gesamten also 36%. Der Kanton ist der Auffassung, dass eine Bundeshilfe in diesem Rahmen gerechtfertigt sei, besonders im Hinblick auf die ausgedehnten Schäden, welche die Kulturen erlitten haben.

Nach eingehender Überprüfung der vorerwähnten Faktoren und unter Berücksichtigung der finanziellen Lage des Bundes, der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1877 betreffend die Wasserbaupolizei sowie derjenigen des Finanzprogrammes für die Jahre 1946 bis 1949, sind wir zum Schlusse gekommen, dass eine ordentliche, abgebaute Subvention von 28% angemessen ist. Wir weisen noch darauf hin, dass bisher die hauptsächlichsten Korrektionsarbeiten der Broye vom Bunde mit 40% subventioniert worden sind.

Im Hinblick auf die schwierige Finanzierung dieses grossen Unternehmens kommt auch die Gewährung eines zusätzlichen Bundesbeitrages gemäss Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1945 in Betracht. Gemäss der oben erwähnten Er-

klärung der waadtländischen Regierung kann die zu diesem Zwecke im genannten Bundesbeschluss in Artikel 2, zweiter Absatz, festgesetzte Bedingung als erfüllt betrachtet werden. Wir schlagen Ihnen deshalb vor, eine zusätzliche Subvention von 8% zu gewähren.

Nach diesen Vorschlägen würde die Finanzierung der durch den Bund zu subventionierenden Baukosten von Fr. 7 763 000 folgendermassen erfolgen:

ordentlicher Bundesbeitrag . .	28%	=: Fr. 2 173 640
zusätzlicher Bundesbeitrag . .	8%	=: » 621 040
ordentlicher Kantonsbeitrag . .	40%	= » 3 105 200
zusätzlicher Kantonsbeitrag . .	4%	= » 310 520
Gemeinden, Private und SBB	20%	= » 1 552 600
Total 100%		= Fr. 7 763 000

Die gegenüber der Gesamtsumme von 10 Millionen Franken noch verbleibende Differenz, nämlich die Verwaltungskosten und die Verzinsung während der Amortisationsperiode, von Fr. 2 237 000, wird mit einer kantonalen Subvention von 40% bedacht, während der Restbetrag durch die Gemeinden, Privaten und SBB aufzubringen ist.

Die ordentliche Subvention des Bundes könnte in jährlichen Beträgen von Fr. 600 000 und die zusätzliche Subvention im gleichen Verhältnis ausbezahlt werden.

Gestützt auf die vorstehenden Darlegungen haben wir die Ehre, Ihnen den beigefügten Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

Wir versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 8. Oktober 1948.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Celio

Der Vizekanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
**die Zusicherung eines Bundesbeitrages an den Kanton Waadt
für die Wiederherstellung der Verbauungen der Broye**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

auf Grund des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1877 betreffend die Wasserbaupolizei,

auf Grund des Bundesbeschlusses vom 3. Oktober 1945 über die zusätzliche Subventionierung von Gewässerverbauungen und -korrekturen in den im Jahre 1944 von Unwetterkatastrophen heimgesuchten Gebieten sowie von schwer finanzierbaren Gewässerverbauungen und -korrekturen,

nach Einsicht in eine Eingabe der Regierung des Kantons Waadt vom 21. Mai 1948,

und in eine Botschaft des Bundesrates vom 8. Oktober 1948,

beschliesst:

Art. 1

Dem Kanton Waadt wird für die Wiederherstellung der Verbauungen der Broye ein ordentlicher Bundesbeitrag von 28% der wirklichen Kosten zugesichert bis zum Höchstbetrage von Fr. 2173 640, d. h. 28% des am 12. Februar 1947 vom Kanton Waadt genehmigten Kostenvoranschlages vom Jahre 1946 im Betrage von Fr. 7 763 000.

Überdies wird dem Kanton Waadt zu Lasten des durch Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1945 eröffneten Kredites ein zusätzlicher Beitrag von 8% der wirklichen Kosten bis zum Maximum von Fr. 621 040 gewährt, unter der Bedingung, dass der Kanton einen zusätzlichen Beitrag von 4% leistet.

Der Kanton ist verpflichtet, bei eintretender Arbeitslosigkeit die Arbeiten im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Oberbauinspektorat zu beschleunigen, ohne dafür weitere Bundesbeiträge zu erhalten.

Art. 2

Die Auszahlung des ordentlichen und des zusätzlichen Beitrages erfolgt innerhalb der dem Bundesrate zur Verfügung stehenden Kredite im Verhältnis des Fortschreitens der in den jährlichen Bauprogrammen vorgesehenen Bauarbeiten gemäss den von der Kantonsregierung eingesandten und vom eidgenössischen Oberbauinspektorat geprüften Kostenausweisen.

Der ordentliche jährliche Höchstbetrag beläuft sich auf Fr. 600 000. Die Auszahlung der zusätzlichen Beiträge erfolgt im Verhältnis zu den ordentlichen.

Art. 3

Für die Berechnung der Bundessubvention werden berücksichtigt die eigentlichen Baukosten, einschliesslich der Enteignungen und der unmittelbaren Bauaufsicht, die Kosten des Ausführungsprojektes, ferner die Aufnahme des Perimeters. Dagegen sind nicht in Anschlag zu bringen die Kosten anderer Massnahmen und vorbereitender Arbeiten, der Tätigkeit von Behörden, Kommissionen und Beamten (von den Kantonen laut Artikel 7a des Wasserbaupolizeigesetzes zu bestellende Organe), auch nicht die Kosten der Geldbeschaffung und die Verzinsung.

Art. 4

Dem eidgenössischen Oberbauinspektorat sind jährliche Bauprogramme und wenn notwendig Detailprojekte zur Genehmigung vorzulegen.

Die Interessen der Fischerei sind nach Möglichkeit zu wahren, indem die Pflasterungen aus möglichst unbehauenen Steinen mit rauhen Oberflächen ausgeführt und, wo es die Bauleitung als notwendig erachtet, Blockwürfe am Fusse der Böschungen angebracht werden.

Art. 5

Die Bahnanlage der SBB darf höchstens so weit in den Perimeter der Korrektion einbezogen und nur so hoch belastet werden, als dies auch für andere in unmittelbarer Nachbarschaft der Eisenbahnlinie befindliche Grundstücke geschieht.

Art. 6

Die plangemässe Bauausführung wird vom eidgenössischen Oberbauinspektorat überwacht. Die Kantonsregierung wird zu diesem Zwecke den Beamten dieser Amtsstelle die nötige Auskunft und Hilfeleistung zuteil werden lassen.

Fertiggestellte Teilarbeiten sind abzurechnen. Spätere Ausgaben für solche Bauten gehen zu Lasten des Unterhaltes.

Art. 7

Der Kanton sorgt unter der Oberaufsicht des eidgenössischen Oberbauinspektorates für den Unterhalt der subventionierten Bauten.

Art. 8

Die Gesichtspunkte des Natur- und Heimatschutzes sind zu berücksichtigen, soweit daraus keine übermässigen Aufwendungen entstehen.

Art. 9

Dem Kanton Waadt wird eine Frist von einem Jahr gewährt, um sich darüber zu erklären, ob er den vorstehenden Bundesbeschluss annimmt.

Der Bundesbeschluss fällt dahin, wenn dessen Annahme nicht innert dieser Frist erfolgt.

Art. 10

Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Der Bundesrat ist mit seiner Vollziehung beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Waadt für die Wiederherstellung der Verbauungen an der Broye (Vom 8. Oktober 1948)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1948
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5516
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.10.1948
Date	
Data	
Seite	337-351
Page	
Pagina	
Ref. No	10 036 394

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.