

eine durchgreifende Rheinregulirung unerlässliches Bedürfniß sei, so würde sie durch die verheerenden Rheinhochwasser des Sommers 1853 zu dem Entschlusse gedrängt, dem Großen Rathe entscheidende Vorlagen für ernstliche Anbahnung des Korrektionswerks zu machen. Die furchtbare Katastrophe nöthigte der Behörde recht eigentlich den Beschluß ab, den wir unter'm 22. Juli 1853 im kleinräthlichen Protokoll lesen: „Es sei das Baudepartement eingeladen, radikale Vorschläge über die Verhältnisse der Rheingelände und die Flusskorrektion einzubringen, so daß eine umfassende Vorlage darüber beförderlich erscheine.“

Von nun an war es eine der angelegentlichsten Sorgen des Vorstandes vom Baudepartement, diesem Beschlusse des Kleinen Rathes, so gut als es in der karg zugemessenen Zeit bis zur November-Session des Großen Rathes möglich war, ein Genüge zu leisten. Zu diesem Behufe schlug er vor Allem seiner Behörde vor, sich durch den gewesenen Wasserbauinspektor des Kantons und nunmehrigen Oberingenieur der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft, Herrn F. W. Hartmann, die Grundzüge eines umfassenden Rhein-korrektionsplanes und alles Dessen, was damit zusammenhängt, vorlegen zu lassen, um für die beratenden Behörden einen klaren Begriff von dem Umfang, den Kosten, der Zeitdauer und Tragweite eines solchen Unternehmens zu gewinnen. Hierauf wirkte der Kleine Rath bei den zuständigen k. k. österreichischen Stellen die Einwilligung aus, auf dem dortigen Gebiete die zu näherer Berechnung der Kosten des Brugg-Fußach-Projekts erforderlichen Vermessungen vornehmen lassen zu dürfen.

Wir fügen gegenwärtiger Schrift sowohl die Instruktion, welche Herr Hartmann für die Erfüllung seines Mans-