



Landschaft am Isteiner Klotz vor 1844
nach dem Delbild des Basler Malers Peter Birman 1758—1844.
Kunstmuseum Basel.

Sag- oder Wacht-Grund usw. und auf dem linken Rheinufer die Isteiner Siedelung Rosenau. Ein großer Teil der Isteiner Gemarkung wurde im Laufe der Zeit eine Beute des Rheins; immer wieder wurden die Fluren überflutet und Ufer und Inseln verändert.

Erst im 19. Jahrhundert gelang es, dem Strome wertvolles Land abzugewinnen.

In den Jahren 1842—1848 erstanden die Bauten der Bahnlinie Freiburg-Basel. Ihnen mußte u. a. auch die Felsmühle weichen, die am Ausgange des Wallistales stand.

Vier Eisenbahntunnels, die zweitältesten Deutschlands — der erste Eisenbahntunnel wurde 1837 bei Oberau zwischen Leipzig und Dresden ausgeführt und 1934 abgetragen — technische Wunderwerke für die damalige Zeit, durchbohrten den Isteiner Klotz. Als Bauarbeiter verwandte man hauptsächlich Italiener, die in einem Barackenlager auf der Klostermatte wohnten. Bis ins Wiesental hörte man bei Tag und Nacht den Donner der Sprengungen. Trotz Sicherung der Isteiner Häuser durch Schutzdächer wurden sieben Gebäude beschädigt. Am 26. November 1845 erfolgte der Tunneldurchbruch durch den Felsvorsprung des Isteiner Klozes, im Frühjahr 1846 war der Harbbergtunnel vollendet. Der Landesfürst, Großherzog Leopold, besichtigte mit großem Gefolge die Tunnelbauten. Der kleine Tunnel, unmittelbar hinter der Kirche, bot durch das Eindringen von Quellwasser erhebliche Schwierigkeiten. Der nördlichste Tunnel wurde infolge Einsturzgefahr schon vor längerer Zeit aufgeschnitten. Am 8. November 1848 fand die Eröffnung der Bahnlinie Schliengen—Efringen statt (Dietschi).