

Trockengebüsch am Kirchberg

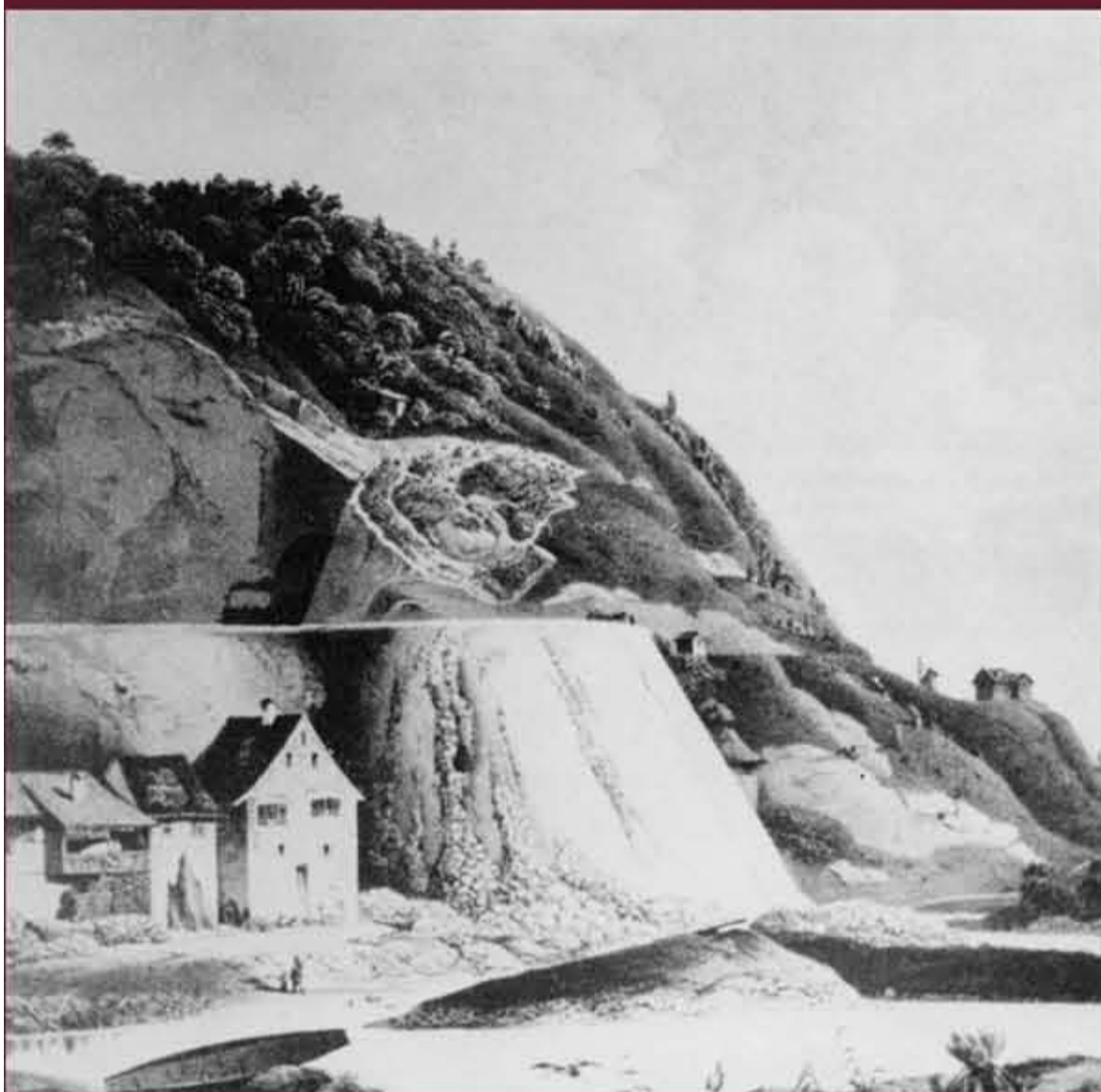
Durch den Bau des Kirchbergtunnels haben sich die Vegetationsverhältnisse sehr stark verändert. Die landwirtschaftliche Nutzung ist auf der dünnen Bodendecke nicht möglich, weil die Reben keine Wasserversorgung aus tieferen Bodenschichten erhalten.

Aus dem gleichen Grund erfolgte auch keine Bewaldung. Der **Feldahorn** (*Acer campestre*) und die **Feldulme** (*Ulmus minor*), die an günstigen Standorten leicht 10 bis 15 Meter erreichen, werden hier nur 4 bis 5 Meter hoch.

Als Unterholz finden sich hier trockenheitsverträgliche Gewächse wie der **Schlehdorn** (*Prunus spinosa*), die **Rainweide** (*Ligustrum vulgare*), die **Hundsrose** (*Rosa canina*), bei uns Heckenrose oder Hagebutte genannt, und die früh blühenden Stauden wie der **Hohlknollige Lerchensporn** (*Corydalis cava*), das **Hundsveilchen** (*Viola canina*), die ihre kurze Vegetationsperiode mit dem Laubaustrieb beenden und sich danach meist in den Boden zurückziehen.



Blick vom Pavillon



Ehemalige Mühle in der Vorstadt

Bahnbau

1825 verkehrte die erste Eisenbahn der Welt in England und 1835 in Deutschland von Nürnberg nach Fürth, aber schon 1833 unterbreitete L. Newhouse, Großherzoglich Badischer Commerzienrat, in Karlsruhe einen „Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogthum Baden von Mannheim nach Basel und an den Bodensee, als zweckmäßigstes Mittel, Landbau, Handel und Gewerbe in größeren Flor zu bringen, den Gütern und Produkten einen besseren Werth zu verschaffen und so den National-Reichthum zu erhöhen“. Laut Beschluss aus dem Jahr 1838 wird die Bahn auf Staatskosten gebaut. Der Fahrdamm, heißt es im dritten Artikel, wird zu einem doppelten Schienenstrang angelegt, für jetzt aber wird nur ein Schienenweg vollständig ausgebaut. Aus Furcht vor den Steigungen am Schliengener Berg entschied man sich für die Linie am Westhang des Isteiner Klotzen. Bei Verhandlungen in der Zweiten Kammer wurden Stimmen laut, die vor dieser Linienführung entlang dem Bergfuße warnten. Da war die Rede von dem „schauderhaften Abgrund“ am Isteiner Klotz. Ein Abgeordneter befürchtete, „dass bei widrigem Zufall am Locomotive in jenen Abgründen alles mit Mann und Maus zugrunde gehen müsste“.

In den Jahren 1845 bis 1855 entstanden die Bauten der Linie Freiburg – Basel. Geländeschwierigkeiten machten die Teilstrecke Müllheim bis Haltingen zur teuersten der badischen Eisenbahn mit einem Aufwand von 955.000 Gulden je Meile. Allein zwischen Schliengen und Efringen liegen 11 Rechts- und 12 Linkskurven, davon fünf mit kleinerem Radius als 400 Meter, die man damals ohne weiteres in Kauf nahm, weil man mit Geschwindigkeiten von höchstens 40 bis 45 km/h rechnete. Dafür kam aber die ganze kurvenreiche Strecke in der Horizontalen zu liegen und die vier Bahnhöfe Rheinweiler, Kleinkems, Istein und Efringen auf eine Meereshöhe von 257 m (866 Fuß). Eine so lange Horizontale gibt es im ganzen badischen Eisenbahnnetz nicht wieder.



Südportal Klotzentunnel

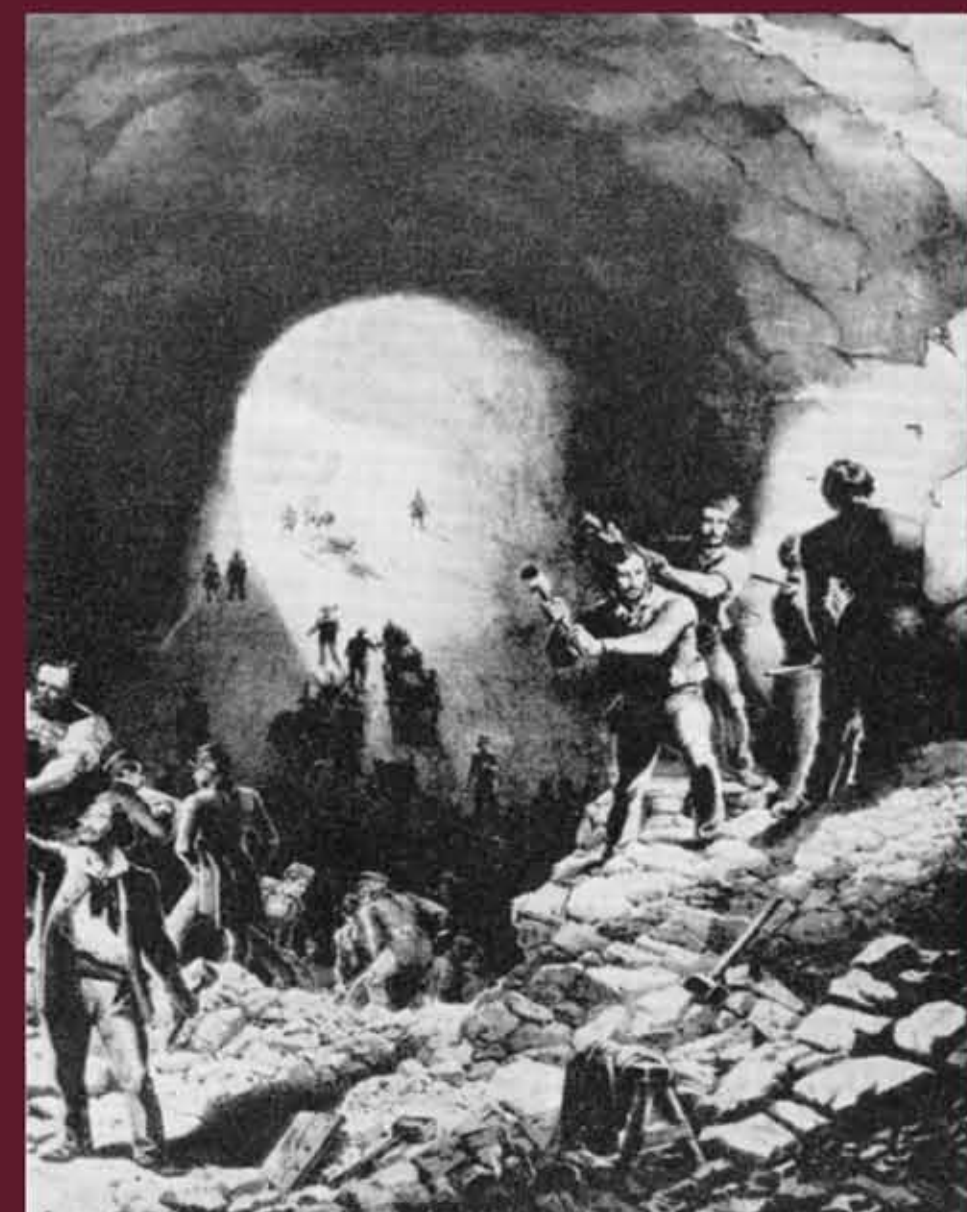


Kirchbergtunnel



Klotzentunnel - Nordportal

Ab März 1844 wurden italienische Mineure für den Bau der Isteiner Tunnel beschäftigt, die in einem Barackenlager auf der Klostermatte und in Istein und Huttingen untergebracht waren. Für die Arbeiten wurde der Steg bei der Kapelle, der „in etwa dreißigfüßiger Weite einen schauerlichen Abgrund überspannt, gefertigt aus Streckbäumen (Gerüststangen) und Brettern, auf etwa 4 Fuß breit neu hergestellt, damit die Arbeitspferde für den Eisenbahnbau ohne Gefahr von der einen Seite des Klotzen zur anderen gelangen konnten“. Zweimal in der Woche wurde in Istein ein Gemüsemarkt erlaubt, wohl das einzige Marktrecht der Gemeinde. Leider fielen dem Bahnbau auch einige Höhlen am Gebirgsrand zum Opfer und die idyllische Felsenmühle bei Kleinkems am Ausgang des Wallistälchens. Auch der Bohnerzbau bei Kleinkems wurde beeinträchtigt: 1845 blieben 400 Sester Reinerz auf Halde liegen, weil die frühere Wascheinrichtung am damaligen Rheinufer der Eisenbahn weichen musste. Ein Abtransport war ebenfalls nicht möglich, weil die Fuhrleute am Bahnbau mehr verdienten als an den Erzführen. Am Leopoldstag, am 26. November 1845, dem Namenstag des Großherzogs, war der erste feierliche Durchgang durch den Klotzen (224 Meter). Im Frühjahr 1846 war der Hartberg (306 Meter) durchbrochen, wenig später auch der Kirchberg (129 Meter), der den Erbauern große Schwierigkeiten bereitete durch Wassereinwirkung und loses Gestein und deshalb bergmännisch vorgetrieben werden musste. Nach Aufzeichnungen von Pfarrer Amann verließen Bewohner der „Vorstadt“ ihre Häuser um bei Verwandten oder Bekannten im Innerdorf zu logieren bis die Sprengungen am Hartberg abgeschlossen waren. Trotz Sicherheitsvorkehrungen durch Abdecken der Dächer mit Faschinen wurden sechs Häuser total zerstört und mussten vom Land Baden wieder aufgebaut werden; andere wurden zum Teil schwer beschädigt. Am 8. November 1848 fand die Eröffnung der Strecke Schliengen – Efringen statt; 1851 wurde Haltingen und 1855 Basel erreicht. Mit dem abgetragenen Gestein wurde nördlich des Klotzen der Hang des Klostergießens aufgeschüttet, und dann in den Jahren 1850 bis 1853 im Zuge der Rheinkorrektur für den Bau des Rheinsträßchens verwendet. Aber kaum war die Eisenbahn so richtig in Fahrt gekommen mussten zwei Planungsfehler korrigiert werden: Die Spurweite war nicht 1435 mm, wie von den meisten deutschen Ländern übernommen, sondern 1600 mm und musste reduziert werden. Der praktizierte Linksverkehr (heute noch in der Schweiz üblich) wurde umgestellt. Die bereits gebauten 203 Kilometer doppelspurigen und 79 Kilometer einspurigen Strecken, 66 Lokomotiven und 1.133 Wagen mussten in den Jahren 1854 und 1855 angepasst werden.



Tunnelbau am Klotzen