

Strecke BE 39
Linienführung 2
Abschnitt 1
Landeskarte

Nidau - Biel - Tavannes (- Basel)
Biel - Tavannes Strasse von 1850/1858
Biel - Frinvillier
1126

GELÄNDE *Aufnahme 19. April 2000 / rb*

Die Strasse führt von der Bieler Altstadt Richtung Nordosten und geht bei Pkt. 440 von der Juravorstadt in die Reuchenettestrasse über. Diese ist zwischen Pkt. 440 und dem Eingang der Taubenlochschlucht mit 5–5.5 m auffällig schmal für eine viel befahrene Hauptstrasse. Zahlreiche Wegbegrenzungselemente dürften auf die Bauzeit in der Mitte des 19. Jahrhunderts zurückgehen. Bergseitig sind dies felsige Böschungen (zum Teil mehrere Meter hoch!) und Stützmauern. Es handelt sich um trocken geschichtete sowie mit Mörtel verfugte Blocksteinmauern. Sie sind stellenweise durch Hauseingänge und Garagezufahrten unterbrochen. Talseitig verläuft über weite Strecken eine 0.5 m hohe Brüstungsmauer, die häufig in eine Stützmauer übergeht (Abb. 1). Die in mehrere Einzelsegmente unterteilte Mauer besteht aus Bruchsteinen unterschiedlicher Grösse und ist mit Mörtel verfugt, zum Teil auch verputzt. Stellenweise auch jüngere oder geflickte ältere Mauern. Auf einer Länge von 40 m steht eine Reihe von Kolonnensteinen, die untereinander mit einer Eisenstange verbunden sind.

Die Reuchenettestrasse dürfte sich gegenüber der ursprünglichen Anlage nur wenig verändert haben. Auf dem Bild ist die niedrige Brüstungsmauer erkennbar, die talseitig stellenweise in eine Stützmauer übergeht.
Abb. 1 (rb, 19. 4. 2000)



Wo die heutige Strasse unter der Bahnlinie durchführt, bleibt das frühere Trasse auf der Ostseite der Eisenbahn. Es führt mit geschotterter Oberfläche durch einen kurzen Hohlwegeinschnitt und hat anschliessend talseitig eine 30 m lange und bis 8 m hohe Werksteinmauer (diese könnte eventuell auch erst im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau im Jahre 1974 gebaut worden sein). Das Trasse ist in der anschliessenden Weide auf einer Länge von 100 m als Grasspur erkennbar, danach wurde es durch den Bahn- sowie den jüngeren Strassenbau beseitigt.

Bei der imposanten Brücke über die Taubenlochschlucht setzt die Linienführung wieder ein (Abb. 2). Die heute funktionslose Brücke setzt an einer schmalen Stelle mit einem selbsttragenden

Steinbogen über die Schlucht. Sie ist aus regelmässig grossen, gehauenen Kalksteinquadern gebaut und mit Mörtel ausgefugt. Die Bogenspannweite beträgt 26 m. Beide Widerlager ruhen auf Felsköpfen. Die Fahrbahn hat eine Breite von 6 m und wird beidseitig von einer 40 cm hohen und 70 cm dicken Brüstungsmauer aus Kalksteinquadern begrenzt.

Am nördlichen Ausgang der Brücke folgen auf der Westseite einige Kolonnensteine und ein mit einer Kalksteinbrüstung eingefasster, 6 x 6 m grosser Rastplatz mit einer steinernen Sitzbank (Abb. 3). Der Rastplatz wurde mit Blick auf die Schlucht und die Brücke angelegt. Heute ist nicht bloss die Aussicht zugewachsen, sondern auch im Rastplatz selbst wächst eine einzelne Linde.

Die zu ihrer Bauzeit viel bestaunte Brücke ist noch heute ein eindruckliches Bauwerk. Geschickt wurde für den Brückenschlag eine der schmalsten Stellen der Schlucht ausgewählt.
Abb. 2 (rb, 1. 5. 2000)



Der heute verwaiste Rastplatz war als touristischer Aussichtspunkt angelegt. Von hier aus überblickte man die natürliche Szenerie der Schlucht wie auch das technische Bauwerk der Brücke.
Abb. 3 (rb, 1. 5. 2000)



Nach der Brücke führt die heute aufgelassene, geteerete Strasse entlang einer bis zu 10 m hohen Felsböschung. Sie zeigt Spuren von Bohrlöchern. Talseitig folgt auf die Kolonnensteine eine frei stehende Brüstungsmauer. Die Strasse ist hier 7–7.5 m breit. In der Folge kreuzt das 1858er-Trasse die heutige Autostrasse. Danach folgt ein 200 m langes, markantes Teilstück. Bergseitig verläuft eine über 10 m hohe Felsböschung. Nach knapp 100 m bildet sie zusammen mit einer nun auch talseitig stehenden Felsböschung einen markanten Felseinschnitt (Abb. 4). Mit dem anschliessenden, 30 m langen, roh ausgebrochenen Tunnel wird eine Felsnase durchfahren (Abb. 4). Die mächtige bergseitige

Felsböschung setzt sich auch nördlich des Tunnels fort. Talseitig folgt nach dem Nordportal ein kleiner Ausstellplatz, gefolgt von einer 50 m langen Brüstungs- und Stützmauer. Das aufgelassene Teilstück nördlich des Tunnels ist 70–80 m lang und wird danach von der heutigen Autostrasse aufgenommen.

*Das aufwändig gebaute, mit viel Sprengarbeiten verbundene Strassenstück erinnert an eine Passstrasse in den Alpen.
Abb. 4 (rb, 1. 5. 2000)*



— Ende des Beschriebs —