

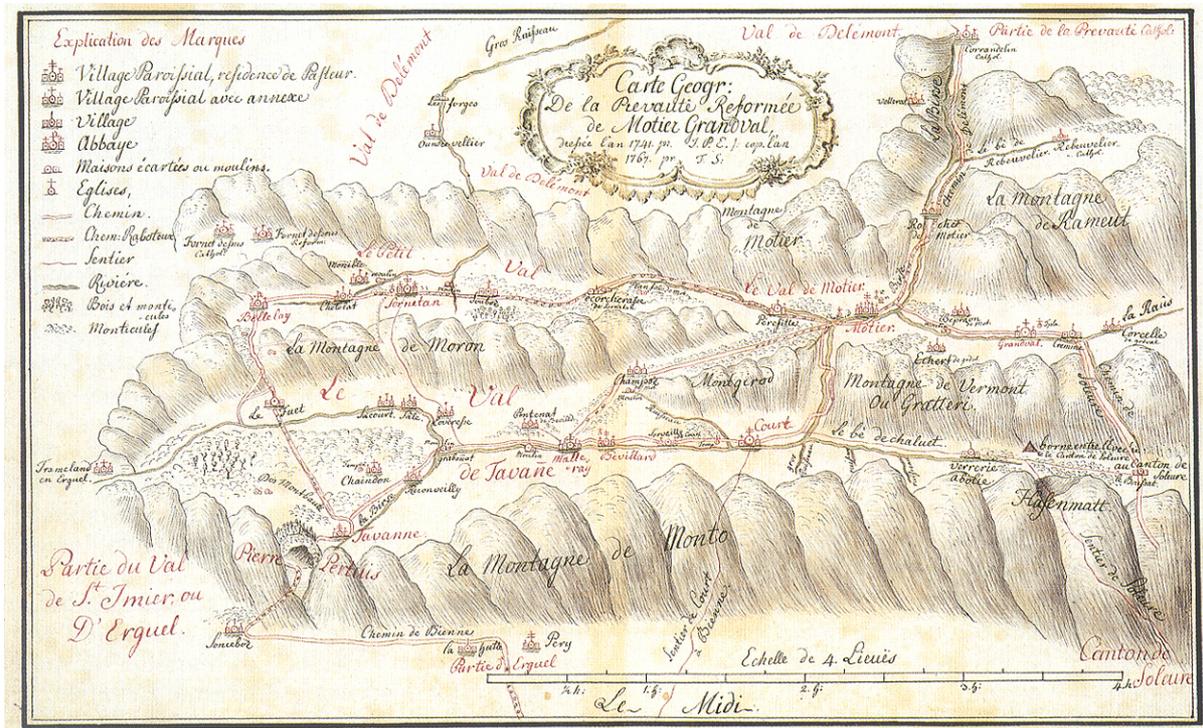
Strecke BE 61 (Biel -) Tavannes - Delémont (- Basel /- Porrentruy)  
Linienführung 1 Fahrweg bis 19. Jahrhundert  
Landeskarte 1105, 1106

**GESCHICHTE** Stand Oktober 2002 / sbo

Die Strasse vor den Korrekturen des 19. Jahrhunderts verlief zwischen Reconvilier und Pontenet (bis 1860er Jahre) und in der Klus von Court (bis 1836) auf der linken Seite der Birs.

Zwei Karten aus dem 18. Jahrhundert zeigen die Verbindung eher summarisch, die 1741 aufgenommene «Carte géographique de la Prévôté réformée de Moutier-Grandval» (MOUTIER-GRANDVAL 1741) und eine Karte von 1788 mit der Strasse von Biel nach Basel (ROUTE DE BALE A BIENNE 1788).

Karte der Propstei Moutier-Grandval, gezeichnet 1741, Kopie von 1767 (MOUTIER-GRANDVAL 1741).  
Abb. 1



Etwas genauer und mit mehr Details, aber zum Teil fehlerhaft, ist die Linienführung auf der Karte von BODMER (1709) dargestellt. Im Atlas Suisse (AS 6, 1798 und AS 2, 1800) ist die Strasse als «Chemin principal» eingetragen. Bei BUCHWALDER (1822) ist, im Gegensatz zu den Karten des 18. Jahrhunderts, erstmals der genaue Verlauf zu sehen.

Unter Napoleon wurde ab 1803 damit begonnen, für den Jura Katasterpläne zu erstellen. Diese Gemeindepläne waren nötig, da für das französische System der Grundsteuer die

Grundbesitzverhältnisse ersichtlich sein mussten. Im Jura wurde nach 1815 das bisherige Steuersystem beibehalten, weshalb auch in Bernischer Zeit die Arbeit an den Katasterplänen fortgeführt wurde. Somit existieren für fast jede Gemeinde des Berner Juras solche Pläne aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (KKK 113 ff.; BERNER JURA 1986: 88). Die Pläne der Gemeinden an dieser Strecke (TAVANNES 1806/28; RECONVILIER 1805/28; LOVERESSE 1805; PONTENET 1828; MALLERAY 1805/21/23; BEVILARD 1829; SORVILIER 1829; COURT Anf. 19. Jh.; MOUTIER Anf. 19. Jh.; ROCHES 1819/23) zeigen die Strasse vor den Korrekturen des 19. Jahrhunderts. Sie wird in diesen Plänen als «Grande Route de Tavannes à Delémont», «Route de Bienne à Delémont» oder als «Route de Delémont à Bienne» bezeichnet.

Ein Plan von 1829 (COURT-MOUTIER 1829) zeigt die damalige Strasse auf der linken Seite der Birs in der Schlucht von Court mit dem Projekt der neuen, rechtsufrig verlaufenden Strasse. Der 1844 datierte Plan mit Korrektionsprojekten von Lelevel (REUCHENETTE-COURT 1844) zeigt, dass in diesem Jahr der Abschnitt zwischen Reconvilier und Pontenet noch nicht korrigiert war. Auf der Topographischen Karte (TK Blatt VII 1845) ist zwischen Reconvilier und Pontenet noch die alte, nördliche Linienführung, in der Schlucht von Court dagegen die neue Linienführung am rechten Birsufer nach der Korrektur 1831–36 zu sehen.

In den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts wurde dann die Strasse zwischen Tavannes und Malleray ausgebessert und zwischen Reconvilier und Pontenet das Trassees ans rechte Birsufer verlegt (Projektpläne: TAVANNES-MOUTIER 1861/62; TAVANNES-MOUTIER 1863; TAVANNES-MOUTIER 1869).

Im Topographischen Atlas (TA 105 Tavannes 1871; 108 COURT 1873) verläuft zwischen Reconvilier und Pontenet eine neue Strasse südlich der Birs; die alte Linienführung ist als «Kunststrasse 3–5 Meter Breite» eingetragen.

#### **GELÄNDE** *Aufnahme 15. Mai 2002 / GS*

Die Linienführung BE 60.1 ist zwischen Reconvilier und Pontenet auf einer Länge von 1800 m fassbar. Im Gegensatz zur jüngeren Linienführung verläuft sie auf der nördlichen Talseite, was zwei Brückenübergänge über die Birs nötig macht.

Bis Beau Site besteht die Linienführung aus einer 4–5 m breiten Zweitklassstrasse. An einigen Stellen sind bergseitig kleinere Stützmauern aus Quader- oder Bruchsteinen aufgerichtet. Vom Brückenübergang in Reconvilier ist heute nichts mehr zu sehen, die Birs verläuft im Siedlungsgebiet unterirdisch. Dagegen sind von einem älteren Brückenschlag über die Trame noch die gemauerten Widerlager erhalten geblieben.

Ab Beau Site setzt sich die Linienführung als Hangweg fort, der nur noch als Flurzufahrt benutzt wird (Abb. 2). Die Breite des heutigen Weges beträgt lediglich 2 m, jene des ursprünglichen Trassees 6 m. Die Böschungen erreichen maximal 1.5 m Höhe. Der Flurweg ist geschottert und weist einen Grasmittelstreifen auf. Am östlichen Ende des Weges tritt zwischen der Schotteroberfläche ein grobblockiges Steinbett zu Tage.

Nach 300 m wird die Linienführung durch die Eisenbahnlinie Richtung Moutier unterbrochen. Im Anschluss an den Unterbruch

*Der heutige Flurweg ist lediglich 2 m  
breit; das einstige Trassee war deutlich  
breiter.  
Abb. 2 (GS, 15. 5. 2002)*

folgt zum Schluss bei Pont Sapin die zweite Brücke über die Birs (Abb. 3). Es handelt sich dabei um eine Steinbogenbrücke mit gestuften, niedrigen Brüstungen. Die Brücke ist 17 m lang, die Breite zwischen den Brüstungen misst 6 m. In der Mitte der Brücke finden sich – an die Brüstungen anlehnend – zwei Radabweisersteine.



*Die Seitenansicht der Steinbogenbrücke  
bei Pont Sapin verdeutlicht die Stufung  
der niedrigen Brüstungsmauern.  
Abb. 3 (GS, 15. 5. 2002)*



Auch in der Klus von Court scheint es noch Überreste der älteren Linienführung am linken Birsufer zu geben. Einer davon ist die Stützmauer gleich zu Beginn der Klus. Diese besteht aus trocken aufgeschichteten Bruchsteinen, ist 20 m lang und 2–3 m hoch. Als weiterer Überrest kommt in der Fortsetzung die Fusswegpartie von der kleinen Brücke bis zur Einmündung in die Linienführung BE 61.3 in Frage. Der Fussweg ist durchgehend geschottert und verbreitert sich allmählich von 1 auf 2 m. Die Schlüsselstelle dieser Partie ist eine Felspassage mit Hanganschnitt und einer talseitigen Trockenstützmauer von 1.5 m Höhe.

— Ende des Bescriebs —