

Strecke BE 856 (Spiez -) Spiezwiler - Wimmis (-Simmental)  
Landeskarte 1207, 1227

**GESCHICHTE** Stand April 2006 / sbo

Die Strecke verbindet Spiez über Spiezwiler und Wimmis mit dem Simmental. Sie zweigt in Spiezwiler von der nationalen Strecke BE 18 (Thun – Kandersteg) ab; am selben Ort schliesst sie an die von Spiez kommende Strecke BE 1071 an. In Wimmis wird sie fortgesetzt durch die regionale Strecke BE 857, die nach Port führt und dort auf die nationale Strecke BE 21.2, die Strasse nach Zweisimmen, trifft. Als Teil der auf das Mittelalter zurückgehenden Verbindung von Spiez mit dem Simmental hat die Strecke BE 856 regionale Bedeutung. Sie wurde in den Jahren 1845–1847 ausgebaut (STATISTIK 1875: 40 «Spiezwyler - Wimmisbrück»; STVB 1845: 103 «Wimmis – Spiezwylerstrasse»; STVB 1846: 137 «Wimmis – Spiezwylerstrasse»).

Die Besiedlung der Gegend um Spiez ist durch Funde aus dem Neolithikum, der Bronze- und der La-Tène-Zeit bezeugt. Die 762 erstmals erwähnte Kirche ist archäologisch bereits für die Zeit um 700 belegt. Sie ist neben der Stiftskirche von Amsoldingen die architektonisch bedeutendste der 12 «Thunerseekirchen» (KS Band 3 1982: 390–392). Beim Schloss Spiez handelt es sich um eine bedeutende hochmittelalterliche Burganlage, die um 1600 grosszügig ausgebaut wurde. Teile des Mauerwerks gehen auf das 12. Jahrhundert zurück (KS Band 3 1982: 399). Die Stadt bekam 1280 das Marktrecht. 1338 wurde Spiez bernisch und war bis 1798 eine Freiherrschaft mit niederer und hoher Gerichtsbarkeit. Der Aufstieg vom Spiez zum regionalen Wirtschafts- und Kulturzentrum begann mit dem Anschluss an das Eisenbahnnetz ab 1900 (SCHWEIZER LEXIKON 1993: Spiez).

Wimmis wird 994 als «Windemis» erstmals urkundlich erwähnt. Die Kirche von Wimmis, wie Spiez eine der 12 «Thunerseekirchen», stammt aus dem 10./11. Jahrhundert. Das Schloss, ursprünglich aus dem 12./13. Jahrhundert, kam 1449 aus dem Besitz des Freiherrn von Weissenburg an Bern und wurde Sitz der Landvogtei Wimmis (HBLS: Wimmis; SCHWEIZER LEXIKON 1993: Wimmis).

Kartographisch ist die Strecke BE 856 bei HALLER (1824) als «Fahrweg» dargestellt. Auf der TK (Blatt XII 1860) ist sie mit der nördlichen Variante als «Landstrasse» enthalten; diese «Landstrasse» macht jedoch beim Zusammentreffen mit der Strecke BE 857 keine Kurve nach Süden, sondern nimmt den direkten, geraden Verlauf nach Port. Das am Streckenende nach Süden abbiegende Teilstück ist ebenso wie die südliche Variante in Wimmis (Abschnitt 856.0.1) lediglich als «Karr- oder Saumweg» kartiert. Im TA (355 Spiez 1882; 367 Wimmis 1878) ist die Strecke mit demselben Verlauf wie auf der TK als «Kunststrasse über 5 Meter Breite» eingetragen. Das nach Süden abbiegende Teilstück am Ende ist eine «Kunststrasse 3–5 Meter Breite» und die südliche Variante ein «Fahrweg ohne Kunstanlage».

**GELÄNDE** *Aufnahme 15. April 2006 / hrm, GS*

Ausgehend von Spiezwiler führt die Strecke zuerst in den Schachen hinunter und verläuft nach der Überbrückung der Kander über die Schwemmebene von Steini nach Wimmis. In Wimmis teilt sich die Strecke in zwei Wegäste.

Der Ausbaustandard der Strecke entspricht jenem einer modernen 1. Klass-Strasse. Lediglich der südliche Wegast und das Schlussstück des nördlichen im Siedlungsbereich sind in einer älteren Ausprägung erhalten (s. BE 856.0.1). Traditionelle Bausubstanz an der modernen Strasse findet sich am Dorfeingang in Form von 1–1.5 m hohen Stützmauern. In einer Mauerpartie ist ein Streugutkasten integriert (Abb. 1). Die auf Wimmis zuführende Gerade wurde in vorbildlicher Art mit einer neuen Allee aus Linden, Ahorn- und Nussbäumen bepflanzt. Eine Allee ist bereits im TA (355 Spiez 1882) vermerkt.

Erwähnenswert ist auch der Übergang über die Kander. Es handelt sich um eine Steinbogenbrücke von rund 38 m Länge (zwischen den Widerlagern) und 6 m Originalbreite (Abb. 2–4). Das Mauerwerk der Brücke besteht bis unterhalb des Bogenscheitels aus verputzten Bruchsteinen, darüber folgen bossierte Quader, die mit Zement verfugt sind. In jüngerer Zeit wurde die Fahrbahn auf jeder Seite mit herausragenden Betonelementen verbreitert, die als Gehsteige für Fussgänger dienen und von modernen Rohrgeländern begrenzt werden.

*Der in der Stützmauer eingebaute Streugutkasten hat seine Funktion seit längerer Zeit verloren.  
Abb. 1 (GS, 25. 5. 2005)*



*Brückenansicht von der  
Oberwasserseite.  
Abb. 2 (GS, 18. 3. 2006)*



*Das mit verputzten Bruchsteinen  
aufgezogene Mauerwerk im unteren Teil  
wird von verfugten Bossenquadern  
überlagert. Deutlich erkennbar sind auch  
die herausragenden Betonelemente,  
die als Gehsteige dienen.  
Abb. 3 (GS, 18. 3. 2006)*



*Brückenansicht von der  
Unterwasserseite. Leider wird das  
Bauwerk durch eine unschöne  
Rohrleitung beeinträchtigt.  
Abb. 4 (GS, 18. 3. 2006)*



— Ende des Beschriebs —