

# Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS und die Untere Strasse

Autor(en): **Schneider, Hanspeter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur**

Band (Jahr): - **(2018)**

Heft 3

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-813636>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS und die Untere Strasse

Hanspeter Schneider

Die Kulturlandschaft war in den 70er- und frühen 80er-Jahren des 20. Jahrhunderts im ländlichen Raum starken Veränderungen unterworfen. Dies führte zur Zerstörung und zum Verlust von vielen Kleinformen wie Hecken, Böschungen, Alleen und auch von historischen Verkehrswegen. Auslöser dieser unerfreulichen Entwicklung waren Güterzusammenlegungen, Gesamtmeliorationen und der allgemeine Forst- und Güterstrassenbau. In den Bergregionen kam in diesem Zeitraum mit den Kabelverlegungen der damaligen PTT (Post Telephon Telegraph) ein weiterer bedeutender Verursacher speziell bei den historischen Verkehrswegen dazu. Die PTT nutzten nämlich die häufig kunstvoll gebauten und teilweise gepflästerten Saumpfade, um ihre Kabel mit dem kleinstmöglichen Aufwand ohne grossen Niveauausgleich verlegen zu können.

Mit dem Ziel, für das Planungs- und Projektwesen künftig bessere Entscheidungshilfen zur Erhaltung der alten Wege bereitstellen zu können, beauftragte der Bund 1984 ViaStoria/Universität Bern mit der Erarbeitung eines nationalen Inventars. So entstand das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS in einem 20-jährigen Bundesauftrag und konnte 2003 durch ViaStoria plangemäss abgeschlossen werden. 2010 erliess der Bundesrat die Verordnung über das IVS (VIVS) und setzte das IVS als ordentliches Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) in Kraft. Das Inventar steht heute den Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden in elektronischer Form als Entscheidungshilfe für das Planungs- und Projektwesen zur Verfügung (<http://www.ivs.admin.ch/bundesinventar/ivs-gis>). Am IVS Graubünden waren die ViaStoria-Mitarbeitenden Arne Hegland, Hansjürg Gredig, Jürg Simonett, Reto Furter, Reto Jenny, Thomas Berther und Guy Schneider beteiligt.

Die Erarbeitung des Inventars erfolgte in zwei parallelen Arbeitsschritten: der historischen Erforschung und der Geländekartierung. Die historische Arbeit brachte Erkenntnisse zur Bedeutung, zum Alter und zur Funktion der historischen Verkehrswege. Drei unterschiedliche Quellengruppen wurden berücksichtigt: Schriftquellen, historische Karten und die sogenannten ikonographischen Quellen oder Bildquellen.

Durch eine systematische Kartierung erfolgte eine Bestandsaufnahme der im Gelände noch sichtbaren traditionellen Formen von historischen Verkehrswegen. Jeder Weg wurde nach seiner Wegoberfläche, möglichen Wegbegrenzungen und allfälligen Kunstbauten untersucht. Nebst diesen Wegeigenschaften wurden im IVS auch die sogenannten Wegbegleiter inventarisiert. Wegbegleiter sind Einrichtungen, die in einem direkten oder indirekten funktionalen Zusammenhang mit dem Weg stehen. Die Bezeichnung traditionelle Wegoberfläche weisen grundsätzlich alle inventarisierten Wege auf, die nicht über einen modernen Hartbelag (Teer oder Asphalt) verfügen. Die weitaus grösste Zahl an traditionellen Wegoberflächen weisen Erd-, Gras-, Kies- und Schotter-



Flimserstein: Eine in den Felsen geschrotete Weganlage aus dem 17. Jahrhundert mit talseitiger Trockenmauer (Foto: ViaStoria/Heinz Dieter Finck).

wege auf. Zu den eher seltenen traditionellen Wegoberflächen zählen Pflästerungen, Geleisestrassen oder auch die sogenannten Bohlenwege, deren Oberfläche aus einer Bohlenkonstruktion besteht, bei der die aneinander gereihten Rundhölzer ein Absinken der Wegoberfläche in sumpfigem Gelände verhindern. Als Wegbegrenzungen werden alle Strukturelemente bezeichnet, die einen Weg seitlich einfassen. Dazu gehören Böschungen, Stützmauern, Hecken, Alleen, Zäune und alle Arten von Randsteinen. Die Wegbegrenzungen bestimmen in der Regel nicht nur das charakteristische Erscheinungsbild eines bestimmten historischen Verkehrsweges, sondern prägen häufig auch die Kulturlandschaft, durch die sie verlaufen.



Prasgnolapass: Auf der Steintreppe wurde einst das Vieh auf die Alpen getrieben (Foto: ViaStoria/Heinz Dieter Finck).

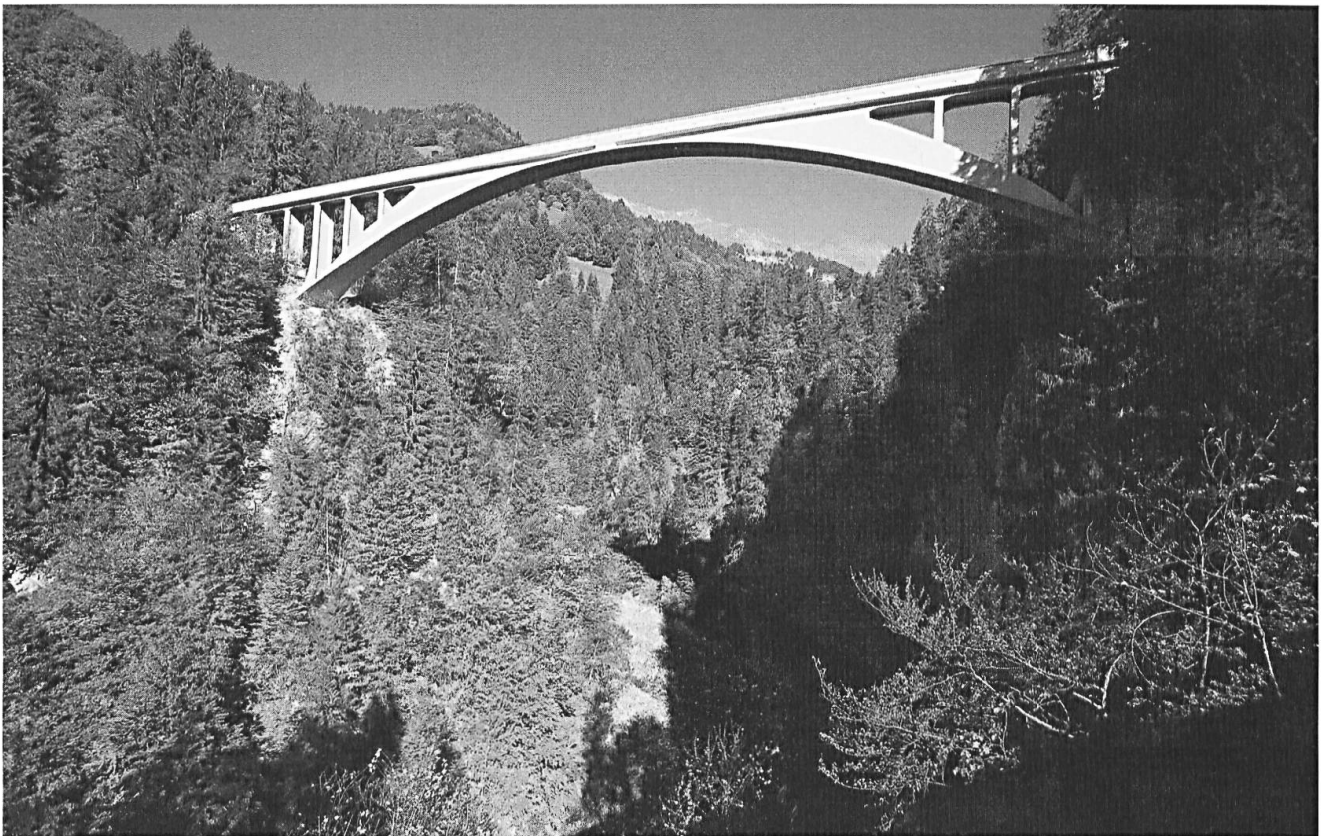
Unter dem Begriff Kunstbauten wurden im IVS insbesondere Brücken, Tunnel und Galerien aufgenommen. Die meist auffälligen Kunstbauten wurden innerhalb eines historischen Verkehrsweges jeweils als Einzelbauwerke aufgenommen. Sie geniessen häufig nebst dem IVS noch einen zusätzlichen Schutzstatus auf kommunaler, kantonaler, nationaler oder sogar internationaler Stufe. Ein Beispiel dafür ist die Salginatobel-Brücke.

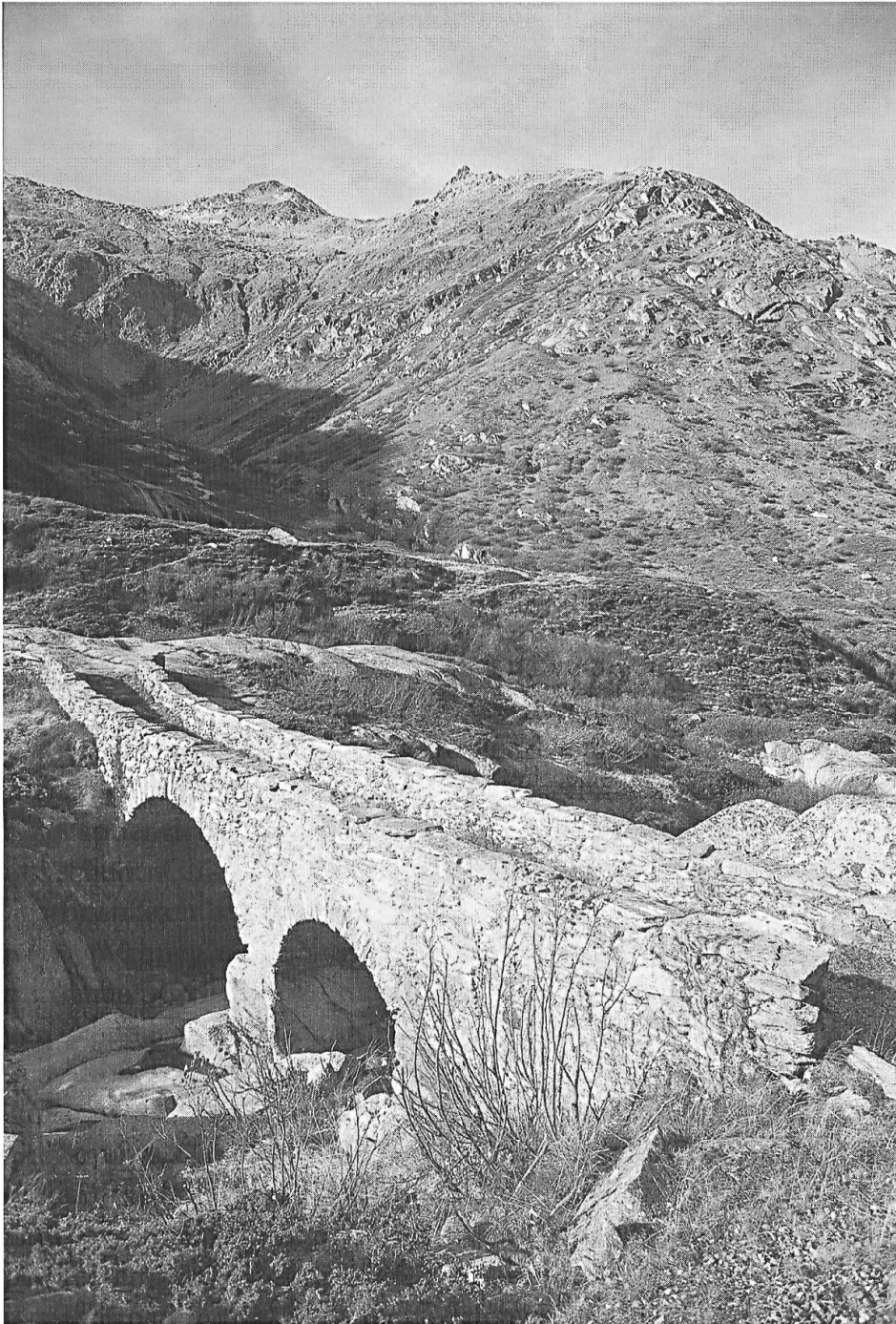
Wichtige Zeugen der Verkehrsgeschichte sind auch die sogenannten Wegbegleiter, weil sie durch ihre spezielle Lage nicht nur Hinweise auf den Verlauf und die Bedeutung eines historischen Weges liefern, sondern auch selber eine eigene Geschichte haben. Nebst den historischen Fakten ranken sich nicht selten auch Sagen und Legenden um ehemalige Zollhäuser, Stundensteine, Susten oder ehemalige Leprosenhäuser.

### **Die besondere Rolle der Unteren Strasse**

Nur gut ein Jahr nach dem Beginn der Arbeiten am IVS auf nationaler Ebene kam es im Kanton Graubünden zum Start eines speziellen Inventars von historischen Verkehrswegen. Der Regierungsrat hatte die Bedeutung und den Stellenwert der ehemaligen

Salginatobel-Brücke: Sie ist Teil des historischen Verkehrsweges von nationaler Bedeutung von Schiers nach Schuders; als Brücke ist sie selbst ein Weltmonument der Ingenieurskunst (Foto: ViaStoria/Heinz Dieter Finck).





ViaLucmagn: Die eindrückliche Doppelbogenbrücke Stegia am Lukmanierpass (Foto: ViaStoria/Heinz Dieter Finck).

Kommerzialstrassen Graubündens und deren Schutzwürdigkeit bereits damals erkannt. So erwähnte er in einer Departementsverfügung vom 13. Februar 1985: «Für die Baudenkmäler wie die Bernhardin- und die Splügen-Passstrasse gilt es die erforderlichen Schutzvorkehrungen zu treffen, die übrigen Abschnitte sollten vor einer Entfremdung durch verändernde Unterhaltsarbeiten bewahrt werden». Und weiter: «Damit die Natur- und Heimatschutzkommission und die sachzuständigen Ämter auf diesem Gebiet tätig werden können, ist ein Richtkatalog der noch vor-

handenen Abschnitte und Werke des Kommerzial-Strassennetzes notwendig. Es geht dabei nicht darum, den Richtkatalog einem gültigen Strassenbaukonzept entgegenzusetzen, sondern die bis anhin fehlende Ergänzung unter dem Aspekt des historisch Erhaltenswerten nachzuholen». Mit diesem für die damalige Zeit pionierhaften Ziel beauftragte der Bündner Regierungsrat ViaStoria mit der Ausarbeitung eines Inventars der Bündner Kommerzialstrassen, woraus 1988 die Publikation «Strassen als Baudenkmäler – Kommerzialstrassen des 19. Jahrhunderts in Graubünden» entstand. Der Auftrag umfasste die Inventarisierung von vier Kommerzialstrassen: Der Deutschen Strasse von St. Luziensteig bis Chur, der Albularoute, der Oberen Strasse mit den Pässen Julier und Maloja sowie der wichtigsten Kommerzialstrasse Graubündens, der Unteren oder Italienischen Strasse mit Splügen und Bernhardin.

Die Geschichte der Kommerzialstrassen beginnt im frühen 19. Jahrhundert. Ab 1818 gelang es dem damals jungen Kanton Graubünden mit Unterstützung der Königreiche Lombardo-Venetien und Sardinien-Piemont seine wichtigsten Passstrassen nach Süden als Fahrstrassen für den Personentransport mit Kutschen und den Warentransport mit Frachtwagen auszubauen. Das Hauptinteresse der beiden Königreiche richtete sich aus strategischen Gründen auf die Untere oder Italienische Strasse. Zur Unteren Strasse gehören die Viamala- und Roflaschlucht sowie die Pässe Splügen und Bernhardin. Damit umfasst sie äusserst spektakuläre Abschnitte der Bündner Kommerzialstrassen mit einer Vielzahl von gemauerten Serpentin, Steinbogenbrücken, Stützmauern, aufgeschütteten Dämmen, Tombini (Wasserdurchlässe) und Brüstungsmauern.

Die Erhaltung dieser vielfältigen charakteristischen Kunstbauten aus der Entstehungszeit war das Hauptanliegen der oben erwähnten Departementsverfügung. Im Blickfeld hatte der Regierungsrat jedoch schon damals die seit längerem anstehende Sanierung des San-Bernardino-Tunnels. Während der Sanierung des Tunnels sollte nämlich der Transitverkehr über die alte Passstrasse umgeleitet werden. Da insbesondere der Schwerverkehr seit 1967 ausschliesslich durch den Tunnel erfolgt war, genügte die Passstrasse nicht mehr den Anforderungen an eine zeitlich befristete Ausweichroute für den Transitverkehr. Damit stellten sich vor der Sanierung die grundsätzlichen Fragen, wieviel schützenswerte Bausubstanz die Passstrasse als ehemalige Kommerzialstrasse noch aufweise und ob es praktikable Grundsätze zu deren Erhaltung gäbe, ohne dass die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer



Ein vorbildlich saniertes Teilstück der Bernhardin-Strasse: Die Stützmauern, Wegbegrenzungssteine und der Wasserdurchlass (Tombino) konnten in ihrer traditionellen, für die Kommerzialstrassen charakteristischen Bauweise erhalten werden (Foto: Marco Marcacci).



Bei der Sanierung der Bernhardin-Strasse wurde beispielhaft versucht, die sicherheitstechnischen und denkmalpflegerischen Ziele miteinander zu verbinden, um das charakteristische Erscheinungsbild der ehemaligen Kommerzialstrasse beizubehalten (Foto: Paolo Mantovani).

eingeschränkt würde. Dass sich das Tiefbauamt des Kantons Graubünden und der zuständige Regierungsrat überhaupt diesen Fragen stellten und nicht einfach eine Standardsanierung der Passstrasse ohne Rücksicht auf die traditionelle Bausubstanz durchgeführt haben, ist für die damalige Zeit aussergewöhnlich. Es zeigt einerseits den Stellenwert, den die Bündner Kommerzialstrassen in der öffentlichen Wahrnehmung auch 180 Jahre nach ihrem Bau im Kanton immer noch hatten und es verdeutlicht die



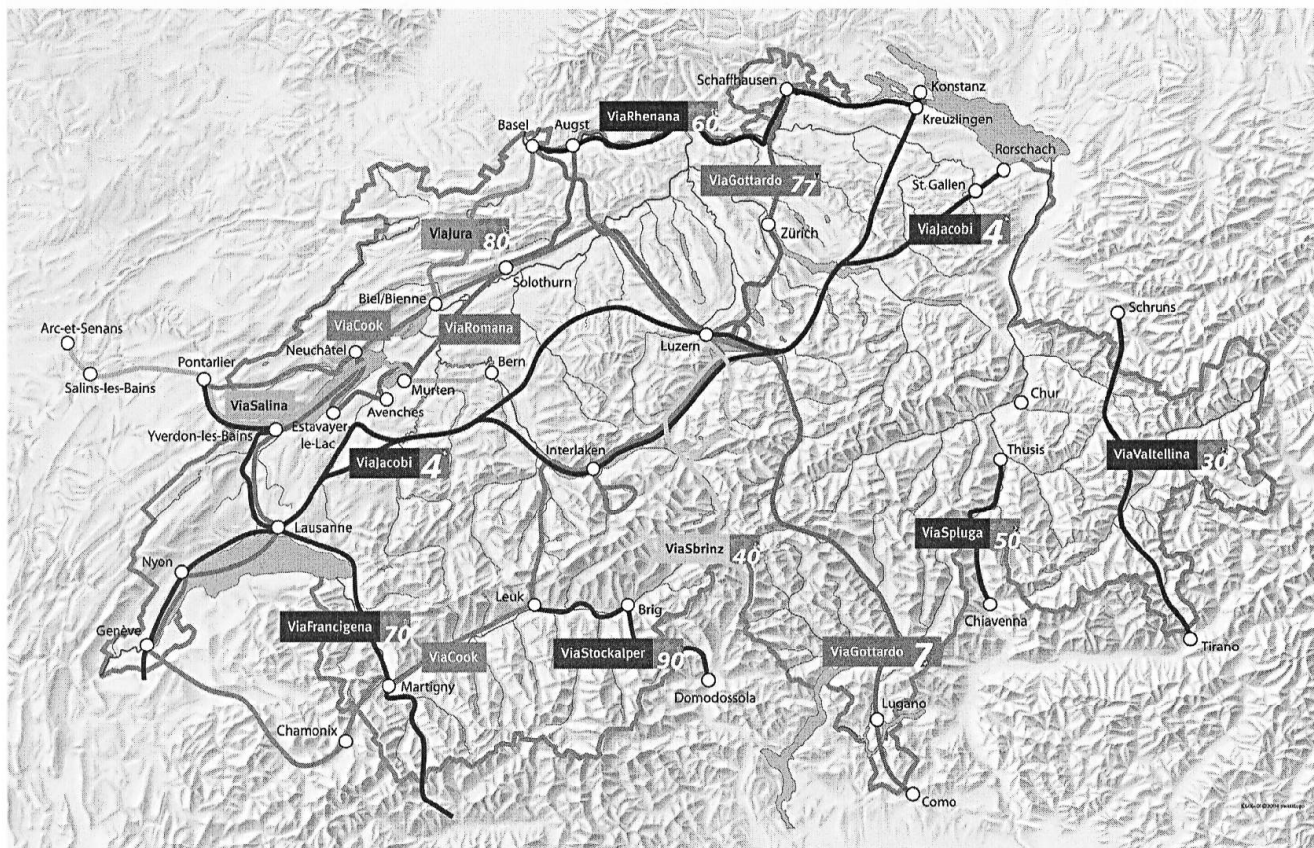
Sensibilität, mit der sich das Tiefbauamt an diese Aufgabe machte. Das von der Bündner Regierung in Auftrag gegebene Spezialinventar wurde zwischen 1985 und 1988 durch die ViaStoria-Mitarbeiter Jürg Simonett, Arne Hegland und Werner Vogel erstellt. Die Arbeiten wurden durch Diego Giovanoli von der Denkmalpflege und Paolo Mantovani vom Tiefbauamt tatkräftig unterstützt. Die Publikation «Strassen als Baudenkmäler – Kommerzialstrassen des 19. Jahrhunderts in Graubünden» bildete mit ihrem detaillierten Karten- und Planmaterial eine zentrale Grundlage für die ab 1990 durchgeführte Sanierung der Paspstrasse über den Bernhardin. Die vorbildliche Sanierung durch das Tiefbauamt Graubünden steht auch 30 Jahre nach ihrer Ausführung national und international als Modell für zahlreiche spätere Sanierungsprojekte an aktuellen Fahrstrassen mit schützenswerter traditioneller Bausubstanz.

### **Die ViaSpluga als Vorbild für Kulturwege Schweiz**

Nachdem der Bernhardin für eine mustergültige Sanierung einer Paspstrasse steht, sollte dem Splügen, dem anderen wichtigen Passübergang der Unteren Strasse im Projekt Kulturwege Schweiz eine zentrale Rolle zukommen. Kulturwege Schweiz entsteht auf den Grundlagen des IVS und leistet damit einen aktiven Beitrag zur Erhaltung und zum Schutz der historischen Verkehrswege und zu deren zweckmässiger Nutzung. Das Motto von Kulturwege Schweiz lässt sich am ehesten mit einem Zitat von Reinhold Messner umschreiben:

*«Das Eigene, das Echte, das Unverwechselbare einer Landschaft, einer Region, einer Kultur muss man in Zeiten der Globalisierung im Tourismus betonen: Das, was andere nicht haben und auch nicht imitieren können.»* Reinhold Messner

Die nationale Struktur von Kulturwege Schweiz bilden zwölf Haupttrouten. Jede Haupttroute repräsentiert und «erzählt» einen Teil der Kultur- und Verkehrsgeschichte der Schweiz und bereichert den Wandertourismus mit kulturhistorischem Wissen und Emotionen. Die Verbindung von Wandern mit Natur, Kultur, Tradition, Authentizität und Swissness ist ein Wachstumsmarkt, der in den letzten Jahren in der Schweiz zu einer Steigerung der touristischen Wertschöpfung beigetragen hat. Das beste Beispiel



dafür ist die ViaSpluga, die seit mehr als 15 Jahren von Viamala Tourismus äusserst erfolgreich mit einem buchbaren Angebot vermarktet wird. Die ViaSpluga diene zusammen mit der ViaStockalper als Modell für das Gesamtprojekt von Kulturwege Schweiz.

Dank der zweckmässigen Nutzung durch den Wandertourismus konnte ein bedeutender Teil der attraktivsten historischen Strecken aus dem Bundesinventar IVS ins Netz von Kulturwege Schweiz integriert und einem breiten Publikum zugänglich gemacht werden. Die Erfahrung in den vergangenen zehn Jahren haben gezeigt, dass auf dem rund 3000 Kilometer langen Netz der zwölf Haupttrouten die Gefahr von Beeinträchtigungen bei historischen Verkehrswegen, die als Kulturwege touristisch genutzt werden, erheblich gesenkt werden kann. Offenbar führt eine nachhaltige Nutzung von historischen Wegen zu einem wirkungsvollen Schutz und gleichzeitig auch zu einer höheren Akzeptanz in der Bevölkerung.

Diese Feststellung steht im Gegensatz zu den Erfahrungen im ordentlichen Vollzug des Bundesinventars IVS bei den Kantonen und Gemeinden. Sie deckt sich jedoch mit der bekannten Tatsache, dass eine Schutzauflage bei Behörden und Privatpersonen im Planungs- und Projektwesen eher Widerstände auslöst als eine Nut-

Die zwölf Haupttrouten von Kulturwege Schweiz mit der ViaSpluga und der ViaValtellina. Die Nummern entsprechen der Signalisation im Gelände gemäss SchweizMobil (Foto: ViaStoria).

zung mit neuem Wertschöpfungspotenzial. Nebst der positiven Auswirkung auf die Erhaltung der historischen Verkehrswege hat das Projekt Kulturwege Schweiz auch einen Sensibilisierungseffekt: Das Erwandern eines Kulturweges vermittelt einen Einblick in den Zusammenhang des Weges mit einem alten Zollhaus, einer ehemaligen Sust, einer Trockenmauer oder einer Allee und fördert damit das Verständnis der Bevölkerung für die traditionelle Kulturlandschaft. Wer diese Zusammenhänge erkennt, identifiziert sich mit seiner eigenen Umgebung und setzt sich eher für die Er-



ViaSpluga: Im Vordergrund der Saumweg, über den die ViaSpluga verläuft und im Hintergrund die um 1820 gebaute Kommerzialstrasse (Foto: ViaStoria/Heinz Dieter Finck).



ViaValtellina: Kirche und Alp San Romerio bilden eine mythische Schlüsselstelle der ViaValtellina (Foto: ViaStoria/Heinz Dieter Finck).

haltung eines historischen Verkehrsweges ein. Damit eröffnen sich einzigartige Möglichkeiten zur Erhaltung der Natur- und Kulturlandschaft, zur Sensibilisierung einer breiten Öffentlichkeit für die nachhaltige Landschaftsentwicklung und zur Vernetzung von Angeboten aus den Bereichen Tourismus, Landwirtschaft, Bildung und Langsamverkehr. Die traditionelle Kulturlandschaft wird zu einem wichtigen Thema der Regionalentwicklung.

Mit der ViaSpluga und der ViaValtellina führen zwei der zwölf Haupttrouten über das Gebiet des Kantons Graubünden. Diese beiden Routen beinhalten eine grosse Zahl von historischen Wegabschnitten von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung und leisten damit einen wertvollen Beitrag zu deren Schutz und Unterhalt. Aber auch die Wertschöpfung durch den Wandertourismus ist auf den beiden Bündner Routen in den letzten Jahren beachtlich. ViaStoria hat für den Kanton Graubünden auch ein Konzept für 28 regionale Kulturwege erarbeitet, die ebenfalls auf den Grundlagen des IVS basieren (<http://www.kulturwegeschweiz.ch/>). Jede regionale Route nimmt, nach dem Vorbild der Haupttrouten, ein regionaltypisches Thema auf. Ein Grossteil des Potentials für diesen nachhaltigen Tourismus ist jedoch bis heute ungenutzt. Beispiele für regionale Kulturwege sind etwa der Walserweg im Safiental und die ViaCalanca. Zu diesen zwei regionalen Routen besteht je ein Kulturlandschaftsführer mit einer attraktiven Übersicht über die Sozial, Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte.

### *Walserweg Safiental*

Das Safiental zwischen Vorder- und Hinterrheintal ist ausserhalb Graubündens trotz seiner landschaftlichen Reize kaum bekannt. Lange Zeit war es nur über hohe Pässe und auf beschwerlichen Fuss- und Saumpfaden erreichbar. Erst seit 1885 erschliesst eine Fahrstrasse das Safiental. Die Abgeschlossenheit prägte die Landschaft und trug dazu bei, dass die alten Verkehrswege und traditionellen Siedlungsformen länger erhalten blieben als anderswo. Noch heute sind die Spuren der Walserkultur und der Viehwirtschaft im Safiental allgegenwärtig: Bauernhäuser, Scheunen, Ställe und Alphütten präsentieren sich als attraktive Streusiedlungen, verbunden durch eine Vielzahl von Fuss- und Wanderwegen. Im Kulturlandschaftsführer werden die landschaftlichen und verkehrshistorischen Besonderheiten des Tals gezeigt. Die Beiträge werden ergänzt mit praktischen Hinweisen und Wandervorschlägen für Tagesausflüge und für eine viertägige Wanderung entlang des Walserwegs Safiental von Versam bis nach Splügen.

### *ViaCalanca*

Die Einzigartigkeit des Calancatal zeigt sich bei einem erstmaligen Besuch in der aussergewöhnlich naturnahen Kulturlandschaft, deren Erhaltung einerseits ein Verdienst der ortsansässigen Bevölkerung ist und andererseits teilweise auch auf den Umstand zurückzuführen ist, dass das Tal heute nur von Süden her erschlossen ist und damit keinen Durchgangsverkehr aufweist.

Ebenso reizvoll wie faszinierend sind die grossen klimatischen Unterschiede im Calancatal. Während der Nordteil im Adulamassiv ein raues alpines Klima aufweist, geniesst der Südteil im unteren Misox bereits ein mediterranes Klima. Dies drückt sich in einer seltenen Vielfalt der Vegetation auf kleinstem Raum aus. Während die reiche vielfältige Vegetation im Südtal von der Kastanie geprägt wird, geben Fichte und Lärche dem Nordteil des Tales einen stark alpinen Charakter.

Die reiche über 4500-jährige Besiedlungsgeschichte hat im Calancatal attraktive Spuren und Relikte hinterlassen, die zur Erkundung und Erforschung geradezu einladen. Der für den alpinen Raum hervorragende Erhaltungsgrad der Kulturlandschaft bezieht sich auch auf den Baubestand der Siedlungen und Einzelgebäude. Dass mit Castaneda, Sta. Maria, Braggio, Landarenca, Augio gleich

ViaCalanca: Beidseitig gemauerter Saumweg am Dorfeingang von Santa Maria (Foto: Piernicola Federici)



fünf Dörfer im Bundesinventar ISOS als Ortsbilder von nationaler Bedeutung aufgeführt sind, unterstreicht diese Tatsache.

Heute wird im Calancatal hauptsächlich Vieh- und Alp- und Holzwirtschaft betrieben. Die zahlreichen mit Trockenmauern befestigten, nicht mehr bewirtschafteten Ackerterrassen an den steilen Talflanken zeugen jedoch davon, dass frühere Generationen wesentlich mehr Ackerbau mit grossem Aufwand betrieben hatten. Ein faszinierender Teil der Wirtschaftsgeschichte bildet der ehemalige Abbau und die Verarbeitung des Specksteins.

Der Kulturweg «ViaCalanca» verläuft auf zahlreichen spektakulären historischen Wegen. Besucherinnen und Besucher geniessen auf kunstvoll gebauten Pflästerungen, von Trockenmauern oder alten Steinbogenbrücken gesäumten Wegabschnitten ein intensives, unvergessliches Wandererlebnis. Die ViaCalanca bietet auf drei bequemen Tagesetappen reizvolle Einblicke in die zahlreichen Attraktionen und Geheimnisse des Calancatals.

Hanspeter Schneider: Geograf, 1983–2003 Leiter des IVS, 2004–2014 Geschäftsführer von ViaStoria, seit 2007 Präsident der ViaStoria-Stiftung.

## Literatur

ASTRA, EKD, ENHK (2008): Technische Vollzugshilfe Erhaltung historischer Verkehrswege. Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 8. Bern: ViaStoria.

Mantovani, Paolo (1988): La strada commerciale del San Bernardino Nella prima metà del XIX secolo. Locarno.

ViaStoria/Universität Bern: IVS Dokumentation Graubünden. Bern: ASTRA 2003.

## Bemerkungen zur Verwendung der Begriffe IVS und ViaStoria

ViaStoria trat bis Mitte 2003 als Institution unter dem Namen *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS* auf. Mit dem Ziel, die Autoren und Autorinnen des IVS vom eigentlichen Produkt, dem Bundesinventar IVS zu unterscheiden, haben wir die Institution IVS seit diesem Zeitpunkt in ViaStoria umbenannt. Durch diese Differenzierung zwischen dem IVS als Bundesinventar und ViaStoria als Institution und Autorin des Bundesinventars lassen sich allfällige Missverständnisse vermeiden. Aus diesem Grunde wird im obigen Text die Institution über die gesamte Inventardauer als ViaStoria bezeichnet.