



Das Gespann meistert
gemächlich die
gepflasterten Himmels-
kurven der Tremola
auf der Südseite des
Gotthards.

Entschleunigt reisen Runterfahren

Schluss mit der täglichen Hast – Zeit für eine sinnliche Rast. Mit fünf PS und einer alten Postkutsche reisen wir während fünf Tagen vom Toggenburg ins Tessin. Hält der moderne, stets aktive Mensch **so viel Langsamkeit** aus? Ein Selbstversuch.

Text Christine Zwygart Fotos Markus Bühler-Rasom und Christine Zwygart

*Nah der Gegenfahrbahn läuft
stets das furchtloseste Pferd*



Sandro Scherrer (links) und sein Sohn Martin dirigieren vom Bock die Lipizzaner Favorie, Tulipan und Pluto (von rechts) sowie die Freiberger Figaro und Renzo (hinten von rechts).

Unserer Zeit steht im Zeichen der Superlative. Sportliche Spitzenleistungen, wirtschaftliche Höhenflüge, gesellschaftlicher Geltungszwang. Wir werden getrieben von einem enormen Leistungsdenken und -zwang. Wie wenig Zeit bleibt da für jene Sachen, die Seele und Geist liebosen. Wieso hetzen wir so durchs Leben? Und schaffen wir es überhaupt noch, das genaue Gegenteil davon zu tun – nämlich zu entschleunigen? An diesem Augusttag treffen sich auf dem Hof der Familie Scherrer in Dietfurt SG acht Passagiere, um gemeinsam vom Toggenburg ins Tessin zu reisen. Wir sind mit fünf Pferden unterwegs, die eine nach Originalplänen gebaute Sommerberline ziehen; eine Postkutsche, die bis 1910 im Einsatz stand. Vorwärts kommen wir mit sechs bis zwölf Kilometern pro Stunde – einem Tempo zwischen Marschieren und Joggen. Für die 174 Kilometer werden wir fünf Tage brauchen. Eine Geduldsprobe. Oder wie Postillion Sandro Scherrer, 51, in seinem kehlig-nasalen Toggenburgerdialekt sagt: «Gspunna, gell.»

TAG 1 – WINKEN UND LÄCHELN
40 Kilometer von Dietfurt SG über den Rickenpass nach Uznach und ins Glarnerland nach Netstal.
 Vor dem Start erfahren wir alles Wissenswerte über die Kutschen-

Die Kutsche aus Eschenholz wiegt 200 Kilo

fahrt. So gibt es Leiter und Schemel für bequemes Ein- und Aussteigen. Bitte beachten: «Immer rückwärts runtersteigen; dann seht ihr nicht, wo ihr hinfallt», witzelt Sandro Scherrer. Für die Sitze auf dem Hochsitz liegen zudem Sonnenhüte parat, «damit niemand einen roten Kopf bekommt und plötzlich wirres Zeug redet». Zweimal im Jahr bricht Familie Scherrer zu dieser speziellen Reise auf. Vater Sandro ist Organisator, Pferdepfleger, Postillion, Kondukteur und Reisebegleiter in persona. Unterstützt wird er dabei unter anderem von seinen Söhnen Beni, 25, und Martin, 23. Der Hufschmied und der Zimmermann nehmen eigens Ferien, um mitzuhelfen. Stets fahren ein Begleitauto mit dem Gepäck sowie ein mobiler Pferdestall mit –

schliesslich brauchen auch die Tiere ein Nachtlager. Dann gehts los, wir nehmen Platz, Sandro montiert seinen Hut, behändigt die Zügel, und mit einem beherzten «Vorwärts, Buäbä!» setzen sich die Pferde in Bewegung. Ihre Glöggli bimmeln, das Klacken der Hufe gibt den Takt dazu – eine Melodie, die uns nun immerzu begleiten wird. Es ruckt und zuckelt in der Kutsche, nicht unangenehm, aber noch etwas ungewohnt. Egal, wo wir vorbeitreiben, die Aufmerksamkeit der Zaungäste ist uns sicher. Ein Radrennfahrer überholt links, unterbricht plötzlich sein horrendes Tempo, lässt sich zurückfallen, hebt den Daumen und sagt: «Sieht super aus!» In der Altstadt von Lichtensteig bläst der Postillion beherzt in sein Posthorn, das eigentlich ein Jagdhorn ist und sechs Naturtöne spielen kann. «Die Melodie entsteht einzig mit der richtigen Anspannung der Lippen», erklärt er. Fenster gehen auf, Menschen treten aus ihren Häusern, zücken ihre Handys, grüssen, strahlen. Wir winken noch etwas steif und befangen zurück. Die acht Gäste wechseln bei jedem Halt ihre Plätze. Mein Lieblingsörtchen habe ich schnell gefunden: vorne, unter dem Bock des Postillions, auf Augenhöhe mit den Allerwertesten der beiden Freiburger Figaro und Renzo. Was für Kraftpakete! Bei so viel dynamischem Auf und Ab



Das Bijou wurde nach Originalplänen gebaute. Die Postkutsche hat aus Sicherheitsgründen heute allerdings Scheibenbremsen statt Radschuhe und Gummi statt Eisenreifen.



Zum vierzehnten Mal reist Familie Scherrer mit der Kutsche Richtung Tessin – eine Zeitreise mit Abenteuerflair.

hadert man gleich etwas weniger mit dem eigenen Hüftgold.
Fazit: Noch nie im Leben haben mir so viele wildfremde Menschen zugewinkt. Ja, es war wirklich ein echtes Erlebnis! Aber noch fühle ich mich rastlos, nicht entschleunigt...

TAG 2 – TOMATEN UND FEDERER
34 Kilometer von Netstal nach Linthal und auf den Urnerboden.

Heute Morgen hängen die Wolken tief – und wir montieren für die Weiterfahrt einen Pullover mehr als gestern. Sandro Scherrer hilft galant beim Einsteigen vor dem Hotel, klettert dann auf den Bock, bläst ins Posthorn und mahnt seine Pferde: «Ufpasse, Buäbä!» Fahrertalent ist im Hauptstädtchen Glarus gefragt; der Postillion zirkelt die Kutsche durch die zugeparkten Gassen. Da bleibt nicht viel Platz – und wir ziehen automatisch die Bäuche ein. Etwas weiter hinten im Tal lockt eine Tankstelle mit dem Slogan: «5 Jahre gratis Tanken gewinnen»; ob wir wohl Heu und Wasser erhalten würden? Menschen winken – das kennen wir schon von gestern – nur Hunde mögen das Gebimmel nicht und blaffen uns hinterher. Bei diesem nasskalten Wetter sind alle froh um einen Kaffeehalt an der Wärme. Wir fühlen uns tiefenentspannt, wollen nichts von den Tageszeitungen wissen und schmökern stattdessen lieber durchs Amtsblatt «Fridolin». F. Höslir wirbt darin für Badezimmer-Umbauten, in der Metzgerei Berwert gibts frischen Fisch, Kätzchen sind abzugeben und Büsi davongelaufen. Die Gespräche zu viert in der Kutsche finden ihren Ursprung meist in Sachen, die an uns vorbeiziehen. Draussen die schönen Tomatenstauden, drinnen die Diskussion über Vor- und Nachteile der verschiedenen Einmachgläser. In Anbetracht der steilen Bergwände wechselt das Thema bald zu imposantesten Wanderungen. Dort ist es schön, und da müsst ihr mal hin... Die Tennisspieler auf dem Platz in Schwanden unterbrechen ihren Match und winken mit den Schlägern – prompt schwärmen alle vom «choge» sympathischen Roger Federer.



Postillion Scherrer hat für seine Gäste immer einen flotten Spruch parat.

*Unterwegs mit
 Hut, Horn und viel
 Herzlichkeit*

Etwas grober wird die Fahrt bei den ersten Kurven Richtung Urnerboden, wo wir über Pflastersteine holpern. Eine Gratis-Massage sozusagen. Am Wegesrand stehen ein paar neugierige Geissen, ansonsten sehen wir nur grau in grau. Was für ein akustischer Genuss bietet da das Posthorn, das im Strassentunnel gleich doppelt so energisch erklingt! Kurz bevor der Regen in Schnee

kippt, erreichen wir den Urnerboden – die grösste Alp der Schweiz.
Fazit: Der Tag ging vorbei wie im Galopp. Das Sorgenkind ist und bleibt das Wetter. Erleben wir morgen tatsächlich Schnee? Postillion Sandro fragt: «Kannst du auf deinem Striicheli-Telefon schauen, was die Wetterfrösche meinen?» Striicheli-Telefon – grossartig! Die App des Smartphones prophezeit

BETRIEB MIT KUTSCHEN UND KÜHEN

Sandro Scherrer und seine Frau Ida haben den Bauernhof in Dietfurt SG 1992 von Sandros Onkel übernommen. Einerseits halten sie hier zwanzig Blüem-Kühe – «mit Hörnern». Andererseits organisiert die Familie verschiedenste Fahrten mit Kutschen. Dafür hält Sandro fünf Freiberger und sein Sohn Beni vier Lipizzaner. Schon früher sind Scherrers oft gemeinsam ausgefahren, und die vier Kinder wurden

stets in das Prozedere mit eingebunden. Heute helfen alle gern mit: beim Reinigen der Kutschen, beim Vorbereiten der Grill- oder Fonduefahrten, beim Einspannen des weissen Landauers für Hochzeiten oder des speziellen Braueriwagens für Appenzeller Bier, der sich in eine Stehbar verwandeln lässt. Mehr Infos über Angebote und Preise: Tel. 071 983 18 24, www.kutschenfahrten-scherrer.ch.



Einst und heute: Auf dem Weg vom Urnerboden Richtung Klausenpass kreuzt die Postkutsche ein Postauto.



Beni Scherrer hält die Zügel fest in der Hand. Beim Halt auf dem Gotthardpass vor dem Denkmal für den abgestürzten Piloten Adrien Guex.



Stimmgewaltiger Sänger. Bei einem Zünistopp im «Gotthard-Mätteli» überraschte Sandro Scherrer seine Passagiere mit dem legendären Lied «Der letzte Postillion vom Gotthard».



Putzen und aufräumen. Jeden Abend sorgen Scherrers für Ordnung in der Kutsche – damit sie für den neuen Tag wieder startklar ist.

ein Gemisch aus Regen, Wolken und Sonne. Sandro ist zufrieden: «Durchzogen wie ein guter Speck.»

TAG 3 – FELSEN UND WEIDEN
34 Kilometer vom Urnerboden über den Klausenpass und durchs Schächental nach Altdorf UR.

Das Thermometer zeigt sechs Grad, und die Berge rundherum sind eingeschneit. Wunderschön; einzig für August vielleicht etwas gewöhnungsbedürftig. «Chömmid, Buäbä», motiviert Sandro Scherrer seine Tiere, die eine anstrengende Etappe vor sich haben. Im Flachland waren wir mit fünf Pferden «übermotorisiert», doch hier brauchen wir ihre Kraft. Die Strasse windet sich aufwärts, immer höher. Wer rückwärts in der Kutsche fährt, rutscht auf dem Sitz immerzu nach vorne – also halten wir brav dagegen und trainieren so die Oberschenkel. In den zerklüfteten Felswänden erkennen wir plötzlich gruselige Gesichter. Ob das wohl am mystisch-nebligen Wetter liegt? Das Poschi nach Flüelen überholt uns und trötet

Der Postillion juchzt, singt und musiziert

mit seinem schrillen Horn. Wir lassen uns nicht lumpen: Sandro antwortet mit einem Juchzer und seiner Ein-Mann-Posthorn-Melodie. Schaurig schön; dann erreichen wir den Klausenpass. Wer hier mit Auto oder Töff unterwegs ist, konzentriert sich auf die Strasse – wir uns auf alles andere. Die Pfiffe der Murmeli, die Trampelpfade auf den Weiden und erst die Blumen: Waldweideröschen, roter Holunder, gelber Enzian, Eisen-

hut, Alpenrosen, Disteln, wilder Schnittlauch.

Talwärts entdecken wir im Schächental eine geheimnisvolle Metalltür, die in den Berg eingelassen ist. Was das Militär wohl da hortet? Überall sehen wir kunstvoll aufgeschichtete Holzbeigen und Buuräbähli – und Firmenschilder ver-raten, dass man hier hinten Gisler oder Arnold heisst. Je näher der Talboden rückt, desto mehr Menschen säumen die Strasse. Und als wir in Bürglen am Royal-Cut-Coiffeur vorbeifahren, sind wir wieder voll im Prinzessinnen-Winke-Modus.

Fazit: Gibt es etwas Eindrücklicheres als unsere Berge? Wir haben sie hautnah erlebt, mit der Nase im Wind und Regen in den Haaren. Wer will da schon zurück ins Büro?

TAG 4 – DRUNTER UND DRÜBER
40 Kilometer von Altdorf über Göschenen und durch die Schöllenen nach Andermatt UR.

Die Pferde übernachteten draussen in ihrem mobilen Lager, das so nahe wie möglich beim Hotel stationiert

Die Passagiere sind schnell eine verschworene Bande



Schemel, Leiter und nette Mitreisende helfen beim Ein- und Aussteigen.

ist. Tagsüber bekommen die Schwerarbeiter zum Zmittag ein wenig Hafer, die nötige Energie tanken sie nachts – wobei mindestens einer der Scherrers zu ihnen schaut, sie füttert und tränkt. An diesem Morgen wartet das Gespann schön eingeparkt zwischen zwei Autos auf dem Hotelparkplatz. Wir steigen ein, und Sandro verkündet: «Los, Buäbä! D Poschkutschä faahrt!» Wir lassen Altdorf bei schönstem Sonnenschein hinter uns und traben Schattdorf entgegen – wo wir eindrücklich erleben, dass Dorfnamen kein Zufall sind. Und ja, ich bekenne mich dazu: Es ist mir ein Rätsel, wie man die Landschaft dermassen verschandeln kann mit all diesen Hochspannungsleitungen, die sich wie gigantische Wäscheleinen durchs Tal ziehen ...

Im Urntal liegen Autobahn, Eisenbahn und Strasse nahe beisammen und kreuzen sich immer wieder: Mal fahren wir über eine Brücke, mal durch eine Unterführung. Es ist ein wenig wie bei einem verhedderten Wollknäuel – man verliert den

Überblick. Bei Silenen beobachten wir die vielen Camper und Cars, Lastwagen und Lieferwägel, Kombis und Klapperkisten auf der Autobahn Richtung Süden. Sie benötigen bis Airolo noch eine halbe Stunde, wir eineinhalb Tage. Dem Gepäck nach zu urteilen, brausen die meisten in die Ferien – und in Gedanken baden sie wohl bereits ihre Füsse im Mittelmeer oder bestellen im Strand-Beizli die Poseidon-Platte. Töfflibuebe überholen uns, halten weiter vorne an und wedeln enthusiastisch mit den Armen. Ja selbst Töfffahrer grüssen, als wären wir einer von ihnen. In Göschenen ist für heute Schluss. Weil in der Schöllenschlucht an der Strasse gebaut wird und es keine Alternativroute gibt, müssen wir Kutsche und Pferde nach Andermatt verladen. Denn mit unserem Tempo würden wir hier sonst den ganzen Verkehr aufhalten.

Fazit: In der Kutsche rückwärtszufahren, ist beruhigend. Die Sachen bewegen sich langsam von einem weg, man hat Zeit, sie zu

betrachten. So kommt man in einen Flow. Entspannung pur!

TAG 5 – HIMMEL UND HÖLLE **26 Kilometer von Andermatt** **auf den Gotthardpass und die** **Tremola hinunter nach Airolo TI.**

Unsere Hände winken mittlerweile automatisch. Links und rechts. Wir verlassen Andermatt, lächeln, nicken. «Ufwachä, Büäbä!», spornet Postillion Scherrer seine Tiere an. An Hospental vorbei gehts Richtung Gotthard; mit jedem Schritt wird die Gegend einsamer und steiler, die Landschaft wild. Erika-Pölsterli tauchen mit ihrer



Kühe sind vom Gebimmel der Kutsche fasziniert. Die Glöggli sind zum Schutz der Pferde da, damit man ihr Kommen hört. Aber auch zur Freude der Passanten.

zarten Farbe ganze Hügel in ein malerisches Violett. Und unvergesslich bleibt Sandros Gesangseinlage beim Znüni-Halt, wo er mit klarer, heller Stimme loslegt: «Hüpp, hüpp, mein Liesel, nur sacht im Schritt, hüpp, hüpp! Ich bin vom Gotthard der letzte Postillion.» Gspunna! Wieder bergwärts unterwegs, verlassen wir die viel befahrene Passstrasse und folgen dem alten Pfad, vorbei an Seen und staunenden Fischern. Für einen kurzen Moment geniessen wir die Stille; doch je näher die Passhöhe kommt, desto mehr nimmt der Rummel zu – wir sorgen für einen Massen-

auflauf, werden dabei fotografiert und beklatscht wie Helden. Die letzte Etappe unserer Reise ist zweifellos der Höhepunkt. Mit Ross und Wagen die Tremola hinunter – was für ein Abenteuer! Himmelskurven nennt man die Spitzkehren, die einst ins Nichts hinausgebaut worden sind. Die Kutsche fährt hier immer auf der Bergseite – das ist ein ungeschriebenes Gesetz. Und so werden wir vom Begleitauto eskortiert, das den Weg frei macht. Sogar die Gewehre bei der Kaserne verstummen für einen Moment, als wir vorbeiziehen. Denn der wachhabende Soldat hat bemerkt, dass

die Pferde nervös auf die Schüsse reagieren und hat unverzüglich das Funkgerät gezückt. Dann kommt unser Ziel in Sicht – Airolo. Endstation unserer Zeitreise. Und der Alltag packt uns sofort wieder. **Fazit:** Per Auto gehts zurück ins Toggenburg. Kaum haben wir den Gotthardtunnel passiert, rast die Landschaft an uns vorbei. Bereits flackert die Sehnsucht auf, ins Postkutschen-Tempo zurückzufallen. Die vergangenen fünf Tage waren eine einmalige Auszeit. Und lange klingen die so oft gehörten Worte von Sandro Scherrer nach: «Üs ghaats an Art choge guat, gell!» ❀

Liaison in Gelb

Sachen von A nach B bringen – und zwar Briefe, Gegenstände oder auch Menschen. Das alles gehört zur **Geschichte der Post**. Ein kleiner Überblick.

Aktuell Im vergangenen Jahr hat die Post über 2 Milliarden Briefe und 122 Millionen Pakete zuge stellt. Sie bietet Arbeit für **mehr als 43 000 Vollzeitstellen**. Und in den Postautos fuhren insgesamt 152 Millionen Reisende mit.

Ansichtskarten Sie zeigen imposante Berge, idyllische Seen, hübsche Dörfer – mit dem aufkommenden Massentourismus um 1890 wurden auch immer mehr Grusskarten verschickt. Sie illustrierten die **Schönheit der Schweiz** und warben zugleich für einen Besuch hier. Oft waren Postkutschen (so kommt man hin) und Hotels (so logiert man vor Ort) abgebildet. Als weltweit viertes Land führte die Schweizerische Post 1869 die Postkarte ein – damals vor allem für Geschäftskorrespondenz.



Kind am Briefkasten – Foto eines Post-Wettbewerbs von 1942.

Briefkasten Einst wurden Briefe von den Ecken her eingefaltet und **mit Siegel verschlossen**. Couverts tauchten erstmals um 1820 in Grossbritannien auf und läuteten auch hierzulande Veränderungen ein. Bisher bezahlten die Empfänger das Porto, der Pöstler musste den Betrag beim Kunden einziehen. Neu kaufte jedoch der Absender eine Briefmarke und klebte sie aufs Couvert. Das beschleunigte die Zustellung, denn



Die drei ersten Postautos mit Personal 1906 bei der Hauptpost in Bern.

ein persönlicher Kontakt zwischen Empfänger und Postbote war nicht mehr nötig – der Briefkasten hielt Einzug.

Bundespost Zu Beginn war das Postwesen fest in den Händen von Privatpersonen, Regionen oder Kantonen. Die Schweizerische Post wurde am 1. Januar 1849 gegründet und war zuständig für den Transport von **Personen, Briefen, Paketen und Geldsendungen**. Durch die Verstaatlichung wurde das ganze System einheitlich und einfacher. Ein zusammenhängendes Netz mit öffentlichen Verkehrsmitteln entstand. So machte die Beförderung von Personen 1850 rund die Hälfte des ganzen Ertrags aus.

Gelb Posthausschilder waren einst rot-weiss gestrichen, Briefkästen dunkelgrün. 1939 verfügte der damalige Generaldirektor allerdings, dass für das Unternehmen fortan «Postgelb» einzusetzen sei. Diese Farbe wurde jedoch lange nicht normiert, und erst Anfang 2002 schützte die Post **Gelb für die Kennzeichnung ihres Kern-**

geschäfts in der Schweiz. Konkurrenten dürfen die Farbe für den gleichen Zweck nicht mehr verwenden.

Gotthard Seit 1831, seit dem Bau der Strasse über den Gotthard, **benutzten jedes Jahr durchschnittlich 72 000 Passagiere** die Postkutsche, um vom Norden in den Süden zu gelangen – oder umgekehrt. Der Urner Postpferdehalter hielt über hundert Tiere, ebenso viele Wagen und Schlitten. Dreissig Kutscher



Plakat von Herbert Libiszewski aus den 1940er-Jahren.

standen bereit, und bis zu zweihundert Männer sorgten für den Unterhalt der Passstrasse. Doch mit der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 war damit Schluss: Die Pferdepost wurde eingestellt, und gleich mehrere Familien verloren ihren Verdienst.

Marken Die Postämter der Kantone Genf und Zürich führten 1843 Briefmarken ein, die nur auf ihrem Gebiet gültig waren. Mit der nationalen Zusammenführung des Postwesens wurden 1848 auch das Geld und die Tarife vereinheitlicht. So kam **1850 die erste Briefmarke auf den Markt**, die in der ganzen Schweiz gültig war.

Militärpost Soldaten im Dienst schreiben öfter an ihre Liebsten daheim – das erstaunt nicht weiter, zumal Militärpost portofrei ist. Die Statistik zeigte allerdings, dass nach 1900 angeblich jeder Soldat im Durchschnitt **sechs Postkarten pro Tag** verschickte. Diese unglaubliche Zahl kam zustande, weil die Männer die Korrespondenz von Verwandten mitnahmen, um sie gratis aufzugeben. Für die breite Bevölkerung war das Porto damals teuer – ein Brief von Basel nach Chiasso kostete 10 Rappen. Also mehr als ein Kilogramm Kartoffeln.

Netzwerk 1675 entstand die erste permanente und amtliche Postverbindung. Denn der kaufmännische Briefverkehr von Deutschland nach Frankreich führte auf der **internationalen Handelsroute** durch die Schweiz. So rief Bern zum Beispiel fixe Verbindungen nach Genf, Vevey, Neuenburg, Basel und Zürich ins Leben.

Nummerierung Jeder Ort hat vier spezifische Zahlen – die Postleitzahlen. Sie wurden 1964 in der Schweiz eingeführt und vereinfachten die Handsortierung. Vertiefte **geografische Kenntnisse** waren somit nicht mehr nötig.

Personentransport Die Pferdepost war lange das einzige öffentliche Verkehrsmittel über Land; später kam die Eisenbahn



Ein Landbriefträger in Sommeruniform um das Jahr 1900.

dazu. Während Jahrzehnten leisteten Ross und Wagen wertvolle Dienste, auch für **die Wirtschaft und den Fremdenverkehr**. 1911 fuhren 1,9 Millionen Menschen mit, 1912 legten die Postkutschen insgesamt 9,9 Millionen Kilometer zurück. Nach dem Ersten Weltkrieg verdrängten Autos immer mehr die Pferdekraft: So verkehrten 1918 sechs Postautos, zwei Jahre später waren es schon deren 65.

PTT Zwischen 1920 und 1928 entstand ein neues, gemeinsames Dach für die Dienste von Post, Telegraf und Telefon – die staatliche PTT. Im Laufe der europäischen **Liberalisierung des Fernmeldewesens** wurde sie Anfang 1998 aufgelöst, und ihre

Aufgaben übernahmen die Schweizerische Post sowie die Swisscom.

Tatütata Der erste Automobil-Postkurs wurde 1906 zwischen Bern und Detligen aufgenommen – ab 1919 eroberte das Poschi auch den Alpenraum. Passlinien über Simplon, Grimsel, Furka, San Bernardino und Oberalp geben dem Tourismus wieder Schwung. Rund hundert **umgebaute Armee-Lastwagen** finden als Postauto eine neue Bestimmung. Linie um Linie muss die Pferdepost dem motorisierten Verkehr weichen. Der letzte Kurs wird allerdings erst 1961 eingestellt: jener in Avers GR.

Unterwegssortierung Im Zug von A nach B fahren und zugleich die Post sortieren – diese effiziente Arbeitsweise hielt 1857 mit dem ersten **Bahnpostwagen** Einzug. Er fuhr auf dem Netz der Schweizerischen Centralbahn und verfügte über einen Stückgutraum, ein Sachabteil und ein Büro. ✦

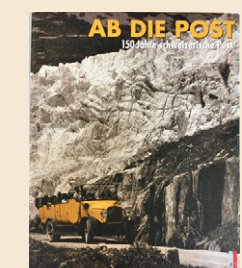
Christine Zwygart



Büroraum in der Bahnpost von Zürich nach Genf im Jahr 1913.

MUSEUM FÜR KOMMUNIKATION

Neueröffnung Von der Postkutsche bis zum Chip unter der Haut: Im Museum für Kommunikation in Bern wird die ganze Geschichte aufgerollt. Mit der grossen Gesamterneuerung nun noch direkter als je zuvor. Neben interaktiven Stationen, faszinierenden Objekten und grossflächigen Videoscreens vermitteln jetzt auch Menschen aus Fleisch und Blut die faszinierende Welt der Kommunikation. Die Wiedereröffnung des Museums mit grossem Fest findet am 19. August 2017 statt.



Ab die Post – 150 Jahre Schweizerische Post AS-Verlag, 232 Seiten, Fr. 24.– (erhältlich im Museums-Shop) www.mfk.ch



«Mein Leben
sind die Berge ...»



... und darum
ist mein Käse
ein echter
Alpkäse.»

Adrian, Pro Montagna Bergbauer

Seit Generationen produziert die Familie von Adrian auf der Alp Jänzimatt aromatischen Alpkäse. Genuss. Und Adrians stolze Käsertradition lässt so ein typisches Pro Montagna Produkt entstehen. Coop Patenschaft für Berggebiete.
coop.ch/promontagna

Frische Alpenmilch, entstanden aus feinem Gras und herzhaften Kräutern, sorgt für besonderen Genuss. Damit dies so weitergeht, fließt auch in Zukunft bei jedem Kauf ein Solidarbeitrag an die



Pro Montagna 

Von den Bergen.
Von den Bauern.

Für mich und dich.