

der Erkenntnis, dass ein moderner Wagen nicht so einfach zu realisieren ist wie ältere Fahrzeuge. Eine Vereinfachung findet sich in der Konstruktion des Grundrahmens, und für die Federung musste auch eine Sonderlösung gefunden werden. Die Feder ist im Gussteil des Achslagers und des Federpakets integriert, unsichtbar, aber trotzdem wirkungsvoll. Das Endresultat überzeugt.

Einige Gussteile, die passten, stammten von der Model-Rail AG, und die Eigenentwicklungen entstanden nach Prototypen aus dem 3-D-Drucker. Messingprofile und geätzte Bleche ergänzen den Bausatz, zu dem sieben Beschriftungsvarianten angeboten wurden, vier für die gelben und drei für die grünen Wagen. Besonders attraktiv sind die Versionen mit den Werbeaufschriften in Deutsch, Französisch und Italienisch. Selbst die Halterungen für die Routentafeln fehlen nicht. Insgesamt wurden 46 Bausätze ausgeliefert, auch an Modellbahner ausserhalb des Klubs.

Zum Vorbild: Die 200er-Serie wurde als ZS² zwischen 1966 und 1968 in 40 Exemplaren gebaut. Als Grundidee für den Unterbau diente ein Schiebewandgüterwagen der DB, obwohl der Postwagen dann optisch

deutlich anders daherkam. Zwischen 1986 und 1988 erfuhren die Wagen durch einen Umbau die erwünschte Annäherung. Sie wurden beidseitig mit drei Schiebetüren versehen und für die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h mit entsprechender Brems-einrichtung ausgerüstet. Die ergänzende UIC-Steckdose (Licht und Heizung) ermöglichte den Einsatz in Schnellzügen. Die Wagen hiessen jetzt nur noch Z und nicht mehr ZS².

Die 45 Wagen der 300er-Serie Z 351 bis 395 entstanden zwischen 1984 und 1987 und sahen wie die Umbauwagen der 200er-Serie aus. Unterschiede gab es in den Geländerstangen, rund statt Flacheisen, und den schräg angelegten Plattformtreppen (siehe Bilder). Diese attraktiven Postwagen, die in Grün und Gelb lackiert waren, wurden um 2015 ausrangiert. Auch die 300er-Serie war für 140 km/h zugelassen, und beide Serien durften in den angrenzenden Nachbarländern verkehren.

Fazit

Die Post ist trotz Strassen- und Luftverkehr nie ganz vom Gleis weggekommen. In Frankreich gab es seit 1984 speziell ausgerüstete,

gelbe TGVs, die ausschliesslich Post transportierten. 2015 wurde dieser Betrieb eingestellt, weil sich der Briefverkehr seit 2007 halbiert hatte. Das Internet lässt grüssen. Es gibt weiterhin kombinierten Postverkehr (Strasse/Schiene) in Frankreich, aber nicht mehr mit TGVs.

Was die Modelle betrifft, gilt es, den Erbauern oder den heutigen Besitzern für ihr Vertrauen zu danken, weil sie, ohne zu zögern, ihre Modelle zur Verfügung gestellt haben. Neben dem Aufwand, ein detailliertes Modell aus dem Nichts zu erschaffen, gehört auch das Lackieren und Beschriften dazu. Gerade für Modelle, die vor über 30 Jahren hergestellt wurden, war das nicht so einfach, weil die Computertechnik und vor allem die Auswahl der Schriften noch nicht so umfangreich waren wie heute.

Auf Anlagen, egal welcher Spur, sind Postzüge höchst selten anzutreffen, obwohl sie für die Gesellschaft genauso wichtig sind, wie alle anderen Züge auch. Für die Mitglieder der REA wird sich das in Zukunft ändern. An Fahrbetrieben auf der Klubanlage sind nun Postzüge in fast beliebiger Länge realisierbar – damit auch mit Modellen die Post abgeht. 

