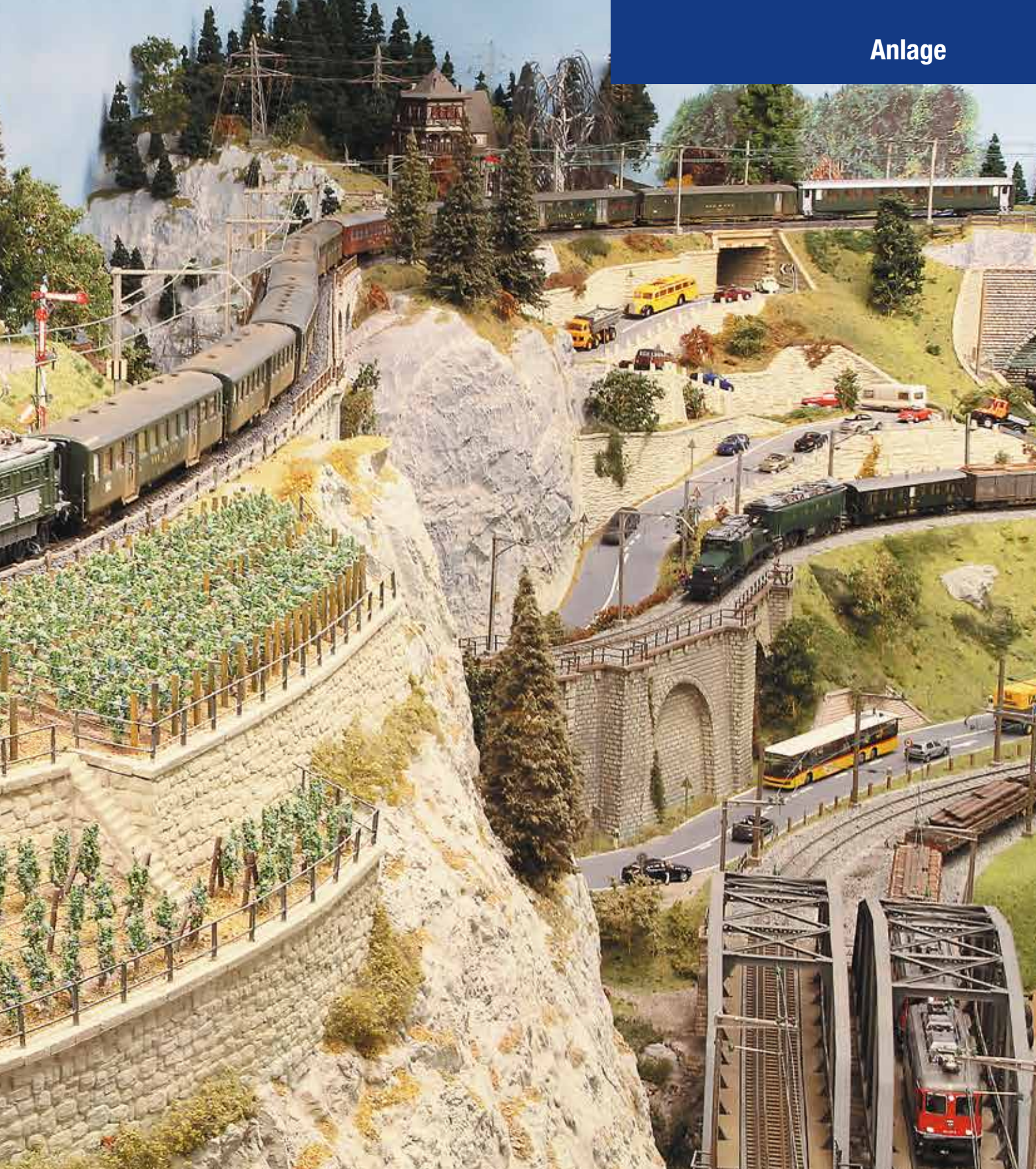




Nach Erreichen des Unruhestandes

Fricktal – die 25 m² - Welt von Hansjörg Meier



Unser heutiger Gastgeber, Hansjörg Meier, kann auf ein langes, erfülltes und erfolgreiches Berufsleben zurückblicken. Im Handwerk als Maschinenmechaniker begonnen und viele Jahre in der Kältetechnik aktiv, war er gegen Ende seiner beruflichen Laufbahn als Projektmanager für eine Vielzahl von Bauprojekten in der Pharmaindustrie verantwortlich. Diese Tätigkeit verlangte ihm sehr viel an planerischer und organisatorischer Leistung ab. Einen Plan „B“ akzeptierte Hansjörg Meier von seinen Projektteams dabei nie. Das wäre für ihn ein eindeutiges Signal gewesen, dass man dem Plan „A“ nicht genügend vertraut.

Ein Potpourri schweizerischer Landschaften und schweizerischer Alltagsszenen auf der H0-Anlage von Hansjörg Meier.



Pulsierendes Leben auf Schiene und Straße rund um den Bahnhof „Fricktal“ von Hansjörg Meier trefflich nachgebildet.



Die SBB Re 6/6 umkurvt die Felsnase, die die Eisenbahningenieure aus geologischen Gründen haben stehen lassen.

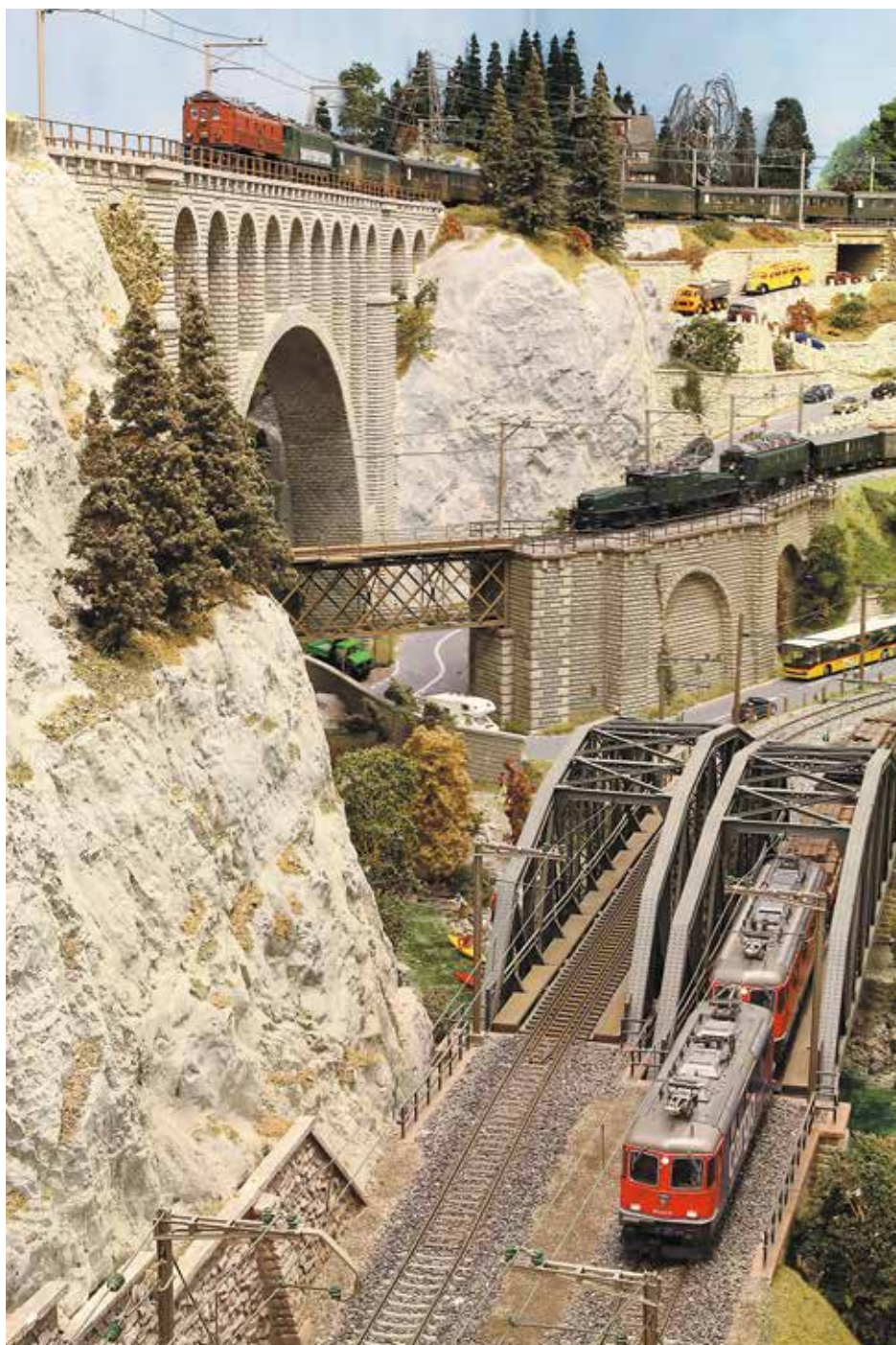
Die dadurch entstandene Verantwortung konnte man nicht einfach nach Geschäftsabschluss im Büro lassen, gedanklich nahm er sie in den Feierabend und auch in die Wochenenden mit nach Hause. So viel berufliches Engagement verlangt einen angemessenen Ausgleich. Schon immer war Hansjörg Meier vom Thema Eisenbahn fasziniert. Mehr noch, der Berufswunsch Lokführer war, wie bei vielen von uns, immer präsent, eine entsprechende Anstellung war für Hansjörg Meier sogar zum Greifen nahe.

Anfang der achtziger Jahre baute er im Keller seinen selbst geplanten Hobbyraum mit dem entsprechend gemütlichen Eigenheim im Grünen darum herum. Gute 25 m² Fläche standen ihm damit für eine Eisenbahnleidenschaft zur Verfügung. Das ist also gute 35 Jahre her. Seiner Veranlagung folgend, setzte Hansjörg Meier dort seinen Plan „A“ einer Anlage im H0-Maßstab konsequent um. Er fand dabei genau das, was er suchte – den gebotenen Abstand zu seinem anspruchsvollen beruflichen Alltag. „Ich kann da unten komplett herunterkommen und abschalten, wenn ich in meinem Hobbyraum bin, alles Berufliche, alle Sorgen sind dort so weit weg, fast vergessen“, resümiert Hansjörg Meier den Nutzen seines 25 m²-Raumes im Keller.

Vor gut drei Jahren hat Hansjörg Meier den vorzeitigen „Absprung“ aus dem Berufsleben geschafft. „So gerne ich auch gearbeitet habe, es gibt noch so viele Dinge im Leben, für die ich einfach mehr Zeit haben wollte. Wie schnell kann das Leben vorbei sein“, sagt Hansjörg Meier zu diesem wesentlichen und konsequenten Schritt in diesen neuen Lebensabschnitt. Seine Interessen sind vielfältig. Zur Beschäftigung mit seiner Modelleisenbahn kommen noch Reisen mit dem eigenen Wohnmobil, seine Freunde, die Familie, dabei sehr gerne auch die Enkel, die sogar mit eigenen H0-Zuggarnituren bedacht und in sein großes Hobby mit einbezogen wurden.

Entstanden ist eine Anlage im Maßstab 1:87 mit Schweizer Themen, kein maßstäblich verkleinertes Abbild diverser Regionen der Schweiz, sondern viele Einzelszenen der Schweiz, die den Meiers bei ihren Reisen aufgefallen sind, einen gewissen Nachhall hinterlassen und so den großen Stellenwert erlangt haben, auf der heimischen Anlage in 1:87 umgesetzt zu werden. So sind die beiden gegeneinander versetzten Stahlbogenbrücken zwischen Schwyz und Brunnen, die Rebflächen im Rheintal, Luxushotels, Tunnelportale – um nur die Markantesten zu nennen – nachgebaut und sehr geschickt in die entstehende Anlage integriert worden. Beim vertiefenden Betrachten der Anlage rund um den Bahnhof „Fricktal“ fühlt man sich wie in der Schweiz und findet viele Szenen, die einem dort schon mal begegnet sind oder zumindest begegnet sein könnten. Hansjörg Meier gelingt es so, tiefverborgene Erinnerungen im Unterbewusstsein wieder hervor zu holen und dabei die entsprechenden Emotionen zu wecken – die Paradedisziplin schlechthin des wirklich gekonnten Anlagen- und Dioramen-Baus – alle Achtung!

Übrigens, sollte Ihnen die große Steinbogenbrücke



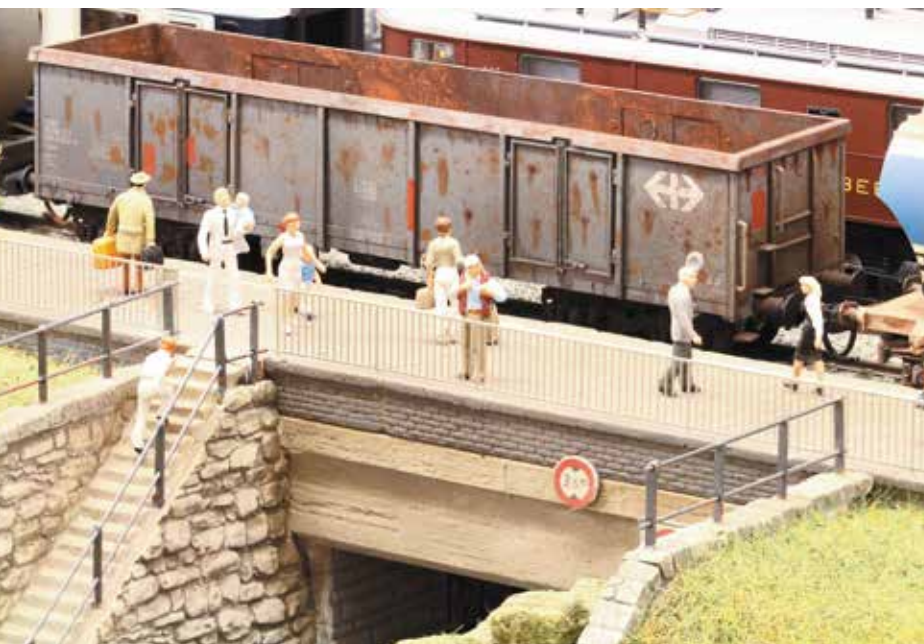
Markante Brücken und Tunnels, einfach typisch für die Schweiz.



Die „Ahnen der Bahnen“, auch für Hansjörg Meier ein absolutes Muss.



Szenen vor dem Bahnhof, lebendig aus dem wahren Leben gegriffen.



Ob die Reisenden den toll gealterten Eaos überhaupt bemerken?!



Re 6/6 mit Schnellzug auf der geschickt angelegten Paradenstrecke.

irgendwie bekannt vorkommen: Sie war im Jahre 1997 im Rahmen der „Modellbautage“ des Verkehrshauses der Schweiz ausgestellt.

Ausführung und Details

Was dabei auffällt, ist die unglaubliche Präzision und Sauberkeit der Umsetzung ins Modell. Da ist nichts mit Klebstoff verschmiert, nichts ausgefranst, nichts krumm und schief, es sei denn, das Vorbild gäbe dieses vor. Auf diese Weise wurden die umfangreichen Gleisanlagen mit hauchdünnem Fahrdrabt überspannt, umgesetzt mit den vorbildlich ausgeführten Trenn- und Übergabestellen mit Abspannungen, deren Federn in den Nachbildungen der Gewichte an den entsprechenden Fahrleitungsmasten untergebracht sind. Die Filigranität dieser Modell-Fahrleitungen wird durch das saubere Aufbringen von „Grünspan“ noch weiter unterstützt.

Schon ein Kapitel für sich sind die Perrondächer des Bahnhofes „Fricktal“. Hier hat Hansjörg Meier die komplette Unterkonstruktion exakt nachgebildet, es kamen feinste Metallprofile und Holzelemente zum Einsatz. Dinge, die man aus dem „normalen“ Besucherblickwinkel gar nicht sieht. Gedeckt wurde das Ganze mit einzelnen Bahnen aus feinstem Schmirgelpapier, was der gesamten Konstruktion einen sehr ansprechenden, vorbildgerechten Eindruck verleiht.

Rund um „Fricktal“ brummt das 1:87-Leben. Viele, viele liebevoll und lebensnah gestaltete Szenen beleben das Geschehen. Der freundlich zum Gruß den Hut lupfende Herr auf dem Bahnsteig, das Pärchen, das vor lauter Wiedersehensfreude alles um sich herum vergisst, die Baustelle, die so ins kleinste Detail gehend nachgestaltet ist, dass die Prüfer der entsprechenden Berufsgenossenschaft ihre wahre Freude daran hätten, das Missgeschick des Traktorfahrers, der die Höhe der Unterführung überschätzt hatte, und so weiter, und so weiter. Genießen Sie, wie ich beim Fotografieren, die Szenen, staunen Sie, schmunzeln Sie. Ich hätte beim Genießen das eine oder das andere Mal doch glatt fast vergessen, den Auslöser der Kamera zu betätigen. Das alles ist von Hansjörg Meier so gemacht, dass es auf keinen Fall überladen oder gar kitschig wirken würde – ganz großes Kompliment!

Regel Fahrbetrieb

Sinn und Zweck solch einer Anlage ist es naturgemäß, Züge fahren zu lassen. Hansjörg Meier ging noch einen Schritt weiter – lange, vorbildgetreue Züge sollten es sein und das ist ihm auch gelungen. Ein pfiffiger, intelligent geplanter Gleisplan macht dies möglich.

Von großzügigen Schattenbahnhöfen ausgehend, schlängeln sich großzügig lange Zuggarnituren über die gesamte Anlage. Der Gleisverlauf ist für den Besucher dabei nicht immer nachvollziehbar. Die Garnituren verschwinden komplett in individuell gestalteten Tunnelportalen und tauchen unvermittelt durch andere wieder auf.

Hansjörg Meier nennt das „Magie“ und so wirkt das auch auf den Betrachter. Zweigleisig geht es auf die-

se Art und Weise in Richtung des großzügig gestalteten Bahnhofes „Fricktal“. Dort trennen sich die Gleise in zwei eingleisige Strecken. Diese sind nicht etwa nur die Wendeschlaufen eines „Hundeknochens“, sondern sie sind individuell in beide Fahrrichtungen befahrbar, eine echte Herausforderung an die Planung, Ausführung und die Programmierung der entsprechenden selbstentwickelten Zugsicherungssysteme. Neben der Längenausdehnung ist auch die Höhenentwicklung der zurückzulegenden Strecke mehr als beeindruckend. Die Züge haben in „Bauchnabelhöhe“ den ersten Kontakt mit dem „Tageslicht“ und verschwinden dann nach langer Fahrzeit in „Augenhöhe“ in den unendlich scheinenden Weiten der Schattenbahnhöfe – wow! Die Gleise sind, wen wunderts überhaupt noch, absolut sauber verlegt. Kurven wurden, mit den entsprechenden Übergängen, überhöht ausgeführt, was den fahrenden Zügen zusätzlich eine eigene Dynamik verleiht. Die Gleiskörper wurden vorbildentsprechend eingeschottert, verleimt und farblich behandelt. So wird ein mit angemessener Geschwindigkeit vorbeifahrender Zug auch akustisch zum echten Erlebnis – klack-klack, klack-klack, klack-klack, klack-klack – Gänsehaut!

Die Zuggarnituren sind individuell epochengerecht zusammengestellt. Hier spürt man, dass Hansjörg Meier über eine hervorragende Beobachtungsgabe verfügt und er sich schon lange mit der Thematik Eisenbahn befasst. Sehr gekonnt hat er auch damit begonnen, das Rollmaterial zu altern, wobei die unterschiedlichsten Methoden von Öl-, Acryl- bis Pulverfarben, je nachdem mit Pinsel oder der Spritzpistole aufgebracht, zur Anwendung kommen. Ein eigenes Betätigungsfeld, das Hansjörg Meier noch lange sinnvoll beschäftigen wird.

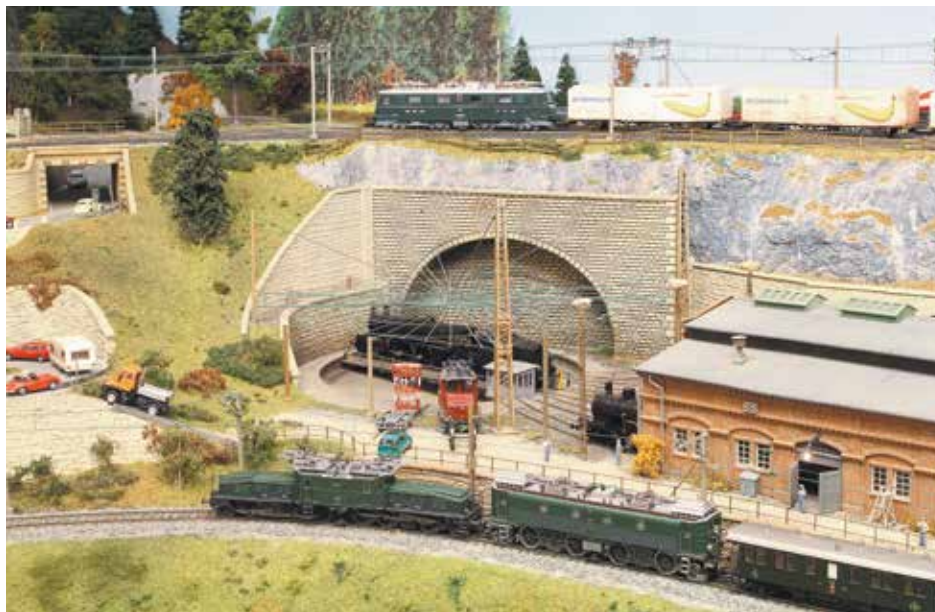
Die Technik dahinter

Gesteuert und überwacht wird die Anlage über ein selbstgebautes Gleisbild-Stellpult. Es enthält die selbstentwickelte Steuerung samt umfangreicher Verkabelung. Die nach oben sichtbare Abdeckung entstand aus einer stabilen Aluminiumplatte. Jede der unzähligen Bohrungen wurde vorgekört, um den exakten Sitz der Bohrungen zu garantieren. Die Öffnungen für die rechteckigen Digitalanzeigen wurden sauber händisch ausgefeilt und in diese Platte seitlich und oben absolut bündig eingelassen. Vor dem endgültigen Bestücken des Stellpultes wurde die Aluplatte sauber eloxiert. Dieses Gleisbildstellpult mit seinen Bedien- und Überwachungs-Komponenten stellt schon für sich ein kleines Kunstwerk dar.

Die Anlage von Hansjörg Meier hat eine über 30-jährige Geschichte. Der technische Fortschritt, gerade auch in der Modellbahntechnik, in dieser Zeit war enorm. Dem Erbauer der Anlage ist es trotzdem gelungen, diese Neuerungen, so sie ihm als sinnvoll erschienen, jeweils in sein Werk zu integrieren, ohne jedoch dabei sein Grundkonzept wesentlich zu unterbrechen oder gar zu stören. So wirkt die Anlage auch heute aus technischer Sicht wie aus einem Guss und die neuen Techniken bereichern den Fahrbetrieb sowie deren Funktionssi-



Für die 241 A 65 halten die Autofahrer doch gerne vor der Barriere.



Die Drehscheibe wird heute von einem Gast aus Österreich genutzt.



cherheit absolut positiv. Eine Gratwanderung, die nur dann gelingt, wenn ein profundes Fachwissen und die entsprechende Übersicht gegeben sind. Vielfältige Information und viel Fingerspitzengefühl sind hier gefragt. Attribute, die Hansjörg Meier offensichtlich gegeben sind und zum Teil auch noch aus seiner beruflichen Laufbahn stammen dürften.

Absolut vorbildliche Ausführung und Absicherung der Baustelle im Modell.



Wie sieht Hansjörg Meier selbst sein Werk

– hier seine Sicht

Wir treten ein in die faszinierende Welt eines Modelleisenbahners in einem Keller eines Einfamilienhauses im Fricktal und unsere Sinne werden gefesselt von einer kleinen Modellbauwelt im Maßstab 1:87. Aber fangen wir von vorne an. Vor über 30 Jahren, schon bei der Planung des Hauses, stand fest, wo der Platz für eine Modelleisenbahnanlage sein sollte, etwa 25 m² im Keller waren damals schon reserviert.

Bereits als Kind hat mich die Eisenbahn fasziniert und dieser Virus hat sich zwischenzeitlich höchstens noch verstärkt.

Meine Zielsetzung bei der Anlagenplanung war ganz klar, möglichst viele und lange Züge fahren zu lassen, auch mit Mehrfachtraktion, geschoben wie gezogen, vorbildgerechte Signalbilder inkl. Zwergsignale oder auch Semaphore auf einem Teil der Anlage, nach Möglichkeit mit Automatikbetrieb mit Gleisbildstellwerken ohne Schaltung von Einzelweichen, sondern mit Fahrstraßenschaltungen mittels Start- und Ziel Tasten.

Dann sollte es auch nicht einfach eine „Kreisbahn“ sein. Im Weiteren sollte die Gestaltung der Landschaft hohen modellbauerischen Ansprüchen genügen.

Entstanden daraus ist eine Anlage ohne reales Vorbild, dazu fehlt schlicht der Platz. Aber ich habe mich bei vielen Objekten am Vorbild orientiert und so gebaut, wie es auch im Original sein könnte, immer im Konsens mit dem Thema Schwei-

zer Bahnen. Allein im Schattenbahnhof sind etwa einhundert Meter Gleis verbaut, dann ein großer Hauptbahnhof, um das Kreuzen von langen Zügen zu ermöglichen. Verbunden sind diese zwei Bahnhöfe durch eine Doppelpurstretche. Im Hauptbahnhof trennt sich die Gleisführung in zwei eingleisige Abschnitte auf, was für abwechslungsreiche und vielfältige Bahn-Erlebnisse sorgt, da für den Besucher nicht ersichtlich ist, wo die Züge durchfahren, verstärkt noch durch die verschiedenen Blickwinkel, wenn man vor der Anlage steht. Ein historisches Lokdepot hat auch noch seinen Platz gefunden und ein weiterer Schattenbahnhof, der in Planung ist, soll die Zugvielfalt nochmals deutlich erhöhen und dem Besucher damit mehr Abwechslung bieten. Das jüngste realisierte Projekt ist ein „Multifunktionsmodul“, grundsätzlich ein Containerverladeterminale, bei dem ein Teil davon im Durchgangsbereich zu einem anderen Kellerraum nur für spezielle Anlässe eingebaut wird. Anstelle dieses Moduls lässt sich mit wenigen Handgriffen

Wer denkt hier nicht an eine bekannte und geschätzte Schweizer Biermarke.

ein Servicemodul andocken, was die Möglichkeit bietet, Ganzzüge wie den ICN mit elektrisch leitenden Kupplungen aus der Anlage auszufahren, daran Servicearbeiten auf einer guten Arbeitshöhe außerhalb der Anlage und ohne störende Fahrleitungen auszuführen oder diese Züge direkt in selbstgebaute Lagerboxen einzufahren und dann so zu verstauen. Was auf der Anlage noch fehlt, ist eine Stadt. Die Fläche ist reserviert, der „Leidensdruck“ zum Bauen momentan jedoch zu niedrig, da aufgrund meiner Ansprüche nur ein Eigenbau der Häuser in Frage kommt.

Aus dem Gleisplan und den räumlichen Möglichkeiten wie auch Grenzen ergab die Landschaftsgestaltung viele Kunstbauten in einer gewagten Gebirgslandschaft, womit sich die versteckten Gleisabschnitte gut kaschieren ließen. Die Fahrleitung ist sehr filigran ausgeführt und alle Fahrleitungen sind echt abgespannt, eine große Herausforderung bei den Weichenstraßen. Sämtliche Geleise im sichtbaren Bereich sind in Echtsteinschotter verlegt. Viele Dinge sind im Selbstbau mit entsprechendem Zeitaufwand entstanden, wie die Viadukte (wo der Bau schon mehrere 100 Stunden für ein einzelnes Bauwerk dauern konnte) oder die Perrons mit den Dächern, wenn gekauft, wurden sie abgeändert oder im mindesten farblich überarbeitet. Oft hatte ich eine Idee für ein Projekt, das Finden der Grundmaterialien war eine Detektivarbeit und ich musste dann die Methodik für die Umsetzung entwickeln sowie erproben. Ein kleines Beispiel sind die sehr filigranen Baulatten der Straßenbaustelle oder die Perrondächer mit Dachsparren auf der Unterseite und Täferstruktur aus Echtholz.

Sämtliche Straßenmarkierungen sind per Airbrush aufgetragen und die Anlage lebt von vielen kleinen liebevollen Details, wie auch unzählige Figuren das Ganze beleben. Und dem Beobachter entgehen nicht die liebevoll eingebauten Szenen, welche nicht immer ganz ernst zu nehmen sind. Beispielsweise hat da ein Bauer, welcher seinen Anhänger schwer beladen hat mit Heuballen, die Höhe der Bahnhofunterführung nicht richtig eingeschätzt, und unfreiwillig Heuballen abgeladen. Zum Glück hats nur einen Blechschaden an einem Auto gegeben. Der Bauer jedenfalls ist auf und davon, unauffindbar. Es war für den Erbauer gar nicht so einfach, schöne Heuballen in der richtigen Größe zu finden, dasselbe galt auch für den Anhänger, ein Unikat, das ich schlussendlich im Internet gefunden habe. Die Bahnhofunterführung selbst war auch so eine Sache. Meine Idee war schon bei der Planung des Bahnhofs (also vor langer Zeit), diese in Anlehnung einer mir bekannten Unterführung in Zofingen mit der nötigen gestalterischen Freiheit zu bauen. Also fuhr ich nach Zofingen, um Fotos zu schießen. Per Zufall kam ein Bruder von mir genau zu diesem Zeitpunkt mit dem Fahrrad die Unterführung hoch. Also musste auf dieser Szene meinem Bruder ein Denkmal gesetzt werden. Eine weitere Szene habe ich einem begnadeten Schwimmer aus dem Fricktal gewidmet, Yannick Käser. Im Brustschwimmen hat er schon x Schweizermeister-



Viele Arten des modernen Reisens gekonnt ins H0-Modell umgesetzt.



Die klassisch braune Ae 3/6 III macht sich für eine Sonderfahrt bereit.



Upps, hier hats geklemmt, der Bauer ist schon mal stiften gegangen.



**Ehre wem Ehre ge-
bührt.
Der erfolgreiche
Schwimmer Yannick
Käser wird zur Olym-
piade 2016 nach Rio
verabschiedet.**

titel geholt, hält auch verschiedene Schweizerkorde und konnte schon zweimal an Olympischen Spielen teilnehmen. Er wird auf dem Bahnhofsvorplatz von seiner Fangruppe verabschiedet, begleitet von seinem persönlichen Bodyguard im Taucheranzug. Plakate weisen auf seine Olympiateilnahme hin. Für mich ist das seine „kleinste Fangruppe“, nämlich im Maßstab 1:87. Auch zum Schmuzzeln ist die Szene beim Hochstand im Wald. Da vergnügt sich doch tatsächlich ein Pärchen, die ganze Welt vergessend, mitten im Wald.

Dann zur Technik, resp. Anlagensteuerung. Wenn man über eine so lange Zeitperiode baut, ist es ganz normal, dass sich die Technik weiterentwickelt wie auch die persönlichen Schwerpunkte und Zielsetzungen. Das bedeutet aber auch, dass nicht alles nach dem heutigen Stand der Möglichkeiten rea-

lisiert ist. Der Betrieb heute ist Zweileiter-Digital im DDC-Datenformat, ausschließlich mit Zimo-Decodern, da zum Zeitpunkt der Realisierung meiner Steuerung nur diese Decoder das von mir gewünschte Fahrverhalten oder Haltegenauigkeit der Züge, ob lang oder kurz, schwer oder leicht, geschoben oder gezogen, Zwischenloks, Mehrfachtraktion und vieles mehr in Verbindung mit butterweichem Anfahren oder Bremsen ermöglichten. Dieses System bietet in Ergänzung zu DDC zusätzliche Zwischengeschwindigkeiten, was die Voraussetzung für die Haltegenauigkeit ist.

Damals gab es auch keine PC-Steuerungen wie heute. So beschränkt sich der Digitalbetrieb ausschließlich auf die Loks mit den parametrisierten Decodern. Die restliche Anlagensteuerung ist im ältesten Teil in CMOS-Technik realisiert. Sämtliche Printplatten



habe ich damals selbst layoutet und hergestellt. Die neuere Anlagensteuerung ist mit zwei SPS-Industriesteuerungen ausgeführt. Auch hier habe ich die ganze Software selbst geschrieben, allein für diese Software habe ich mehrere „Mannjahre“ investiert. Besonders herausfordernd waren die Einspurstrecken mit Gegenverkehr im Automatikbetrieb. Für die Anlagensteuerungen gibt es zwei Gleispultstellwerke, ebenfalls in Eigenbau erstellt.

All dies ermöglicht mir die gewünschten Fahrbetriebe. Ich bin schon verschiedene Male gefragt worden, ob ich beruflich damit zu tun hatte, was nicht der Fall war. Auf die staunenden Gesichter antworte ich dann jeweils mit folgendem Lieblingszitat: „Weißt du wie man lernt, Schiffe zu bauen? Man muss das Fernweh wecken, dann lernt man automatisch Schiffe bauen“. Das lässt sich auf viele Sachen im Leben

sinngemäß übertragen. Ein weiteres Tummelfeld, wo ich mich auch dank guter Freunde etabliert habe, ist im Verwittern von Modellen, ob Personen- oder Güterwagen, und natürlich auch spezielle Ladegüter auf den Eisenbahnwagen.

Auch all die Anpassungen und Umbauten an Fahrzeugen, um die Modelle ohne ständige Entgleisungen oder andere Mängel für einen realen Fahrbetrieb in Zügen zu ertüchtigen. Allein dies wäre ein abendfüllendes Thema. Jedenfalls gewinnen solche Züge mit «Gebrauchsspuren» unheimlich an Authentizität, insbesondere, wenn diese mit moderater Geschwindigkeit durch eine Modelllandschaft fahren.

All die Puzzleteile dieses Gesamtkonzeptes ergeben den Spirit dieser Modellbauwelt, und um die Sinne wirklich zu berühren, muss man es erlebt haben, was auch die Vielseitigkeit dieses Hobbys zeigt. ■ HJM

Der moderne Güterverkehr nimmt auf Hansjörg Meiers Anlage einen großen Stellenwert ein.

Unser heutiger Gastgeber Hansjörg Meier genießt sein Werk sichtlich – mit gutem Recht!





Das schicke Stationsgebäude von „Menziwil“ versteckt sich etwas hinter der gut gemachten Fahrleitungstechnik.

Zum guten Schluss

Es gäbe im Rahmen dieses heutigen Anlagen-Portraits noch vieles zu schreiben. Leider muss an dieser Stelle Schluss sein.

Bevor eine entsprechende Anfrage aus der Leserschaft kommt: Bewusst haben wir auf die Veröffentlichung eines Gleisplanes verzichtet, obwohl uns dieser vorlag.

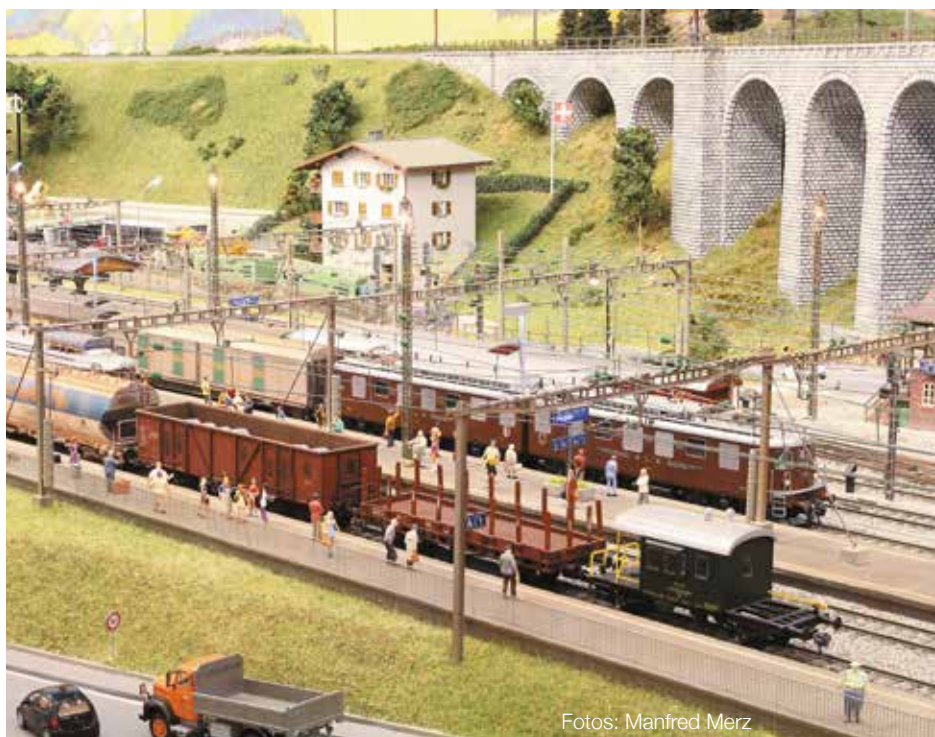
Wir würden dieser großartigen Anlage den Zauber rauben, der sich beim Betrachten einstellt.

Wo kommen die Züge her – wo fahren sie nun wieder hin? Wir entsprechen dem Wunsch des Erbauers gerne. Welcher Zauberünstler verrät schon gerne das große Geheimnis seiner Illusion?

Bei YouTube finden Sie ein schön gemachtes Video, das zusätzliche, teilweise verborgene Eindrücke vermittelt: <https://www.youtube.com/watch?v=5F6f1dSpcjE>. Dieses Video finden Sie auch auf der Homepage vom Verein 241-A-65, Eigentümer der Originaldampflok aus dem Video-clip, (<https://dieter-holliger.jimdo.com/>), der veröffentlicht wurde.

Wünschen wir Hansjörg Meier noch viel Freude und Erfüllung in seiner zauberhaften 25 m²-Welt im Keller. ■

MM



Fotos: Manfred Merz

Zum guten Abschluss donnern Güterzüge durch den Bahnhof „Fricktal“.