

Gerd Schrammen

Ladestraße in Bruchhausen-Vilsen auf der Strecke geblieben?

Schon wieder ein Kind in den Brunen gefallen?

Bis vor kurzem war er noch da, der altgewohnte Bf Bruchhausen-Vilsen, wie wir ihn seit jeher kannten und mochten. Natürlich ist hier mit "Bf Bruchhausen-Vilsen" nicht nur das eindrucksvolle Gebäude mit dem Güterschuppen gemeint, sondern die gesamte, 1900 von der Kleinbahn Hoya — Syke — Asendorf geschaffene Anlage, die von den heutigen Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya (VGH) und der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Asendorf genutzt wurde. Zu der noch vor wenigen Jahren für Bruchhausen-Vilsen so bedeutsamen Verkehrs-Infrastruktur gehörten auch die für den Güterverkehr benötigten Gleisstränge und die schon recht verkommen wirkende Ladestraße, auf der nach Abriß der einstmals umfangreichen Stallungen, Viehgatter und des Hochsilos noch die Ruine eines Wiegehäuschens sowie 2 vor sich hinrostende Förderbänder die einmalige Lebhaftigkeit auf jener Bahnseite kaum noch ahnen ließen.

Sicher: "Der Lack war ab" von unserem Bf Bruchhausen-Vilsen. Zum einen war er heruntergekommen, und zum anderen hatte er durch all die Kompromisse und Improvisationen stark gelitten, die von 1963 bis 1985 durch die Umspurung der Strecke Hoya — Bruchhausen-Vilsen, dann weiter bis Syke, den Betrieb der Museums-Eisenbahn, den Bau der DEV-Fahrzeugwerkstatt und schließlich durch die Anbindung der großen Fahrzeughalle in Kauf genommen werden mußten.

Aus diesen Gründen wurde der Wunsch nach einer konzeptionellen Umgestaltung des gesamten Bfs Bruchhausen-Vilsen laut. Den meisten aktiven Museums-Eisenbahnern schwebte in etwa vor, ausgehend vom Bahnplan von 1962 (s. DEV-Kurier 2/1970, S. 10 u. 11) möglichst viele von der HSA geschaffene Elemente zu restaurieren bzw. wiederherzustellen, dies natürlich unter Berücksichtigung der heutigen Notwendigkeiten. Als wichtigste zu rekonstruierende Gegebenheit wurde — und wird auch heute noch — das Abfahren des Museumszuges an dem historischen Bahnhofgebäude angesehen. Darüberhinaus sollte ein Bahnhof so entstehen, wie er einstmals zur Verknüpfung einer durchgehenden regelspurigen Eisenbahn mit einer abzweigenden schmalspurigen Kleinbahn hätte aussehen können, mit den üblichen Anlagen für den Reisezugverkehr, Güterverkehr und für die betrieblichen Zwecke.

Die angestrebte Umgestaltung wurde als großer Befreiungsschlag empfunden, denn durch die Überplanung des gesamten Areals in einem Zuge bot sich die Chance, museale Aspekte optimal mit eisenbahnbetrieblichen Notwendigkeiten ebenso zu verbinden, wie mit ortsgestalterischen Verbesserungen.

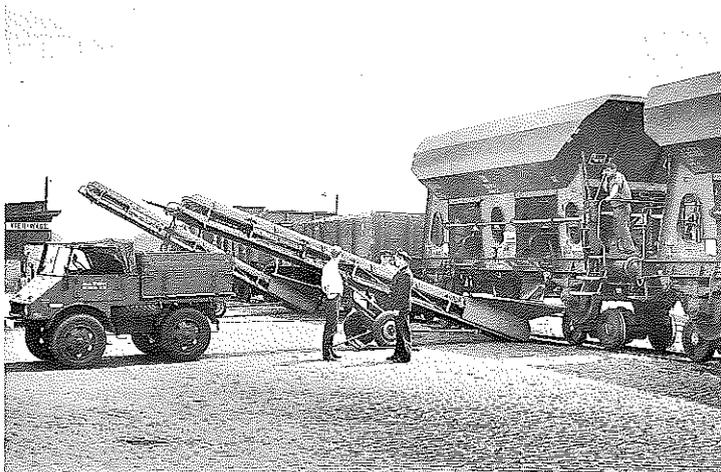
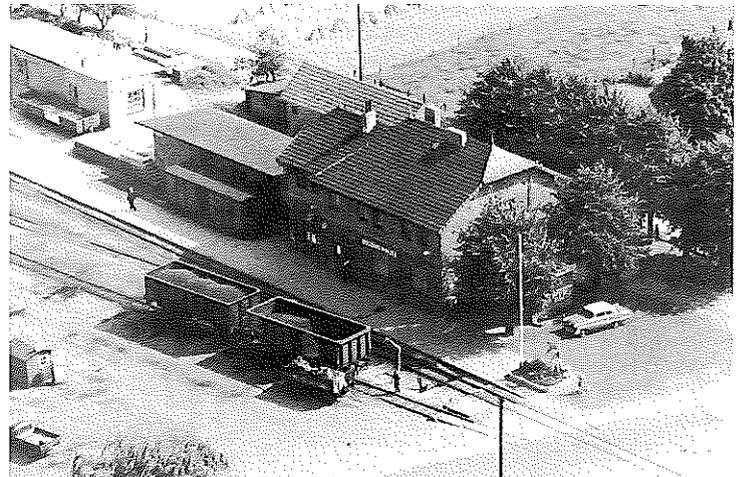
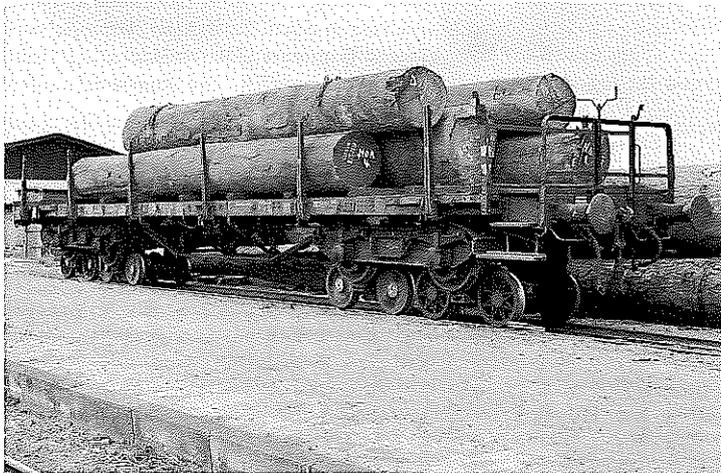
Als die Bauarbeiten einsetzen, war die Freude unter den Museums-Eisenbahnern groß. Die sanierten Gleise waren in den letzten Jahren nach und nach mit zukunftsschwangeren Attributen versehen worden; das "Werkstatt-Telegramm" berichtete in der DME seit Anfang 1993 in Wort und Bild davon. Dreischienenweichen in geschichtlich dort nie gekannten Anzahl, ein großes Loch — von Insidern verheißungsvoll als zukünftige Rollbockgrube

bezeichnet — sowie eine im Laufe der Zeit zusammenwachsende Doppeltkreuzungsweiche ließen den erklärten Willen der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Asendorf durchblicken: Eines Tages soll Lok "Hoya" wieder vor das angestammte Bahnhofgebäude rollen und dort auch mit dem Museumszug nach Asendorf starten. Eine Perspektive, die wohl von jedem Freund unseres Kleinbahn-Museums begrüßt wird.

Und heute stellt man inmitten der Bauarbeiten überrascht fest: Die immerdagewesene Ladestraße auf der Nordseite des Bahnhofareals gibt es nicht mehr. Statt auf bahnhofstypische Güterverkehrsanlagen blickt man nun auf ein völlig umgestaltetes Gelände, und die Museumsbesucher werden künftig auf einen "Zentralen Omnibus-Bahnhof" (ZOB) schauen, den auf ganzer Länge ein Dreischienengleis durchläuft.

Die Fotos aus der Schmalspurzeit vermitteln einen Eindruck von der vormaligen Bedeutung des Bahnhof Bruchhausen-Vilsen im Güterverkehr. Diese Bedeutung zu vermitteln, ist ein wichtiges Element im Konzept für das Kleinbahn-Museum in Bruchhausen-Vilsen, da die meisten Kleinbahnen durch das Güterverkehrsaufkommen geprägt waren.

Daher gilt das Interesse des DEV gerade auch dem Erhalt und der Rekonstruktion der Güterverkehrs-Anlagen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen als Anschauungsobjekte für die Besucher und Touristen.



Was ist geschehen?

Es lohnt sich etwas auszuholen. Aufmerksame Besucher der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Asendorf und noch vielmehr die aktiven Museums-Eisenbahner mußten schon bald nach dem Bau des "autarken" Schmalspurbahnhofs in Bruchhausen-Vilsen vor etwa 20 Jahren feststellen, daß dieser für den anwachsenden Museumsbetrieb viel zu klein ausgefallen war. Obendrein ließ er trotz gutgemeinter Ausstattung mit Blumenrabatten, Gaslaternen, Fahrtzielzicgen und zeitweise sogar Bahnsteiglautsprechern jene Kleinbahnatmosphäre vermissen, die der Besucher dort eigentlich erwarten durfte.

Daher reichen die Planungen zum jetzt laufenden Umbau der Gleisanlagen im Bf Bruchhausen-Vilsen auch schon nahezu 20 Jahre zurück. Nachdem sich vor etwa 10 Jahren das Ende des restlichen Güterverkehrs auf der VGH abzuzeichnen schien, wurde ganz konkret innerhalb des DEV über eine Sanierung und Wiederbelebung der VGH-Strecke und insbesondere auch über eine gemeinschaftliche Nutzung des gesamten Bahnhofsgeländes durch VGH und Museums-Eisenbahn in der oben beschriebenen Weise nachgedacht. Nicht zuletzt der erklärte Wille unseres Vereins, die Normalspuranbindung als Zukunftsinvestition für die Anlieger auf jeden Fall erhalten zu wollen, rettete damals die Schiene zwischen Hoya und Syke vor dem politisch bereits beschlossenen Aus.

Von den aktiven Museums-Eisenbahnern wurden Pläne entworfen, die Ideepalette reichte von einem separaten Schmalspurbahnhof auf dem Bahnhofsvorplatz der VGH über einen ohne Halt zu durchfahrenden mehrspurigen Trennungsbahnhof bis hin zum illusionistischen Schmalspurbahn-Idyll mit einer auf Zustellfunktion zurückgestützten Regelspurbahn. Alle Entwürfe besaßen jedoch eine ganz wichtige Gemeinsamkeit: Sie umfaßten nicht

die bloße Planung von Gleisanlagen, sondern zogen darüberhinaus auch ein museal konzipiertes Umfeld mit Gebäuden und Nebenanlagen mit in die Planung ein. Natürlich sollte nicht über das Bahnhofsgelände hinaus der Ort Bruchhausen-Vilsen musealisiert werden, aber der Wille zur Konzeption eines ganzheitlichen Kleinbahn-Freilichtmuseums auf dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen und der Strecke bis Asendorf hatte sich unter den Museums-Eisenbahnern durchgesetzt. Alle waren sich einig: Kleinbahn, das ist mehr als ein niedlicher Oldtimerzug!

Die verschiedenen Vorschläge lagen monatelang im Aufenthaltsraum der Museums-Eisenbahn aus und wurden dort heiß und lang diskutiert. Der DEV-Vorstand nahm sich des Themas an und initiierte zur Sammlung der Ideen und Fortführung zu einem abgerundeten Museumskonzept eigens einen Konzeptausschuß, der 1988 und 1989 engagiert arbeitete und sogar ein erstes Grobkonzept verabschiedete. Leider fand die Arbeitsgruppe ein unrühmliches Ende: An 2 anberaumten Terminen war der Einladende beruflich verhindert, und fortan unterblieben weitere Treffen.

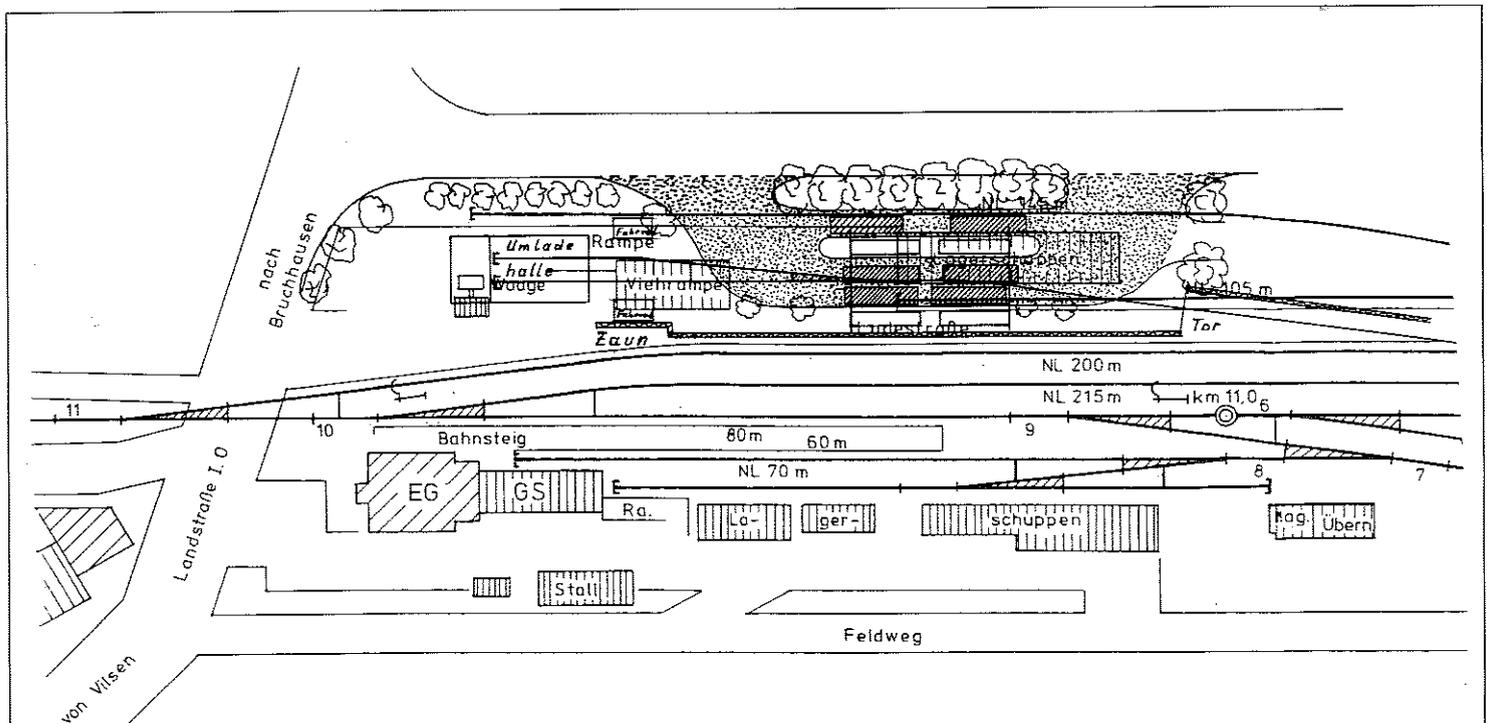
Nach einiger Zeit des Schweigens wurde von kompetenten Vorstandsmitgliedern sowie der Werkstattleitung verbreitet, die eingereichten Planungen würden von einem Eisenbahnbau-Ingenieurbüro sowie von einem auf Museumsplanungen spezialisierten Architektenbüro fachtechnisch überarbeitet, damit daraus etwas wirklich Machbares herauskommen könne. Außerdem erwerbe die Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen das Bahnhofsgelände mit allen Anlagen als Ergänzung zu den bereits der Samtgemeinde gehörenden Asendorfer Streckengrundstücken, so daß rechtlich ein einheitliches Überplanungsgebiet entstünde. Auch die Samtgemeinde habe ein erhebliches Interesse an dem Aufbau eines Freilichtmuseums, und da die Planungshoheit für das Gelände aufgrund der Eigentums-

regelungen nun allein bei der Samtgemeinde liege, seien geradezu ideale Voraussetzungen für eine gute Umsetzung in Bruchhausen-Vilsen gegeben. Zwar solle auf einem Teil des Geländes ein Busbahnhof angelegt werden, durch dessen Zuschußfähigkeit die Umgestaltung des gesamten Areals finanziell erleichtert werde, aber in Anbetracht des bisher geringen Platzbedarfes für die Bushaltestellen am Bahnhof war ein relativ geringer Eingriff in die Bahnhofssituation erwartet worden.

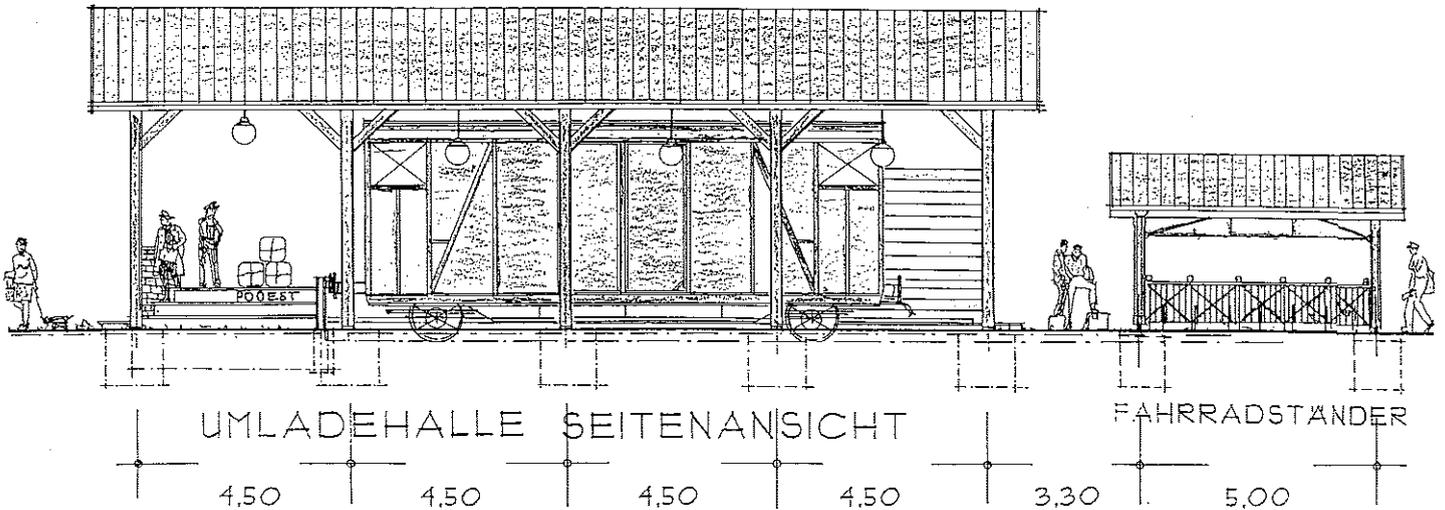
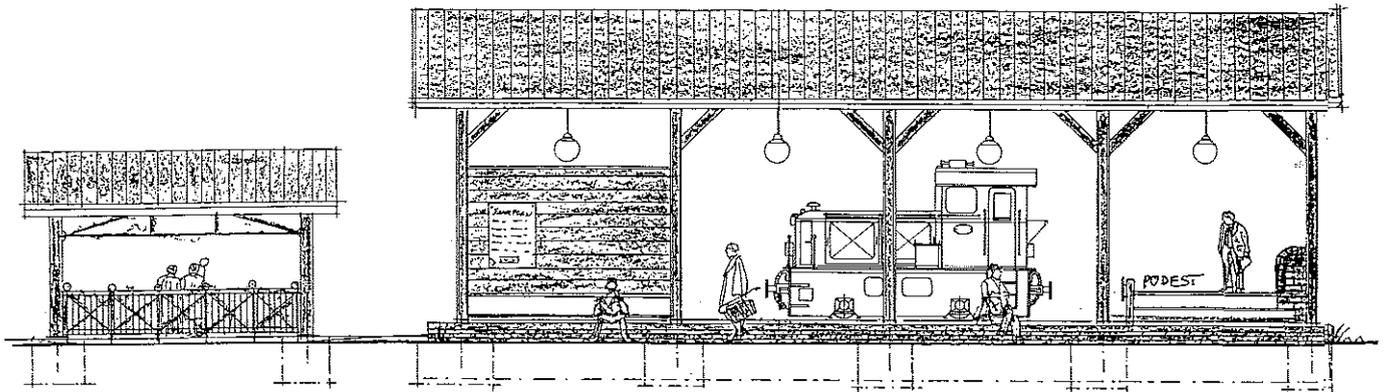
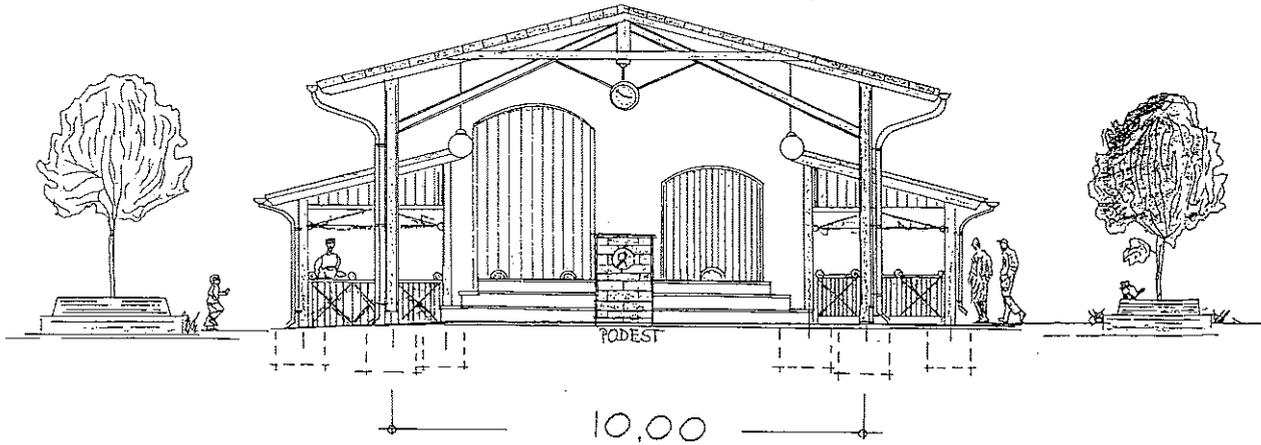
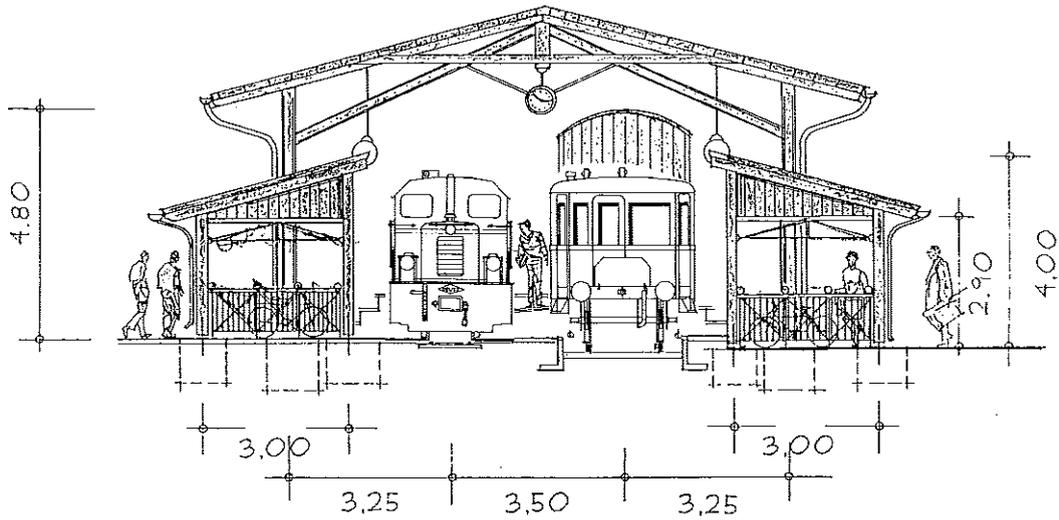
Informationen über die laufenden Planungen, über den Verlauf eventueller Diskussionen innerhalb des DEV-Vorstandes oder gar der Samtgemeinde (Bauausschuß) an die aktiven Museums-Eisenbahner blieben in der Folge sehr spärlich. Ein konkreter Plan wurde weder veröffentlicht noch im DEV intern vorgestellt. Lediglich der Gleisplan wurde bekannt, und spätestens seit Aufnahme der Gleisbauarbeiten konnte jeder sehen: Es läuft ja!

Mittlerweile war ein neues Betriebskonzept für die VGH entwickelt worden. Der künftige Frachtschlag in Bruchhausen-Vilsen wurde auf den Ostbahnhof verlagert, und als Option für die Zukunft wurde sogar ein neu zu schaffendes Anschlußgleis östlich des Bahnhofsgeländes eingeplant. Nach einigem Ringen hatten sich DEV, VGH und die Aufsichtsbehörde sogar darauf verständigt, das bisherige Ladegleis zum durchgehenden Hauptgleis für die Regelspurzüge umzuwidmen, so daß ohne die Gefahr von Flankenfahrten künftig die beiden anderen Gleisachsen den schmalspurigen Zügen der Museums-Eisenbahn zur Verfügung stehen können.

Was sich jedoch hinter der ehemaligen Ladekante entwickeln würde, blieb offen. Es sickerte lediglich durch, daß der in einem der Bahnhofskonzepte vorgeschlagene Bau einer Güterumladehalle ("Heilbronn-Süd") aufgegriffen und umgesetzt werden



Um das Ausmaß der Eingriffe in die Substanz des Bahnhofsgeländes anschaulich darzustellen, wurde für obigen Lageplan in die Zeichnung des Zustandes von 1962 die gegenwärtige Planung für künftige Bebauung der Ladestraße eingetragen. Der Lageplan ist somit in der Darstellung der Raiffeisen-Gebäude und der Gleisanlagen nicht verbindlich.
 Zeichnung: Hartmut Brandt, Wolfram Bäumer



UMLADEHALLE SEITENANSICHT

FAHRRADSTÄNDER

Die Entwürfe für die "Umladehalle" vom Atelier Reißbrett (mit maßstabsgerecht, redaktionell einmontierten DEV-Fahrzeugen) sind gut gemeint aber aus eisenbahntechnischer Hinsicht wenig überzeugend. Von oben nach unten: Stirnansicht von der DEV-Fahrzeughalle aus, Stirnansicht von der Bahnhofstraße aus, Seitenansicht von Bruchhausen aus, Seitenansicht vom Bahnsteig aus, M 1 : 160

soll. Über das konkrete "Wo und Wie" sowie über die Gestaltung der unmittelbaren Nachbarschaft war auch weiterhin nichts konkreteres zu erfahren als die bloße Aussage: "Alles neben den Gleisen ist Sache der Gemeinde!"

Seit Spätherbst 1993 wurde auf der Nordseite des Bahnhofs gebaggert und planiert. Die gesamte Fläche der Ladestraße ist seitdem als solche nicht mehr zu erkennen, und ein neuangelegtes Stumpfgleis mit Rillenschienen durchzieht nunmehr die Baustelle. Erst zum Jahresbeginn 1995 tauchten unter Museums-Eisenbahnern endlich Zeichnungen der geplanten Umbauten auf. Es steht zu vermuten, daß es sich bei den hier veröffentlichten Zeichnungen um den endgültigen Grundriß des Busbahnhofs und der Umladehalle sowie um recht detaillierte Entwürfe für künftige ZOB-Hochbauten handelt.

Und nun?

Plötzlich ist es Gewißheit geworden: Die einstmals für Bruchhausen-Vilsen bedcutsame Ladestraße an der nördlichen Bahnseite wird nicht etwa als Bushaltestelle und Aufstellfläche mitgenutzt, wie es auch schon in der Vergangenheit hin und wieder zu sehen war, sie wird auch nicht durch die Anlage einer Bushaltestelle etwas reduziert, sondern die Ladestraße soll offenbar komplett entfallen!

Unmittelbar neben dem äußeren Gleis soll ein "Staketen-Holzzaun" sowie eine "einseitig geschnittene Hecke mit Hochstamm-Kugelbäumen kleinkronig" den angrenzenden drei- oder vierspurigen ZOB vom Kleinbahnmuseum abgrenzen. Zaun und Bäume werden nach dem vorliegenden Entwurf auch noch von einem Stahl-/Glas-Gewölbe überragt, das die Fahrgäste und Busse vor den Widrigkeiten des Wetters schützen soll.

Mitten durch das futuristische Gebäude hindurch verläuft das Zustellgleis zu der Umladehalle, wo bei kaum 40 Meter Abstand zum modernen ZOB der historische Güterumschlag zwischen Eisenbahnen verschiedener Spurweiten als museale Inszenierung vermittelt werden soll, wie er vor Einführung des Rollbockbetriebes bei der HSA in Hoya und auch bei zahlreichen anderen Kleinbahnen abgewickelt wurde. Dem technischen Ablauf des Umladevorganges stehen allerdings eine aus eisenbahnbetrieblicher Sicht verständliche Stirnrampe mit Prellböcken nach etwa dreiviertel der Hallenlänge sowie ein Toiletteneinbau entgegen. An der Vorderfront dieses einem historischen Vorbild nachempfundenen Bauwerks sollen beiderseits halboffene Buden in angepaßtem Baustil die Fahrräder der Busfahrgäste aufnehmen.

Weitere, hier nicht abgedruckte, Zeichnungen lassen die Motivation der Stirnrampe in der Umladehalle erkennen: Sie soll als wettergeschützte Tribüne einer multifunktionalen Nutzung der Umladehalle auch als Ort verschiedener Veranstaltungen dienen. In Anbetracht der nur sehr sporadisch stattfindenden Vorführungen der Museums-Eisenbahn läßt sich gegen die Nutzung der Halle für andere Veranstaltungen überhaupt nichts einwenden. Vielmehr freuen wir uns sogar über die Einbeziehung des Museums-Bahnhofs in verschiedene kulturelle Aktivitäten vor Ort. Schon heute räumen die aktiven Museums-Eisenbahner gern die Werkstatt aus, um ein Hallenfest mit den Einwohnern zu feiern oder um ein Konzert zu ermöglichen.

Allerdings darf ein in einem Freilichtmuseums aus-

gestelltes Gebäude nicht durch Einrichtungen für anderweitige Nutzungen seine ursprüngliche Sinnhaftigkeit verlieren. Die eingezeichnete Tribüne steht jedoch einer glaubwürdigen Umladehalle entgegen, da die gezeigte 1 : 1-Umladung von regelspurigen zu schmalspurigen Güterwagen prinzipiell nicht möglich ist. Immerhin haben regelspurige Güterwagen ein größeres Fassungsvermögen, so daß die hier vorgestellte Umladehalle in Anbetracht des erheblichen Rangieraufwandes von keiner Eisenbahn so angelegt und daher lediglich von Laien akzeptiert würde. Um nicht die Umladehalle zur Karikatur werden zu lassen, muß ein ernsthaftes Umladegeschäft zumindest möglich sein. Da die Frachtmenge eines regelspurigen Güterwagens auf mehrere schmalspurige aufgeteilt wurde, mußten letztere zwischendurch verschoben werden. Dazu ist die Gleisfortsetzung hinter der Umladehalle notwendig, die in Anbetracht der Platzsituation auch möglich ist.

Und der ZOB?

Die Gegenüberstellung der historisch gestalteten Umladehalle mit der modernen Überdachung des Busbahnhofs erscheint sehr zweifelhaft. Die Zweifel werden noch stärker, wenn man sich die historischen Fahrzeuge der Museums-Eisenbahn inmitten einer modernen ZOB-Atmosphäre bildlich vorstellt. Das Nebeneinander von alt und neu mag in städtebaulicher Hinsicht ein erfolgreiches Konzept zur Schließung von Baulücken im Zuge einer Altstadtsanierung darstellen, zumal wenn die neue Architektur die Strukturen der historischen Häuser mit aufnimmt. Aber innerhalb eines Freilichtmuseums und auch in unmittelbarer Nachbarschaft stören optisch dominante Hochbauten moderner Architektur den Museumsbesuch. Als Beispiel dafür mag ein Besuch im Museumsdorf Cloppenburg niedersächsisches Freilichtmuseum dienen, wo die gut zu sehende Wasserrutschbahn und an Sommer Tagen die Freibad-typische Geräuschkulisse des unmittelbar angrenzenden Freibades außerordentlich störend empfunden werden. Aus diesem Grund sollte auf die raumnahe Konfrontation von alt und neu auf dem Bahnhofsgelände Bruchhausen-Vilsen doch besser verzichtet werden.

Als wenig geglückt muß auch das Ansinnen der Planer bezeichnet werden, die Lokomotiven durch ein geöffnetes Tor aus dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen und damit aus ihrem funktionalen Zusammenhang "herausbrechen" zu lassen, um über ein etwa einhundert Meter langes, im übrigen funktionsloses, Zustellgleis einen oder zwei Güterwagen zur Umladehalle zu bringen. Man könnte polemisch vorschlagen, das Gleis innerhalb des ZOB einer verkehrlichen Nutzung zuzuführen, indem es Gruppen-Fahrgästen das Umsteigen vom Bus auf die Bahn und umgekehrt erleichtert.

Dabei sind die Museums-Eisenbahner bestimmt die ersten, die den Bau von Anlagen zur Verbesserung des ÖPNV in Bruchhausen-Vilsen begrüßen. Natürlich sind helle, übersichtliche und wettergeschützte Wartezonen für Busfahrgäste eine ganz wichtige Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV, und natürlich ist es erfreulich, daß die erste moderne ÖPNV-Station in Bruchhausen-Vilsen an unserem Bahnhof gebaut werden soll und nicht etwa am Engelbergplatz, wie man es in Anbetracht des dort höheren Fahrgastwechsels eigentlich erwartet hätte. Denn das Vorhandensein einer nut-

zerfreundlichen Bushaltestelle in Nähe des Abfahrts- und Ankunftsortes der Museumszüge wird langfristig auch den Museumsbesuch ohne Pkw-Anreise schmackhaft machen. Es bleibt aber die Frage offen, wie so gleich eine derartig hohe Ausweitung der ÖPNV-Flächen gegenüber heute geplant wird. Soll etwa das Liniennetz ausgeweitet oder die Fahrtenfrequenzen verzehnfacht werden? Würde nicht selbst bei Einführung eines 15-Minuten-Taktes nach Bremen, Sulingen, Hoya und Asendorf die heutige Anzahl an Busbuchten betrieblich ausreichen?

Wofür die ganze Aufregung?

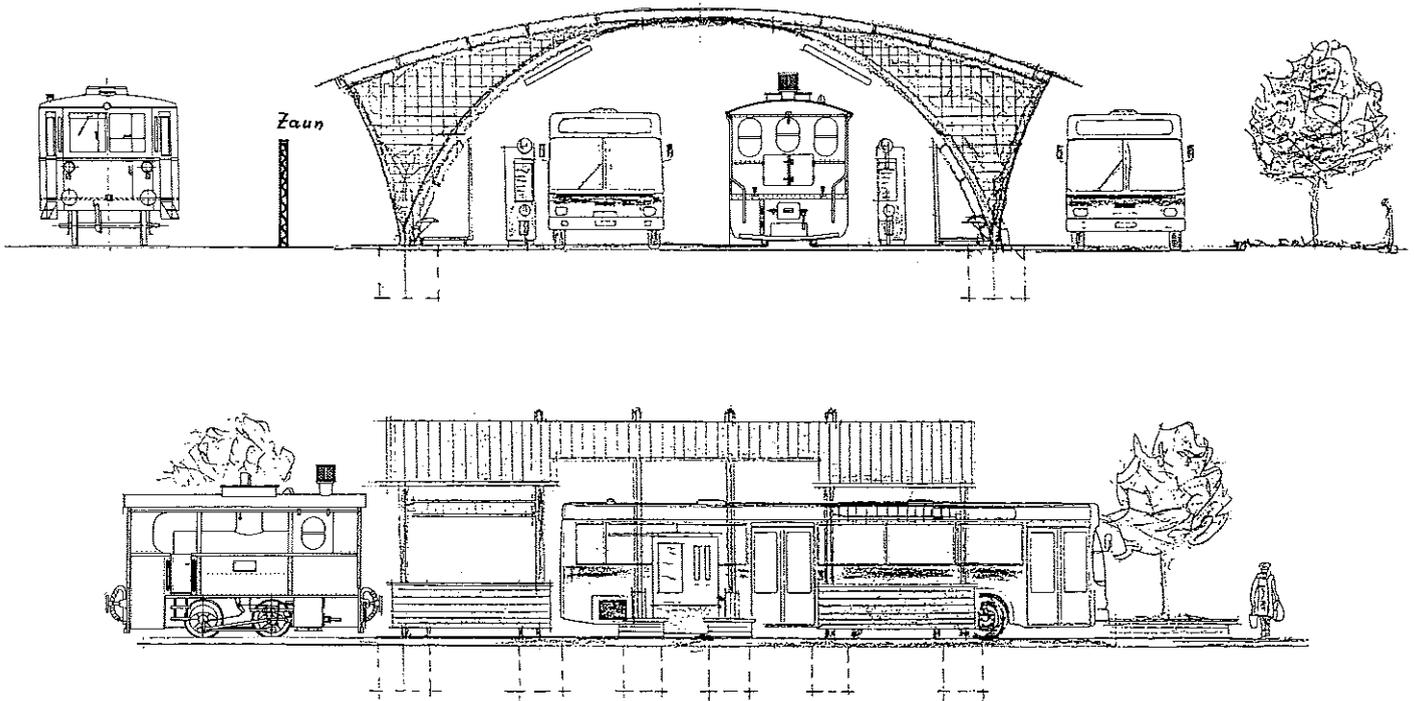
Seit vielen Jahren überlegen wir, wie wir gemeinsam mit der Gemeinde Asendorf den betrieblich, verkehrlich und atmosphärisch bis zur Unkenntlichkeit verstümmelten Bahnhof Asendorf wieder als solchen herstellen zu können. Dies stellt sich heute als sehr schwierig umzusetzendes Unterfangen heraus, nachdem der DEV selber vor 20 Jahren die Bahnhofsanlage umgestaltet hat. Damals war viel von "Sachzwängen" die Rede gewesen, die eine andere Lösung als die erfolgte Selbstverstümmelung angeblich ausschlossen. Längst hat sich jedoch herausgestellt, daß der DEV damals willfähiger als nötig den sogenannten Sachzwängen nachgegeben hat und dabei in Wahrheit lediglich das Fehlen eigener konzeptioneller Überlegungen zur Schaffung eines Kleinbahn-Endbahnhofs ausblendete. Eine noch so bescheidene Anlage (wie z. B. Bf. Landesgrenze der Cloppenburg Kreisbahn) hätte ja ausreichen können, wenn man sie nur gewollt und vertreten hätte. Die Gestaltung des unmittelbaren Gleisumfeldes überließ man auch damals der Gemeinde, die sich dabei zweifellos viel Mühe gegeben hat. Daß uns die Kugelluchten auf dem Bahnsteig nicht gefallen würden, konnte die Gemeinde schließlich nicht ahnen, wenn sich der DEV an den Planungen nicht kompetent beteiligt.

Auch heute können wir die Samtgemeinde bei der Planung des Museums-Bahnhofs "nicht im Regen stehen lassen". Und auch die Mitgliedschaft eines Museums-Eisenbahners im Gemeinderat von Bruchhausen-Vilsen enthebt den DEV, d. h. den DEV-Vorstand als Vertretung des Vereins nach außen, nicht vor der Verpflichtung, sich um die Gestaltung des Museums-Bahnhofs zu kümmern. Beim DEV-Vorstand bleibt die Verpflichtung haften, unser Kleinbahn-Know-how zu äußern und in Planungen der Gemeinde einzubringen, bevor Geld ausgegeben wird und es zu spät ist.

Um es jetzt hinsichtlich der Sanierung des Bahnhofsgeländes in Bruchhausen-Vilsen besser zu machen als vor 20 Jahren in Asendorf, drängen sich folgende Fragen auf:

- Was hat der DEV geplant?
- Was hat die Gemeinde Bruchhausen-Vilsen geplant?
- Welche Details sind bereits festgelegt?
- Welche Details können mit Hilfe des DEV noch durchgeplant oder verbessert werden?

Alle DEV-Mitglieder und Leser der DME dürften sich ganz bestimmt über eine ausführliche Darlegung aller Planungen in einer der nächsten Ausgaben der DME freuen. Heimlichtuerei kann der Sache kaum von Nutzen sein, denn schließlich wollen wir doch alle an einem Strang ziehen, oder?



Entwurf für das ZOB-Gebäude, das nahezu deckungsgleich auf der Grundfläche des vormaligen Güterschuppens von Koch auf der Ladestraße entstehen soll, vom Atelier Reißbrett (redaktionell um DEV-Fahrzeuge ergänzt), M 1 : 160

FROSININI

Ristorante - Pizzeria
 Italienische Speisen und Weine
 Im Ausschank: Haake-Beck-Pils

27305 Bruchhausen-Vilsen, Brautstr. 15
 Telefon (0 42 52) 22 75
 Inhaber: Guiseppa Frosinini
 geöffnet von 18.00 bis 24.00 Uhr
 dienstags Ruhetag

Vilser Diele

...essen, wo's Spaß macht!

Lassen Sie sich überraschen
 von frischer, deutscher Küche,
 flott serviert in netter Atmosphäre!

Täglich ab 11.30 Uhr geöffnet
 27305 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhofstr. 51
 Telefon 0 42 52 / 6 11

CHAMPEX - LINDEN
 Modellspielwaren

Gnadentaler Allee 27 - 41468 Neuss
 Telefon und Telefax 0 21 31 - 10 13 33

Besuch und Besichtigung der Schauanlage nach Voranmeldung möglich !!



- Station

Preis- und Sortimentsliste erhalten Sie auf Wunsch gegen Einsendung
 von 4,- DM in Briefmarken, die beim Kauf erstattet werden !

- Ersatzteilservice
- Reparaturen

- Viel Zubehör zur Spur IIm
- Ständig Sonderangebote

LGB® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Firma ERNST PAUL LEHMANN PATENTWERK, Nürnberg