

BIN - info



Braunschweigs Nahverkehrsmagazin der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

Ein Bericht über die Mailänder Straßenbahn



Straßenbahnen in Göteborg

Zahlungserinnerung

Der Vorstand möchte hiermit alle Vereinsmitglieder bitten, sofern sie nicht am Lastschriftverfahren teilnehmen, den Jahresbeitrag für das Jahr 2015 zu entrichten.

Die Beiträge zur Übersicht.

Familienmitgliedschaft: 50,-- Euro

Einzelmitgliedschaft 40,--Euro

Kinder unter 16 Jahren 18,--Euro

Bankverbindung:

NORD/LB Landessparkasse

IBAN: DE20 2505 0000 0002 0065 67



KSW TW 117 und BW 269 in der Fabrikstraße Slg. Chr. Lammers

Liebe Vereinsmitglieder

Am 06. Juli 2015 ist unser Vereinsmitglied, Mitbegründer der Braunschweiger Interessen Gemeinschaft Nahverkehr e. V., Dieter Höltge im Alter von 80 Jahren verstorben. Ein schwerer Verlust, denn mit ihm ist auch ein begeisterter Freund der Straßenbahn von uns gegangen. Er wird nicht nur seiner Familie in bester Erinnerung bleiben, sondern auch allen Vereinsangehörigen.

Der erste Wagen, 0051, ex 7762, hat Braunschweig bereits verlassen. Sein Mittelteil wird allerdings eine Weiterverwendung erleben. Über dieses Fahrzeug mit seiner

wechsellvollen Geschichte wird in einer der nächsten Ausgaben berichtet. Auch weitere Fahrzeuge werden ein zweites zuhause finden und nicht den Weg zum Schrotthändler gehen. Auch darüber werden wir in einer der nächsten Ausgaben ausführlich berichten.

Ich möchte denjenigen danken, die mir für diese Ausgabe wieder einmal interessante Berichte haben zu kommen lassen. Somit viel Freude mit dieser Ausgabe.

Christian Lammers



Tw 103 am 03.10.2015 auf dem Lessingplatz

Nachruf zum Tod von Dieter Höltge

Nach langer schwerer Krankheit verstarb am Sonntag, den 05.07.2015, im Alter von 80 Jahren der weit über seine Heimat Braunschweig hinaus bekannte Straßenbahnfachmann und Buchautor Dieter Höltge.

Herr Höltge war der größte Kenner der Braunschweiger Straßenbahn bzw. des öffentlichen Personennahverkehrs in dieser Stadt schlechthin. Sein Fachwissen wurde von Verkehrsbetrieben, Fachjournalisten und Vereinsvorständen sehr geschätzt. An der Gründung der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. (BIN) war Dieter Höltge maßgeblich beteiligt. Er war Gründungsmitglied sowie der erste Vereinsvorsitzende nach Gründung des Vereins.

Dieter Höltge erlangte zudem weit über Braunschweigs Stadtgrenzen hinaus

Bekanntheit. Unzählige Publikationen wie beispielsweise die Fachbuchreihe „Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland“ sind unter seiner Handschrift in den vergangenen 35 Jahren entstanden. Nicht zuletzt war er aktives Redaktionsmitglied des Eisenbahn-Kurier Verlags (EK) mit Sitz in Freiburg.

Das Archiv von Dieter Höltge umfasst weit über 75.000 Dias sowie 160.000 Schwarz-Weißfotos – sämtlich karteimäßig erfasst. Hinzu kommen über 1.100 Bücher und 400 Fachbroschüren, alles in den vergangenen 5 Jahrzehnten zusammengetragen.

Die Fachwelt verliert mit Dieter Höltge einen Menschen, der das Thema Straßenbahn prägte wie kein anderer. Die Renaissance der Straßenbahn Ende der achtziger Jahre hat Dieter Höltge in seinem Handeln bis heute bestätigt.



Mal nicht hinter der Kamera, Dieter Höltge während einer Fahrschulfahrt mit dem ehemaligen Fahrmeister Dirk Schnelle auf dem Betriebshof Altwiek.

Aufnahme unbekannt.

Kleine Jubiläen

Vor 40 Jahren

Am 07.08.1975 wurde die Straßenbahnstrecke zwischen der Kreuzung Bohlweg/Georg-Eckert-Straße und dem Leonhardplatz über Georg-Eckert-Straße – Magnitorwall und Leonhardstraße eröffnet. Bedient wurde diese Strecke von der zwischen Stadion und Helmstedter Straße/Friedhof (Krematorium) verkehrenden neuen Linie 4.

Vor 50 Jahren

Im Oktober 1965 wurde vor dem Hauptbahnhof eine Gleisverbindung eingebaut, die es den Straßenbahnen ermöglichte, direkt zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Leonhardplatz ohne Umweg über die Bahnhofsschleife zu verkehren. Davon profitierte auch die Linie 4, die seit der Stilllegung der Strecke über Steinweg, Magnitorwall und Leonhardstraße im Jahre 1963 diesen Umweg nehmen mußte. In diesem Zusammenhang entstand auch eine Haltestelle Hauptbahnhof in Höhe des Standorts der Dampflokomotive.

Vor 60 Jahren

Am 08.08.1955 wurde die Linie 6 und der westliche Teil der Linie 4 auf Busbetrieb umgestellt und von der neuen Buslinie 18 bedient. Stillgelegt wurden die Streckenabschnitte Stadtpark – Theater sowie Ruhfäutchenplatz – Madamenweg. Die Linie 4 wurde ab Ruhfäutchenplatz zum Hauptbahnhof umgeleitet und übernahm somit die Verkehrsleistung der Linie 6 auf dieser Strecke.

Vor 80 Jahren

Am 14.08.1935 wurde die Straßenbahnlinie 7 von der Endstation Prinzenpark am Ende der Kastanienallee über die Ebertallee (damals Hermann-Göring-Allee) durch den Prinzenpark bis zur neuen Endstation Nußberg verlängert.

Sie rattert, rumpelt, rüttelt sehr romantisch

Durch einen Hinweis von Andreas Gürtler bin ich auf einen Artikel in der Frankfurter Allgemeine gestoßen. Wie ich finde, sehr interessant. Ich habe mich dann mal auf Recherchen über die Mailänder Straßenbahn gemacht. Wenn man über diesen interessanten Betrieb intensiv berichten wollte, benötigte man mehrere hundert Seiten. Deshalb will ich es bei diesem Bericht belassen.

Autor: Stephan Finsterbusch,
Redakteur bei der Frankfurter
Allgemeine

Die Mailänder Straßenbahn Ventotto ist einfach nicht zu bremsen. Sie ist so antik, dass sie fast schon wieder modern ist – hundert Exemplare fahren noch heute. 20 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche.



Dreht sich leicht in der Hüfte, biegt in hohen Tönen um die Ecke, neigt sich etwas zur Seite. Ein kurzer Augenblick, dann nimmt sie wieder Schwung auf.



Rechts die Scala, links der Dom, auf dem Weg zum Castello. Sie ist knallgelb und in Würde gealtert. Alles an ihr ist genietet und geschraubt, nichts geschweißt oder verschmolzen. Außen Blech, innen Holz. Eine Hoheit von 15 Tonnen, eine Königin auf Schienen. Entworfen in Amerika, gebaut in Italien, verehrt auf der ganzen Welt.

Ihr Name klingt wie eine Melodie: „Ventotto“, „Achtundzwanzig“. Mailands bestes Stück. Eine Straßenbahn wie aus dem Depot der

Geschichte: Vor 100 Jahren patentiert, vor 90 Jahren konstruiert, gebaut und auf die Straßen gestellt. Seitdem ist sie in der Spur.

Und rollt weiter. Von den einst 500 Bahnen sei noch knapp jede fünfte im Einsatz, teilt die Betreibergesellschaft ATM mit. Keine Sonder-, Sonntags- oder Partyfahrten. Harte Arbeit im Alltag. 20 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche, jahrein, jahraus. Immer die gleichen Strecken, Tausende Kilometer, Zehntausende Passagiere.

Die Ventotto ist eine der schönsten Bahnen, die es je gab“, meint Guido Boreani. Er kennt sie alle. Stromverlauf, Radsätze, Handrad, Achsenzahl, Drehgestelltechnik. Doppeldeckertrams in Hongkong, tschechische Tatra, PCC-Bahnen in Amerika. Verkehrstechnik aus der Zeit urbaner Expansion. Städte in aller Welt industrialisierten, modernisierten, vergrößerten sich. Sie brauchten tragfähige Verkehrssysteme,

Stadt-, Straßen- und U-Bahnen.

Guido Boreani schrieb viele Aufsätze darüber. Er kann Tandemantrieb und Sollwertgeber erklären, Reihen- und Parallelschaltung, Hand-, Fuß- und Pedalsteuerung. In den neunziger Jahren schrieb er ein Buch über die „Ventotto“. Es ist vergriffen. Also fragen wir ihn in Dutzenden Mails, weil er sich lieber schriftlich als mündlich äußert. Auf jede Frage hat er eine Antwort.



Warum fahren die „Achtundzwanziger“ noch?

Weil sie robust und gut sind.

Wer hat sie erfunden?

Es sind sogenannte Peter-Witt-Trams.

Wer war Peter Witt?

Der Verkehrsdezernent von Cleveland (Ohio).

Ein Amerikaner?

Mit deutschen Wurzeln.



Und der brachte die Trams nach Mailand?

Nein. Die Stadt kaufte Baulizenzen bei amerikanischen Unternehmen

Wann war das?

1928.

Und dann wurden sie in Italien gebaut?

Ja, bei verschiedenen Firmen.

Die Fabrik von Carminati & Toselli steht noch heute. Mailand, Via Messina. Zwischen Hauptfriedhof und Chinatown die Fabbrica del Vapore, die Dampffabrik. Die alten Mauern sind frisch verputzt, weiß gestrichen, Galerie-, Ausstellungs-, Konzerthallen. Hier bauten sie nach Plänen aus Amerika einst die erste „Ventotto“, Nummer 1501. Bis 1930 kamen weitere 500 Trams hinzu. Sie lösten die alten Edison-Wagen ab. Damit hatten sich der städtische Straßenbahnchef Gaetano D'Alò und sein technischer Direktor ein rollendes Denkmal gesetzt. Debra Brill beschreibt



in Ihrem Buch „The history of the JG Brill Company“ wie Witt mit neuem Design die Straßenbahn revolutionierte. Brill war einer der größten Eisen- und Straßenbahnbauer der Welt, Witt war ein kleiner städtischer Angestellter. Er schuf einen neuen Stil und ein neues System. Es ging nicht um Motorkraft oder die optimale Nutzung des Gleichstroms, nicht um Schwankungssicherheit, Bremsstärke oder Radgrößen. Es ging um den „Fluss der Passagiere“, erklärt Boreani.

Was war das Problem?

Das Bezahlen. Eine Bahn brauchte einen Fahrer und zwei Schaffner, an jeder Tür einen.

Und das war zu viel?

Bei konstant 100 Fahrgästen und einem wachsenden Wettbewerb wurde das mit der Zeit zu viel.

Die Kosten waren zu hoch?

Ja.

Was war zu tun?

Montreal führte 1904 ein System ein, bei dem die Fahrgäste beim Besteigen der Bahn bezahlen.

Wie heute in Bussen?

Ja. Zuvor wurden die Kunden beim Verlassen vom Schaffner an der Hintertür abkassiert. Das aber galt als unsicher.

Witt konstruierte eine Bahn mit zwei Türen, eine vorn beim Fahrer, eine in der Mitte. Der hintere Teil der Bahn hatte keinen Ausgang. So schuf er einen Fahrgastfluss. Vorn ging es rein, in der Mitte wieder raus. Zwischen Ein- und Ausgang stand der Schaffner und kassierte. Das System ließ sich Witt 1916 patentieren. Er verzichtete auf Lizenzerlöse. Cleveland Railway baute einen Prototyp, setzte ihn ein, wollte mehr und gab der CG Kuhlmann Car



In den folgenden Jahren griffen Straßenbahnmarken wie Brill, General Electric, Westinghouse oder Wason auf das Witt-Design zurück. Eine Tram fuhr um die Welt. Anfang der zwanziger Jahre setzte Toronto die ersten Witt-Wagen auf die Schiene, später folgten die Europäer, von Brüssel bis Madrid. Frankfurt ließ 1929 eine Witt-Tram aus Mailand kommen. Die Verkehrsbetriebe testeten sie, lehnten sie ab und schickten sie zurück über die Alpen. Die Mailänder waren pikiert.

Während andere Städte ihre Streckennetze schrumpfen ließen oder Straßenbahnen abschafften, stockte Mailand den Wagenpark mit neuen Modellen auf und hielt die „Ventotto“ am Laufen. Eine Tram muss nicht aussehen wie ein Ferrari. Sie muss poltern. Außen genietete Bleche, innen Sitze aus Ulmenholz, Deckenlampen aus blind gestrahltem Glas. Heute wie damals



bedienen die Fahrer ihre Bahnen über Handräder. Heute wie damals werden sie über pizzagroße Handräder, eine ausgetüftelte Mechanik und eine Staffel elektrischer Widerstände angetrieben. Später bekamen viele Bahnen auch hinten eine Tür. Fahrkarten wurden nicht mehr in der Tram verkauft, sondern in Tabakläden. Mitte der Achtziger schickten die Mailänder eine ihrer Bahnen auf das Sommer-Trolley-Festival nach San Francisco. Die Tram, Nummer 1834, hatte Hunderttausende Kilometer in den Rädern. Die alte Technik und das klassische Design

gefielen den Amerikanern so gut, dass sie ihr auf dem alten Gleisbett der einstigen St.-Charles-Linie eine neue Spur legten. Sie kauften Mailand ein paar alte Trams für einen Spottpreis ab. Zur Zeit fahren zehn der alten Mailänder Bahnen im regulären Verkehr der F-Linie von San Francisco. „Sie haben nie ein automatisches System erhalten“, sagt Robert Lyles von der San Francisco Municipal Transportation Agency. Heute wie damals werden sie über pizzagroße Handräder, eine ausgetüftelte Mechanik und eine Staffel elektrischer Widerstände angetrieben



San Francisco ist seit den sechziger Jahren eine vielbesungene Stadt. Gibt es eigentlich ein Lied über die Trams in Mailand?

Es ist erstaunlich: Obwohl die Bahnen in Mailand so bekannt, beliebt und präsent sind, spielen sie in Literatur oder Popmusik fast keine Rolle.

Was heißt „fast“?

Es gibt ein Lied, das die Linie 29/30 besingt, die früher immer ums Zentrum herum fuhr. Ein Sinnbild des Lebens und ein lustiges kleines Liedchen über die Liebe eines Mädchens zu einem Schaffner.



So kriegt das ratternde und bimmelnde Ungetüm doch noch die Kurve zum romantischen Ende. Unglaublich, wie viel in der uralten technischen Errungenschaft heute geküsst, gestritten, gelitten, gelacht und vor allem laut ins telefonino gesprochen wird! Die hüftsteife Achtundzwanziger ist nicht ganz unschuldig an dem ganzen Palaver. Sie fährt so langsam, dass man sich ja irgendwie die Zeit vertreiben muss.



Ausflugs-Tipp!

Am letzten Samstag fanden sich spontan einige wenige Vereinsmitglieder zusammen, um eine Fahrt der 'anderen Art' zu unternehmen: In Hänigsen bestiegen wir eine Hebel-Draisine, um uns mit dieser zum Kaliberg Wathlingen zu "hebeln", von dort aus einen Abstecher nach Elwerath zu machen und wieder nach Hänigsen zurück zu kehren. Schon seit frühen Kindheitstagen - genauer gesagt, seit "Tom Sawyer und Huckleberry Finn" wollte ich mir diesen Traum erfüllen. Bei bestem Wetter starteten wir um 12.30 Uhr gut gelaunt in Hänigsen, nachdem wir uns dort erst einmal mit Kaffee und belegten Brötchen (Catering) gestärkt hatten. Das Hebeln der Draisine war zwar etwas anstrengend, aber sie ist auch ein besonderes Schienenfahrzeug, das sich durchaus zu führen lohnt. Unter "Draisine and more" könnt ihr die Homepage von Achim Leiner googlen, der dieses Fahrgeschäft für den Verein "Kleinbahn Wathlingen-Ehlershausen e. V." organisiert und durchführt. Hier stehen auch die Preise für die Fahrten sowie für ein kleines Catering nach Wunsch -

Letzteres ist sinnvoll, um Kräfte zur Fortbewegung des Fahrzeugs zu er- und behalten. Als Fahrzeuge werden angeboten: eine Hebel-Draisine für bis zu acht Personen, eine Groß-Draisine für bis zu 20 Personen (eher 18) sowie mehrere Fahrrad-Draisinen. Für eine direkte Kontaktaufnahme zu Herrn Leiner: Tel. 0171-35 31 533.

Unter fachkompetenter Begleitung wird u. a. in Wathlingen am Kaliberg die Geschichte desselben in interessanter Weise "an den Mann" gebracht. Auf einem der Fotos könnt ihr die Route der Draisinen verfolgen, welche insgesamt eine Zeitdauer von 2,5 bis 2,75 Stunden in Anspruch nimmt. Es war ein schönes Event, das sich lohnt, weiterzuempfehlen! Vielleicht motiviert dieses den Einen oder Anderen unserer Vereinsmitglieder, auch einmal ein Schienenfahrzeug dieser besonderen Art zu besteigen.

** Auf den Fotos fehlend: Uwe Ahrens und Carina Schulz **

Tine Kasch





Straßenbahn Großbetrieb in Skandinavien - Göteborg

Göteborg ist mit knapp 1 Mio. Einwohner nach Stockholm die zweitgrößte Stadt Schwedens und ich war sehr überrascht, dass sie mit einer heutigen Gleisnetzlänge von 161 Km und 12 Linien über eins der größten Straßenbahnnetze in Nordeuropa verfügt.

Angefangen hat alles 1879 mit einer Pferdebahn in Meterspur. Betrieben wurde sie von der englischen Firma „Gothenburg Tramway Ltd“, die sie allerdings 1900 an die Stadt Göteborg verkaufte. Die neuen „Herren im Haus“ ersetzten die Pferdebahn schließlich 1902 durch eine moderne elektrische Straßenbahn in Regelspur (1435 mm).

Während in anderen Städten Europas gerade die 60er Jahre in den Straßenbahnbetrieben eine harte Zäsur bedeuteten, überlebten in Göteborg und Norrköping die Bahnen diese turbulenten Jahren, und als einzige die Umstellung von Links- auf Rechtsverkehr in Schweden im Jahre 1967. Im Gegenteil: statt Stilllegung wie andernorts dachte man sogar über eine Verlegung des Betriebes unter die Erde in ein Tunnelsystem nach, dem jedoch der lehmige und deswegen ungeeignete Boden unter der Stadt einen Strich durch die Rechnung machte. Statt dessen gab es alleine in den 60er Jahren 6 Streckeneröffnungen / -erweiterungen im Netz.



M28 – mit 7er Betriebsnummern. Diese wurden zwischen 1965 und 1967 von ASJ in Linköping beschafft. Hiervon fahren noch etwa 60 Wagen. Leider fuhr mir kein solcher TW vor die Linse, so dass ich mir hier erlaube, auf ein Bild von Leif Spangberg (www.tramways.com) zurückzugreifen (vielen Dank dafür).

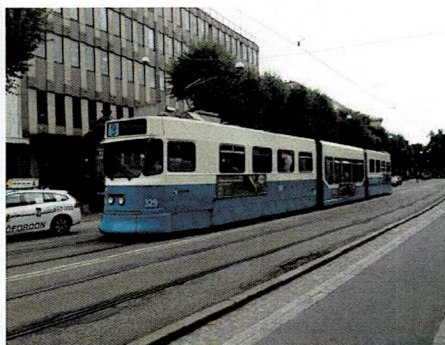


M29 - mit 8er Betriebsnummern. Diese wurden zwischen 1969 und 1972 von Hägglund & Söner in Örnköldsvik beschafft. Hiervon fahren noch knapp 60 Stück.

Neben oben erwähnten 12 regulären Linien gibt es noch eine Museumstramlinie, auf der für Touristen regelmäßig historische Fahrzeuge unterwegs sind. Diese heißt „Liseberg-Linie“. Am Tage meines Besuchs sah ich diese Bahnen zwar fahren, schaffte es leider jedoch nicht, eine davon für diesen Artikel abzulichten. Dies muss ich daher schuldig bleiben. Es mag aber für die Vereinsmitglieder eine zusätzliche Motivation sein, diesen großartigen Betrieb einmal selbst zu besuchen und



M32 – mit 4er Betriebsnummern. 65 Stück erwarb man hiervon (erstmalig aus dem Ausland) von Ansaldo Breda aus Pistoia in Italien. Hierbei handelt es sich um reine Niederflurfahrzeuge, von denen der letzte 2013 ausgeliefert wurde.



M31 - mit 3er Betriebsnummern. Diesen kamen zwischen 1984 und 1992 als M21 in den Fuhrpark. Hersteller war ASEA/ABB aus Västerås. Von 1998 bis 2002 verband man jeweils 2 TW durch Einbau eines Niederflurmittleils. Was in Braunschweig mit dem jetzt schon wieder ausgemusterten TW 0051 ein Einzelstück blieb, das sich offensichtlich nicht bewährt hat, fahren in Göteborg heute hiervon stattliche 80 Exemplare unter der neuen Bezeichnung M31.



sich überraschen zu lassen. Hier gilt: vor allem Zeit mitbringen !

Aktuell fahren in der Stadt über 260 Triebwagen aus 4 Baureihen:

Fazit: Göteborg ist eine wirklich sehr sehenswerte Stadt, die unbedingt einen Besuch wert ist. Neben der Straßenbahn gibt es hier schicke MAN Busse und ein System von Fähren, die Teil des ÖPNV sind.

Florian Sinn

TRAMINO ALS SERIENSTAR

Die ersten Traminos wurden am 13. April 2015 nach kurzem offiziellen Akt mit unserem Oberbürgermeister von der Verkehrs-GmbH auf Linie geschickt, wo sie seither ihren Dienst versehen.

Schon elf Tage später, am 24. April, rollte 1454 mit Jörg Voigt als Fahrer auf Sonderfahrt durch Braunschweigs Straßen. Viele Fahrgäste waren an diesem sonnigen Freitagabend im Frühjahr mit an Bord, da der Braunschweiger Jungfilmer Jonas Jarecki mit großem Aufwand eine Szene für die zweite Folge der Braunschweig-Krimiserie "Sanddorn" drehte. Die meisten Mitfahrer waren Statisten, die dafür sorgten, dass die Bahn wie ein echtes Fahrzeug im Linieneinsatz wirkte. Außerdem fuhren ein Filmteam von TV 38 und ein Mitarbeiter der Braunschweiger Zeitung mit, die

anschließend über das Erlebte in ihren jeweiligen Medien berichteten.

Gedreht wurde drei Stunden lang. Etwa die Hälfte der Zeit entstanden Aufnahmen in der fahrenden Bahn, die andere Hälfte der Zeit wurde auf dem Gelände des Tram-Depots gedreht. Im Hintergrund sind bei einigen Aufnahmen Traminos zu sehen, die direkt neben einer 77er stehen. Die Szene ist ein Teil der Krimifolge "Die Farben der Angst", in der fehlende Zivilcourage dargestellt wird, weil keiner der Fahrgäste einem jungen Farbigen zu Hilfe kommt, der von einem rechten Jugendlichen attackiert, gejagt und verprügelt wird. Da die Polizei den jungen Mann bereits observiert, weil sie ihn des Mordes an einer jungen Griechin verdächtigt, kann hier Schlimmstes verhindert werden.





Der Braunschweig-Krimi ist auf DVD im Handel erhältlich und dauert vierzig Minuten. Das Filmteam bedankt sich herzlich bei der Verkehrs-GmbH für ihre Unterstützung, ohne die diese Schlüsselszene des Films nicht möglich gewesen wäre. Der vierte Tramino hat seine "Feuertaufe" als Serienstar bestens überstanden.

DIRK RÜHMANN





J. Heindorf

Am 11.08.2015 verließ 0051 das Braunschweiger Schienennetz, erstmal in Richtung Berlin Henningsdorf. Das Mittelteil wird als Spenderteil für einen Ostdeutschen Betrieb benötigt. (Aufnahmen: J. Heindorf)



J. Heindorf

Titelbild: Leif Spangenberg

Termine:

17.10.2015 Fahrt ins Blaue

13.11.2015 18.30 Uhr Vereinsabend in der Brunsviga

11.12.2015 Packen der Nikolausbeutel (Näheres wird noch bekannt gegeben)

12.12.2015 Nikolausfahrt

12.12.2015 Weihnachtsfeier (Einladung folgt)

Die nächste BIN - info erscheint Ende Dezember 2015

Impressum

Die BIN - Info ist die offizielle Mitgliederzeitschrift der:
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

Vorstand: **1. Vorsitzender: Michael Schade 2. Vorsitzender: Tarek Haiawi**
 Kassengeschäftsführerin: Susanne Weiß

Herausgeber: Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. (BIN)
 c/o Christian Lammers (ch-lammers@t-online.de)

Postanschrift: Höfenstr. 9 , 38118 Braunschweig
Mail: info@bin-info.de
Internet: www.bin-info.de

Bankverbindung: Nord/LB Landessparkasse
IBAN: DE20 2505 0000 0002 0065 67

Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelpreis: 2,50 €,
Abonnement: 13,50 € pro Jahr, Auflage 150 Exemplare

Die BIN - Info erscheint - ohne Gewähr - viermal im Kalenderjahr, jeweils im letzten Monat im Quartal. Alle Rechte vorbehalten. Werden Fotos (Papier, Digital oder Dias), Manuskripte sowie andere Formen von Datenträgern ohne Anschrift und entsprechendem Hinweis auf eine Rücksendung eingereicht, gehen diese in den Besitz der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. über. Der Urheber des Mediums erklärt sich durch Überlassung des Mediums damit einverstanden, dass dieses auch anderweitig, z. B. die BIN Homepage, verwendet werden kann.

Neue Solaris Busse von VK - Modelle

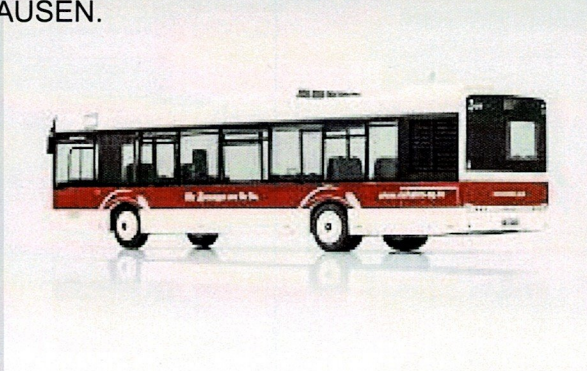
Die Firma VK – Modelle hat in einer Exklusivversion für Michael Marburger eine Kleinserie einen Solaris Solobus U12 der Braunschweiger Verkehrs GmbH aufgelegt.

Dieses Modell besticht durch zahlreiche feine Details, wie vorbildgerechte bedruckte Radkappen, eine Konvekta Fahrerklimaanlage, über dem Motorblock befindliche Dachhutze mit dem herausragenden silbern lackierten Dachauspuff. Sämtliche Piktogramme sind vorhanden, ebenso das Nummernschild mit den amtlichen Plaketten.



Das Modell hat die Wagennummer 1210 und als Ziel ist die Linie 443 QUERUM angegeben. **Dieses Modell gibt es nicht im Handel!**

Ein weiteres Model dieses Bustyps ist ebenfalls neu erschienen. Hier lautet die Wagennummer 0918 und als Ziel die Linie 418 RIDDAGSHAUSEN.



Beide Modelle sind zum Preis von je: 27.00 €, offizieller VK Preis 29.50 €, erhältlich bei: Herrn Michael Marburger Tel.: 0531-374340 / per mail: marburgermichael@aol.com