

# Herr Bussmann fährt Bus

Autor(en): **Meixner, Silvia**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2018)**

Heft 106

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037359>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Herr Bußmann fährt Bus

Text: Silvia Meixner

Foto: Matthias Bußmann

**Berlin – Was machen Apotheker am Wochenende, wenn Sie nicht arbeiten müssen? Entspannen. Fast alle. Matthias Bußmann aus der Park-Apotheke in Ahlen zieht sich bequem an und erklimmt seinen Lieblingsstz. Mit dem Bus-Führerschein hat er sich einen Kindheitstraum erfüllt. Ein weiterer großer Traum ist noch unerfüllt.**

«Busfahren stand auf meiner Löffelliste», sagt er lächelnd. Das ist die Liste, die man abarbeiten muss, bevor man den Löffel abgibt. Alle erklärten ihn für verrückt: «Warum soll sich ein Apotheker in den Bus setzen?», fragte ihn ein befreundeter Busfahrer. Die Antwort: «Weil es Spaß macht! Ich bin schon als Kind gern Bus gefahren.»

Er sieht Parallelen zwischen den beiden Berufen: «Man muss immer freundlich sein, das ist unser Tagesgeschäft. Apotheker und Busfahrer spielen auf der

Bühne den Kasper. Sie bespaßen die Menschen.» Und er mag die soziale und soziologische Komponente: «Einsame Menschen nutzen den Einkauf in der Apotheke, um zu erzählen.» Denen hört er gerne zu.

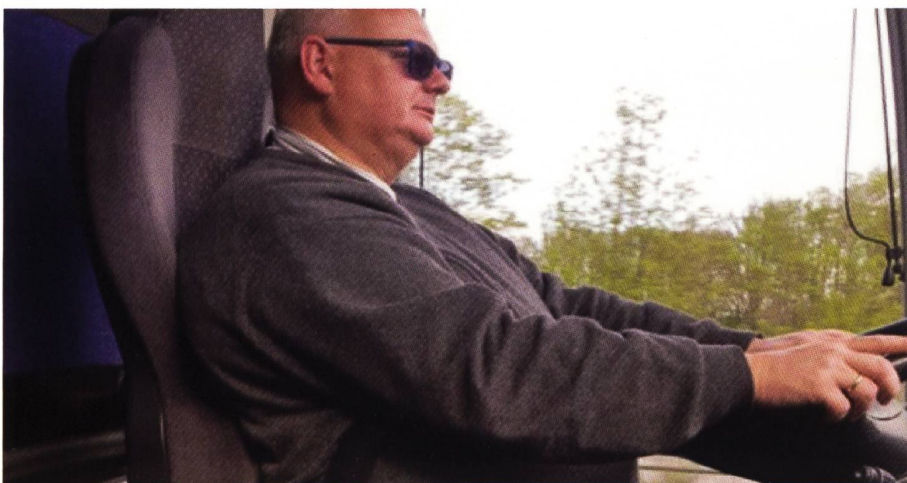
Im Bus sei es ähnlich. «Das Schöne daran ist, dass man eine Menge Verantwortung trägt. Als Apotheker bringe ich maximal einen Menschen um, wenn ich etwas Falsches abgebe – im Bus hingegen habe ich die Verantwortung für 90 Menschen», sagt er scherzhaft. «Und ich mag am Busfahren, dass man sich konzentrieren muss. Ich kann dabei den Alltag vergessen.»

Auch die Technik ist faszinierend: «Man sitzt zwei Meter entfernt von der lenkbaren Achse, als Anfänger muss man sich zum Beispiel genau überlegen, wie man durch einen Kreisverkehr kommt. Auch ein leerer Bus muss vorsichtig bewegt werden.»

Der Stundenlohn sei ausbaufähig. «Er liegt niedriger als der einer PKA», so Bußmann. Als Aushilfsfahrer fährt er auf 450-Euro-Basis. Wenn er für einen Einsatz nur 50 Euro bekommt, nimmt er es mit Humor: «Schlechter bezahlt als ein Notdienst!» Er hat viel Zeit und Geld in sein Hobby investiert: «Die Kosten für den Führerschein sind fünfstellig. Dazu habe ich die gewerbliche Prüfung vor der IHK abgelegt, fünf Monate dafür gelernt. Das ist fast wie eine zweite Berufsausbildung.» Jetzt ist Bußmann «Berufskraftfahrer EU», im Unterschied zum klassischen Berufskraftfahrer: «Da dauert die Ausbildung dreieinhalb Jahre.» Bußman bewarb sich als Aushilfsfahrer bei einem Busunternehmen, hat kürzlich Familien chauffiert, die in einem evangelischen Ferienhaus Urlaub machten. «Ich möchte das Erlernte anwenden und in Übung bleiben.» Noch sitzt ein erfahrener Fahrer daneben. «Ich kann natürlich keine Viertagesreisen machen, aber kurze Fahrten schon.»

Da passt es gut, dass er für seine Kunden drei- bis viermal im Jahr kleine «Kaffeefahrten» anbietet. Die älteren Gäste sind begeistert, wenn der Apotheker hinter dem Lenkrad Platz nimmt. «Wir haben zum Beispiel vor vier Jahren einen Ausflug gemacht und die Pflüger-Werke in Rheda-Wiedenbrück besichtigt.»

Nur eines fehlt zum großen PS-Glück. «Ich habe keinen eigenen Bus», sagt er bedauernd. Noch. Denn auch der steht auf seiner Löffel-Liste. Ein schöner, alter soll es sein. Ein Oldtimer. «Ich träume von einem alten Saurer, das sind die



*Eben noch in der Apotheke – jetzt hinter dem Steuer eines Busses: Matthias Bußmann im Einsatz.*

# Personenwagen „Ideal“ von Berna, 1902–1903

Publiziert in FB von Burgerbibliothek Bern

Schweizer Postbusse», sagt der Apotheker und gerät ins Schwärmen, «der Motor wird nicht mit Anlasser, sondern mit Luftdruck gestartet. Und sie haben Streugutkisten aus Holz.» Sie heißen in der Schweiz schlicht «Postauto», in Arbon am Bodensee im Kanton Thurgau gibt es das Saurer-Museum.

Auch ein alter Setra-Bus, mindestens 30 Jahre auf dem Buckel, wäre schön. Er hat auch schon seine Zielgruppe ausgemacht: «Ich würde zum Beispiel gern Schützenvereine auf ihrem Ausflug begleiten. Ich würde mich immer dann als Fahrer anbieten, wenn jemand in einem alten, unbequemen Bus fahren möchte.» Ein gelber Saurer DUK-50L, Erstzulassung 1971 mit 557.000 Kilometern auf dem Buckel ist derzeit online zum Beispiel für 19.500 Euro wohlfeil. Weitere Details: 215 PS, Diesel, Halbautomatik, zwei Achsen, Anhängerkupplung, Küche mit Kühlschrank, Gasherd und Spültisch, drei Dachluken.

Aus der Zeitschrift apotheke adhoc vom 11.06.2017

In den Jahren 1902 und 1903 baute Joseph Wyss (1868–1956) in seiner Kunstschlosserei in Bern insgesamt 12 Wagen dieses Typs. Die 1902 durchgeführte Probefahrt auf den Gurten verlief erfolgreich und unfallfrei. Mit seinen 5,3 PS erzielte der 500 kg schwere Wagen eine Maximalgeschwindigkeit von 38 km/h. Einen Rückwärtsgang hatte das Auto nicht. Es war für maximal vier Passagiere vorgesehen, wobei sich je zwei gegenüber sassen. Um den Betrieb vergrössern zu können, zog Wyss 1904 nach Olten; bereits 1908 wurde die (relativ erfolg-

lose) Produktion von Personenwagen eingestellt, und die Firma konzentrierte sich auf den Bau von Autobussen und Lastwagen. Das Gefährt dürfte Aufsehen erregt haben, waren doch im Jahr 1900 erst 8 Autos in Bern unterwegs. Das könnte möglicherweise am Preis liegen: Es kostete 4600 Franken! Im Jahr 1910 betrug das Jahreseinkommen eines Bauarbeiters 1300-1800 Franken; die Hälfte der Steuerpflichtigen versteuerte ein Einkommen von weniger als 500 Franken.

Burgerbibliothek Bern, FP.C.1091

