

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2018)
Heft: 106

Artikel: Herr Bussmann fährt Bus
Autor: Meixner, Silvia
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037359>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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.

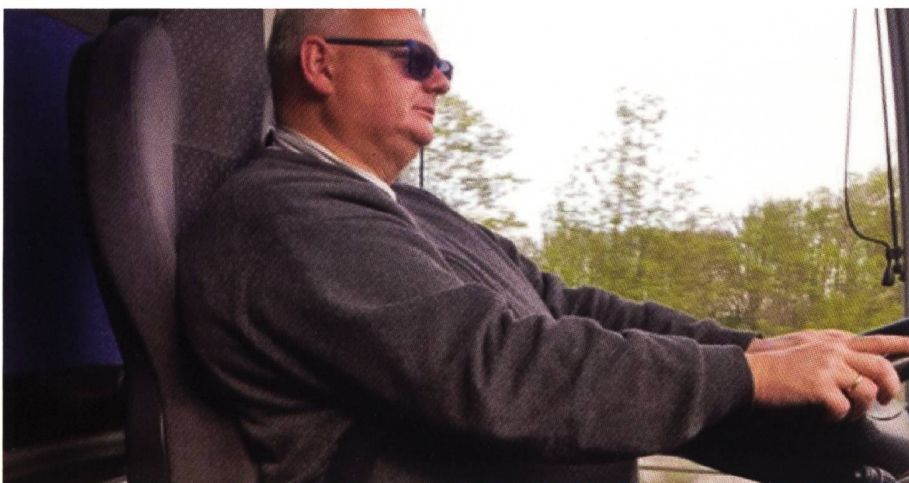
Im Bus sei es ähnlich. «Das Schöne daran ist, dass man eine Menge Verantwortung trägt. Als Apotheker bringe ich maximal einen Menschen um, wenn ich etwas Falsches abgebe – im Bus hingegen habe ich die Verantwortung für 90 Menschen», sagt er scherzhaft. «Und ich mag am Busfahren, dass man sich konzentrieren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

