



## **Büssing 13 RU 10 - Baujahr 1963 für Schaffner- und Einmannbetrieb**

Anfang der sechziger Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts waren bei den Stadtwerken Göttingen die Omnibusse grundsätzlich mit zwei Personalen besetzt, einem Fahrer sowie einem Schaffner. Bis 1956 in Form des Pendelschaffners, bei denen ab diesem Zeitpunkt beschafften Omnibusse in Form des Sitzschaffners an der hinteren Tür.

Vereinzelte, nachfrageschwache Linien wurden zwar im Einmannverkehr betrieben (z.B. Linie 17 vom Markt zum Neubaugebiet Leineberg), bei den frequenzstarken Hauptlinien war dieses aber nicht so ohne weiteres möglich.



*Wagen 12*

Als ab 1955 das sog. „Wirtschaftswunder“ immer mehr Arbeitskräfte in der Industrie vereinnahmte, bedingt durch eine bessere Bezahlung und Arbeitszeiten, bekamen die öffentlichen Verkehrsbetriebe ein Personalproblem. Davon waren auch die Stadtwerke Göttingen betroffen und man musste sich Gedanken darüber machen, wie man das bisherige Angebot mit weniger Personal beibehalten konnte.

Im Oktober 1962 bestellten die Stadtwerke bei Büssing drei Omnibusse des Typs 13 RU 10 (13 Sitzreihen, Rahmenfahrgestell, Motortyp U 10), die im Gegensatz zu den seit 1960 gelieferten Wagen desselben Typs vorne einen Zweispur- statt des Einspureinstieges aufwiesen. Die Wagen mit den Nummern 3, 12 und 14 waren aber auch noch mit einem Schaffnersitz ausgestattet, denn sie sollten sowohl als Schaffner- wie auch als Einmannwagen eingesetzt werden.

Um dieses durchführen zu können, besaßen die Fahrzeuge auf dem Armaturenbrett zwei Druckknöpfe für die Türbetätigung, sowie daneben einen kleinen Kipphebel.

Im Schaffnerbetrieb überwachte der Schaffner die Türen 2 und 3, der Fahrer lediglich die Tür 1. Sollte im Einmannverkehr gefahren werden, wurde der Kipphebel umgelegt und die Druckknöpfe des



*Wagen 14*

Schaffnersitzes waren gesperrt. Der Fahrer bediente mit dem ersten Druckknopf generell die vordere Tür, mit dem zweiten Druckknopf (nur im Einmannverkehr) die hintere Ausstiegstür. Die mittlere Tür war ohne Funktion.

1963 wurden die Fahrzeuge mit Emmelmann-Aufbauten geliefert. Ab Fahrplanwechsel Mai 1963 wurde der Einmannverkehr auf der Linie 1 Montags-Freitags ab 19.00 Uhr, Samstags ab 14.00 Uhr sowie sonn- und feiertags ganztägig praktiziert. Da sich dieses System bewährte, wurden 1964 die ersten reinen Einmannomibusse aus dem Hause Büssing mit Emmelmann-Aufbauten vom Typ Präsident-Verbund U 10 geliefert.

1967 wurden die drei Wagen als letzte auf den reinen Einmannbetrieb umgebaut (Ausbau des Schaffnersitzes, festes Verschließen der Tür 2, Überbauen der Trittstufe an dieser Tür durch ein Blech sowie einer Längssitzbank. Ferner wurde der Kipphebel auf dem Armaturenbrett entfernt).

1977 wurden sie dann verkauft. Wagen 3 ging an Fa. Gropengiesser in Rhumspringe und wurde nach einem Unfall 1983 bei Fa. Reesebeck in Göttingen verschrottet. Die Wagen 12 und 14 gingen an die Fa. Knorn in Ehlen (LK Kassel) und wurden 1984 an einen Schrotthändler verkauft.