

Mit „20 Sachen caste“ der Bús dúechs Dorf

Kassel-Sandershausen-Nieste vor fast 35 Jahren mit Vollgummi, Karbidlampe und Kettenantrieb

Sandershausen (s). Knatternd und ratternd bog vor nahezu 35 Jahren mit „zwanzig Sachen“ der erste Omnibus der Linie Kassel—Sandershausen—Heiligenrode—Uschlag—Dahlheim—Nieste in die Dorfstraße. Ein Ruck — und das rechteckige, kastenförmige Gefährt stand. Der Fahrer legte den Gang der an der Außenseite des Wagens angebrachten Kullissenschaltung auf den Leerlauf, und durchgerüttelt „ergoß“ sich der Strom der Reisenden auf die Straße. Wer zur damaligen Zeit aus der Apotheke ein Medikament mit nach Hause brachte, konnte sich das „Vor Gebrauch zu schütteln“ schenken. Das übernahmen während der Fahrt die vollgummibereiften Räder des „Omnibusses“, der mit lautem Töff-töff und flackernden Karbidlichtern über das Pflaster schlich. Vorausgesetzt, daß es nicht kalt und glatt war. Dann ruckelte der „Kasten“ noch langsamer und das Licht brannte nur, wenn die Leitung vorher aufgetaut worden war.



„Mädchen für alles“ beim ersten Omnibusbetrieb war damals Franz Hubrich (58) aus Sandershausen, der seinen Wagen gut und sicher viele Jahre lang glatt über die Landstraßen steuerte. Den Führerschein haben und hinter dem Steuer zu sitzen, reichte zu Beginn der zwanziger Jahre noch lange nicht, um als Busfahrer durch die Gegend zu juckeln. Die beiden ersten Wagen waren vom Besitzer, dem Sandershäuser Johannes Schöneweiß, selbst umgebaut worden. Im ehemaligen Bierwagen, auf dem einst die Fässer wackelten und die Flaschenkästen der Herkulesbrauerei klirrten, fuhren dann die Kasselaner nach Sandershausen oder Nieste und umgekehrt.

Franz Hubrich Jahre noch lange nicht, um als Busfahrer durch die Gegend zu juckeln. Die beiden ersten Wagen waren vom Besitzer, dem Sandershäuser Johannes Schöneweiß, selbst umgebaut worden. Im ehemaligen Bierwagen, auf dem einst die Fässer wackelten und die Flaschenkästen der Herkulesbrauerei klirrten, fuhren dann die Kasselaner nach Sandershausen oder Nieste und umgekehrt.

Schön hochbeinig

„Es war schon ein großer Fortschritt, als wir vom Kettenantrieb abkamen“, erzählt Franz Hubrich, der heute noch auf die Fahrtüchtigkeit seiner Wagen schwört. „Sie kamen überall durch, weil sie schön hochbeinig waren“, meint er lachend. Höchstgeschwindigkeit waren 25 Kilometer in der Stunde. Später, als die sogenannte Parabel-Luftkissen-Bereifung (der Vollgummi erhielt innen eine Höhlung) eingeführt wurden, lag der Wagen schon einmal mit 28 und auch 30 Kilometern auf der Straße. (Hubrich: „Aber 30 wollte was heißen!“)

Gestrichen und lackiert (in Elfenbein, versteht sich), geputzt und repariert, ja

selbst der Einbau der Lichtmaschinen, alles machte der Fahrer. Dabei waren die Tageseinnahmen gar nicht immer hoch. Bei schönem Wetter setzten sich die Leute lieber auf ihr Fahrrad, berichtet Franz Hubrich. „Aber war in Waldau Flugtag, dann konnten wir es kaum schaffen.“ Gehalten wurde nämlich auch auf Winken.

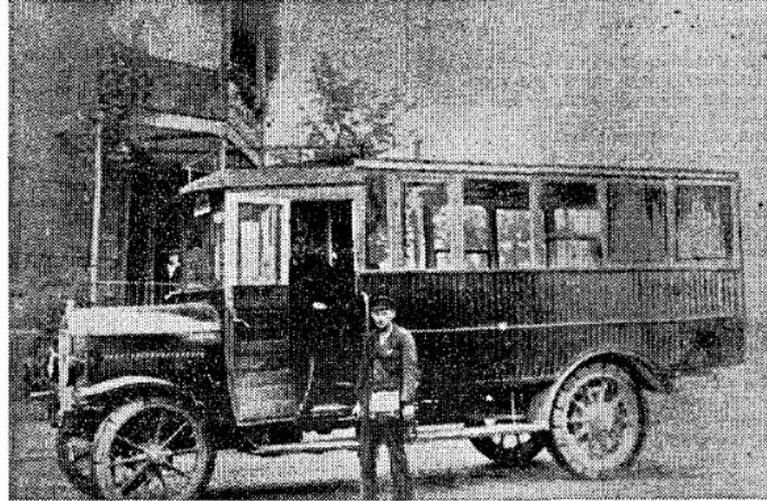
40 gingen rein

Das „Rezept“ in den damals verhältnismäßig noch engen Wagen möglichst viele Fahrgäste unterzubringen, war einfach, aber nicht immer ganz schmerzlos: Einladen (man mußte mit dem Fuß das 60 bis 70 Zentimeter hohe Trittbrett „angeln“), kurz anrucken, neu einladen. „Dreißig bis vierzig kriegten wir dann in den Wagen“, berichtet lachend der Sandershäuser „Autokutscher“, der heute bei der Preußen-Elektra arbeitet.

Hinauf zum Sensenstein

Geschenkt wurde den Fahrern auch damals nichts. Stand der Wagen im „Stall“, dann ging es an die Reparaturen. Gefürchtet waren auch die Winterfahrten. Manchmal sind die Busse allerdings auch „spazierengefahren“, wenn die Haltestellen verwaist waren. Die schlechteste Tageseinnahme, daran erinnert sich Franz Hubrich noch sehr genau, betrug 17 Mark.

Die 15 Kilometer lange Strecke nach Nieste kostete seinerzeit 90 Pfennige, eine Arbeiterwochenkarte 4,50 Mark. Die tollste Fahrt, die Franz Hubrich steuerte, war der Spurt auf einem Feldweg hinauf zum Sensenstein. Ohne Zwischenfall schaffte es der Wagen. Heute ist Franz Hubrich nur noch Mitfahrer. („Das macht sich viel besser.“)



Bestes Stück im „Stall“ war der zweite, aus einem Bierwagen umgebaute Bus. Der Kettenantrieb war verschwunden und der eckige Kasten lief bereits auf Parabel-Luftkissen-Reifen. Höchstgeschwindigkeit: 28 bis 30 Kilometer in der Stunde. Vor dem damals sehr modernen „Reisebus“, der 30 bis 40 Personen aufnehmen konnte, der Fahrer Franz Hubrich.

Auf dem Stundenplan: S

Mündener Kreismittelschule erhält ein Lehrbecken



Betriebsausflug in den zwanziger Jahren. Im hochmodernen „Reiseomnibuszug“ mit fünffenstrigem Anhänger (Einstieg hinten) traf man sich zur „Fahrt ins Blaue“ am Marstädter Platz in Kassel. (Aufn.: HN/Archiv)