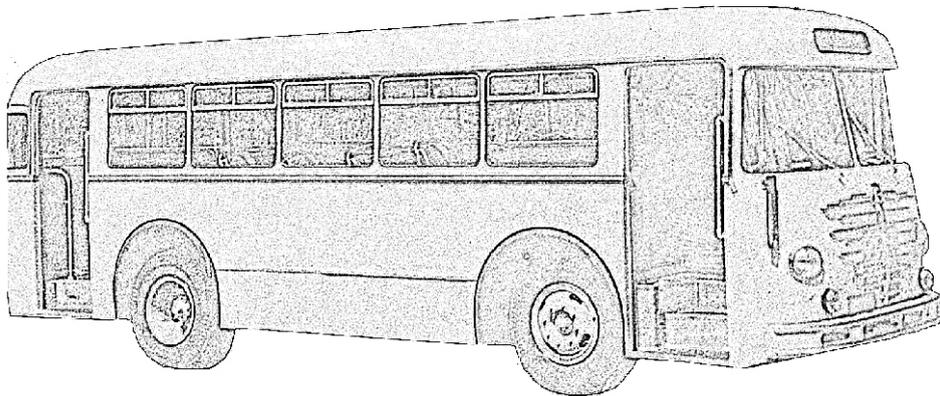


Teil 6: 4500 T und TU 5 auf Göttinges Straßen



Büsing 4500 T

1953 erwarb die Gartetalbahn, eine 750 mm-Schmalspurbahn zwischen Göttingen und Rittmarshausen, einen Wismar-Triebwagen (Baujahr 1934) der kurz zuvor eingestellten Kleinbahn Steinhelle-Medebach im Sauerland. Mit Hilfe dieses Triebwagens sollte der kostenintensive und langsame Dampflokverkehr auf der Strecke beschleunigt werden. Da aber die Endhaltestelle in Göttingen ungünstig zum Stadtzentrum (Groner Landstraße, in Höhe der Eisenbahnunterführung) lag, wurde mit dem städtischen Verkehrsunternehmen vereinbart, die Linie zwischen Landwehrschänke und Markt zu verbessern. Dort liefen zu diesem Zeitpunkt noch die O 3500, die technisch doch ein wenig veraltet waren. Die Massenmotorisierung in der BRD begann in diesen Jahren mit Mopeds und Motorrädern. Auch waren die ersten PKW in Form von "Fahrmaschinen" im Aufkommen. Um Fahrgäste dauerhaft an den öffentlichen Nahverkehr zu binden, sollte das Neuste und Beste dafür dienen.

So fiel seitens des "Städtischen Kraftwagenverkehrs Göttingen" die Wahl auf einen Omnibus des Hauslieferanten Büsing. Die Unterflurbauweise lies Motoren aller Grössen und Zylinderzahlen zu. Beschafft wurde ein Fahrzeug des neuen Omnibustyps 4500 T, ein Omnibus mit 4,5 Tonnen Nutzlast (entsprach damals einem Gesamtfassungsvermögen von 60 Personen) und dem neuen Motorentyp U 5. Dieser Motor hatte anfänglich 100 PS und sechs Zylinder. Verbaut war bei diesem Omnibus ein synchronisiertes Fünf-Gang-Schaltgetriebe, welches als sogenannte "Lenkstockschtaltung" (Schalthebel am Lenkrad) ausgeführt war. Der Wagen mit der Betriebsnummer 36 wurde 1954 geliefert. Er besaß eine einfache Frontfalttür sowie eine einfache Heckfalttür. Dieser Wagen konnte sowohl im Einmannbetrieb als

auch mit Pendelschaffner betrieben werden. Der Aufbau stammte von der Firma Emmelmann aus Hannover.

1957 stellte die Gartetalbahn ihren Personenverkehr auf der Schiene ein. Ab diesem Zeitpunkt wurde der Wagen 36 wegen seines geringen Fassungsvermögens und der einzelnen Tür im Heck als Betriebsreserve geführt. Wann er genau verkauft wurde, ist nicht bekannt. Sein neuer Besitzer war eine Baufirma, die diesen Wagen noch einige Jahre mit dem Kennzeichen GÖ-V 836 einsetzte.

Mitte der fünfziger Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts wuchs die Einwohnerzahl der Stadt Göttingen sehr rasch an. Einerseits ließen sich viele Flüchtlinge aus der DDR hier nieder, andererseits wuchs die Bedeutung der Universität. Im Bereich der Humboldtallee entstanden neue Klinikbetriebe, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen waren. Auch entstanden die ersten Wohngebiete auf der "grünen Wiese" (z.B. der Leineberg). Ferner war abzusehen, daß die Vororte Weende, Grone und Geismar eingemeindet werden sollten (was dann auch 1964 der Fall war). Da nicht abzusehen war, wie sich die neuen Wohn- und Arbeitsgebiete verkehrsmäßig entwickeln, beschaffte das nunmehr "Stadtwerke Göttingen" genannte Verkehrsunternehmen 1957 mindestens drei Omnibusse des Typs TU 5 (Nachfolger des 4500 T) mit den Wagennummern 33 – 35. Das Getriebe und der Motor waren dieselben Komponenten wie bei Wagen 36, allerdings war die Leistung auf 110 PS gesteigert worden. Unter anderem wurde mit dem Wagen 35 die neue Omnibuslinie 17 zwischen Leineberg und Markt eröffnet. Der Aufbau stammte diesmal aus dem Büsing-eigenen Karosseriewerk in Braunschweig-Querum. Eine einfache Frontfalttür sowie eine doppelte Heckfalttür kennzeichneten diesen Wagentyp. Die Fahrzeuge waren von Anfang an für den Einmannverkehr ausgelegt.

1964 wurden diese Wagen aufgrund ihres geringen Fassungsvermögens bereits verkauft und durch Büsing-Präsident-Verbund mit denselben Wagennummern ersetzt. An wen die Fahrzeuge gingen, ist nicht bekannt.

Text: Holger Werner