

Büssing Präfekt – minner med en moderne bybuss i Trondheim for over 30 år siden.

Som student på NTH hadde jeg fra 1969-1973 deltidsjobb som bussfører ved Trondheim Sporvei. Trondheim Sporvei hadde 11 busser, alle Büssing Präfekt.

Büssing Präfekt er vel mest kjent i Norge fra Oslo Sporveier der den begynte sin karriere som materiell i den nystartete Sentrumsringen ca. 1967. Et eksemplar står også på Sporveimuseet Vognhall 5 i Oslo.

De fire første som Trondheim Sporvei anskaffet hadde internummer 351, 352, 353 og 354 og var innkjøpt i 1967 for å avlaste sporveisdriften på linje 3 til Singsaker der det ble kjørt en blanding av buss og sporvognsdrift. Jeg er ikke lenger helt sikker på registreringsnummeret, men jeg tror det var U-75351-355. Disse fire hadde en 150 hk forkammer dieselmotor på 7.5 liter. Da sporvognsdriften på linje 3 ble helt nedlagt, det kunne vel være i 1969, ble det anskaffet 7 nye busser av nesten samme type. Disse fikk internummer 355-361. Som 1969-modeller hadde disse en flatere og mer kantet front og var utstyrt med en 155 HK direkteinnprøytings dieselmotor. De 5 ekstra hestene hjalp godt, og jeg husker 355, 357 og 361 som litt ekstra spreke.

Alle bussene hadde et halvmanuelt girsystem uten klutsjpedal og med fingertippsbetjening av en sjalter der man klikket seg oppover eller nedover gjennom tre gir og en fristilling.

Bussene hadde Trondheim Sporveis farger, gule nederst og blå øverst.

Uniformsplikt hadde vi alle, deltidsansatte som fulltidsansatte. Her skulle det ikke være noe slinger i valsen. Jeg husker jeg fikk påtale av overkontrolløren som satt i bua i Prinsen-krysset fordi jeg hadde tatt av meg lua og lagt den foran meg på dashbordet.

Linje 4 til Ladehammeren kom til etter kort tid, den kronglet seg frem gjennom bakker og bakveier ved Sjømannsskolen og krysset over til Domus på Lade for å plukke opp handlende. Denne ruten var temmelig dårlig trafikkert.

Linje 13 kom til rundt 1971. Det var en rute til Halset på Byåsen der Trondheim Sporvei og Trondheim Bilruter delte konsesjonen sli at den ble trafikkert av to busser fra TBR og en fra Sporveien. Ruten ble kjørt med TBRs billettsystem med ferdigtrykte billettroller i en enkel Almex-maskin, mens Trondheim Sporvei hadde i utgangspunktet et mer avansert Almex-system med billetter som ble trykket ved utstedelse. Denne maskinen er fortsatt i utstrakt bruk rundt omkring. En del sjåfører – deriblant meg - ble satt til å betjene både denne ruten såvel som sporveiens ruter, så vi ble utstyrt med dobbelt sett vesker og billetteringsutstyr. Siden ruten skulle kjøres etter TBR's system måtte vi på våre busser påse at det ikke sto Halset på destinasjonsskiltet, kun et 13-tall skulle være synlig.

De noe undermotoriserte Büssingene fikk litt problemer med tempoet i stigningen opp til Byåsen i rushtiden, og det var litt bittert å stadig bli forbigjort av TBRs 220 hk Scania CR 76 i firefelts-strekningen opp til Byåsen.

Rundt 1971 kom så sammenslåingen med TBR til Trondheim Trafikkselskap. Den første tiden ble det operert som to separate driftsenheter, men bussene ble gradvis lakkert gule nederst og rød øverst som et slags kompromiss mellom det blå-gule sporveismateriellet og TBRs helrøde busser. "Våre" busser – som sto parkert i vognhallen på Dalsenget – fikk tilført to Scania CR 76 fra TBR, VD 22272 og VD 22273 med internummer 272 og 273.

At bussene var langt mer effektive i trafikken enn sporvognene var lett å se når vi måtte sette inn buss i stedet for trikk på grunn av driftsproblemer. Jeg husker en full driftsstans på linje 2 mellom Elgseter og Lade og vi måtte sette inn busser. Vi hadde alt for få busser til dette, og måtte utnytte kapasiteten til det ytterste. Mens trikken hadde 26 minutter hver vei, måtte vi med busser kjøre tur/retur på 26 minutter for holde rutefrekvensen. Og det gikk, selv om marginene var knappe.

Büssingene var populære hos sjåførene. Det var selv etter dagens målestokk moderne busser med luftfjæring, hekkmotor og selvbærende karosseri – akkurat som Scania CR 76. Jeg kan ikke huske et eneste driftsproblem som jeg var involvert i. I 1974 flyttet jeg til Moss, og for å spe på med lønn i forbindelse med huskjøp kjørte jeg en del for Moss og Omland Bilruter. DAF med VBK-karosseri fra begynnelsen av 70-tallet med frontmotor, bakhjulstrekk og bladfjærer var som å flyttes flere klasser nedover både med hensyn til komfort, kjøreegenskaper og for ikke å snakke om fremkommelighet på vinterføre.

Dessverre sørget jeg aldri for å fotografere noen av disse bussene, noe jeg angreer bittert i etterkant. Jeg har søkt på Internett og funnet en del bilder av Büssing Präfekt, men den finnes i dusinvis av varianter. Det nærmeste jeg har kommet er vist i de to fotoene. Den ene har samme dørutrustning (2+2) og front som 351- 354, men med feil takkonstruksjon. Den andre (den med stas og girlandere) har front som på 355 – 361 og riktig takkonstruksjon men med feil dørkonfigurasjon.



I 1972 kjøpte MAN opp Büssing og sammen leverte de busser etter ny tysk bybusstandard under navnet MAN Büssing inntil Büssing forsvant helt ut av navnet etter noen år. Senere leveranser til Trondheim Trafikkselskap var slike MAN Büssing SL 200.

Har noen tatt vare på noen av de 11 Büssingene fra Trondheim? Kanskje lokalavdelingen i Sør-Trøndelag kan svare meg på det.

Moss, 12.4.01
Tore Holmboe Wiik

