

Zeitschrift: Zenit
Herausgeber: Pro Senectute Kanton Luzern
Band: - (2006)
Heft: 2

Artikel: Die Luzerner Schüttelbecher
Autor: Meyer, Peter A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-820808>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 02.02.2026

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



BILD: STADTARCHIV LUZERN, F2A/VERKEHR/TRAMBAHN 2

Die Luzerner Schüttelbecher

An die ehemalige Luzerner Strassenbahn mögen sich nur noch gesetztere Semester erinnern. 1959 wurde die Linie nach Emmenbrücke und 1961 jene nach Kriens auf Busbetrieb umgestellt. Heute allerdings rufen Verfechter des öffentlichen Verkehrs wieder energisch nach einer Trambahn.

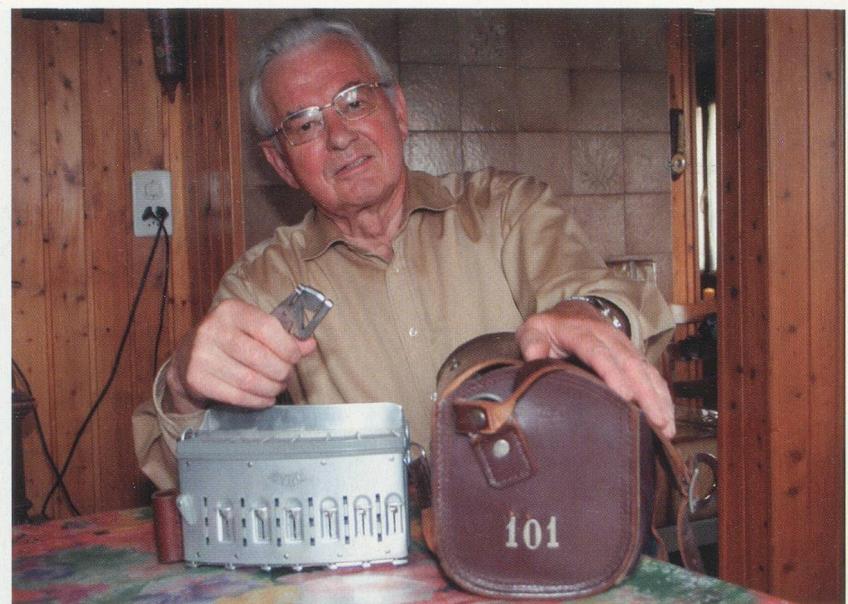
Meine Grossmutter brauchte keinen Wecker. Wenn der erste Tramzug an unserem Haus an der Baselstrasse vorbeirumpelte, stand sie auf, setzte Wasser für den Kaffee auf, holte die Jungmannschaft aus dem Bett und erteilte ihr nach kurzer Behandlung mit dem Waschlappen den Auftrag, im Milchladen auf der anderen Strassenseite «anderthalbeond es Bälleli» zu kaufen. Übersetzt in die Standardsprache heisst das: 1,5 Liter Milch und hundert Gramm Butter. Dann wurden die Frühstücksbrote gestrichen, während unten auf der Strasse die Tramzüge Heerscharen von Arbeitern in die Viscose, das Stahlwerk oder die Giesserei nach Emmenbrücke beförderten. Diese schon damals his-

Die heutigen VBL nahmen ihren Betrieb am 8. Dezember 1899 als Trambahn der Stadt Luzern (TrL) auf. 1903 erreichte das Tramliniennetz mit 11,284 Kilometer Länge seine grösste Ausdehnung. 1946 wurden noch zehn Grossraumwagen beschafft, bereits wenige Jahre später fiel aber der Entscheid, auf den Trolleybus umzustellen.

torischen Fahrzeuge inspirierten unsere Fantasie. An schulfreien Nachmittagen garnierten wir die Schienen mit «Chäpsli», wie wir die damals gebräuchlichen Kleinknallkörper nannten. Nicht alle Trämler goutierten diesen Bubenstreich. Der bärige Augustin Zehnder, der hagere «Trämler Meyer» oder der ebenfalls legendäre Schüpfer Seppi liessen uns zuweilen ihre Autorität spüren. Im Volk waren sie die Trämler, aber im Fachjargon die Wagenführer oder die Billeteure. Sie hatten ein hohes Prestige. Nur handverlesene Persönlichkeiten durften an der Kurbel des Stufenkontrollers drehen oder Fahrausweise verkaufen. Zu den Bedingungen gehörte das Schweizer Bürgerrecht, drei Jahre Sekundarschule, die abgeschlos-

sene Berufslehre und die absolvierte Rekrutenschule. «Zudem mussten wir mit einem Leumundszeugnis belegen, dass wir in bürgerlichen Ehren und Rechten standen», erinnert sich Josef Burri, einst Billeteur 101, später stellvertretender Betriebschef der Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern (VBL) und heute Präsident der VBL-Veteranenvereinigung. Vor 50 Jahren stiess der ehemalige Schreiner aus Malters zum Team der Trämmler. Sein Eintrittsdatum deckt sich annähernd mit dem Geburtsdatum des heutigen VBL-Direktors. Seine erste Funktion war Fahrdienst-Reservist. Während täglich acht Stunden stand er im Anhänger des Tramzuges nach Emmenbrücke und verkaufte Billette und Abonnemente.

Die Anstellung war mit verschiedenen Auflagen verbunden. Unter anderem stand im Arbeitsvertrag: «Der Arbeitnehmer verpflichtet sich, seine Sprachkenntnisse in Englisch auf eigene Kosten zu vervollständigen.» Die Anordnung wurde pflichtgemäß erfüllt. In anderen Sprachen war Josef Burri nach Aufenthalten in Genf, Holland und Schweden bereits bewandert. Der Taglohn betrug 22.50 Franken. Wer gute Ideen präsentierte, konnte sich ein Zubrot verdienen. Burri konstruierte ein Abonnementsfach zu den dickbauchigen Billett-Taschen. «Diese sinnvolle Einrichtung trägt dazu bei, in den Billett-Taschen Ordnung zu schaffen, und erlaubt die rasche Bedienung der Fahrgäste», stellte die Direktion wohlwollend fest und honorierte die Idee mit 30 Franken. Damals gab es noch die verschiedensten Abonnemente, die mit der Billettzange entwertet werden mussten. Bei Umsteigefahrten gab es eine genaue Kombination von Löchern.



Josef Burri mit zwei gewichtigen Erinnerungsstücken: der Billett-Tasche mit der Nummer 101 für die einst zahlreichen verschiedenen Fahrausweise und dem Münzwechsler, neben der Billettzange das unentbehrliche Requisit jedes Billeteurs.

In den alten Tramwagen wurde diese Arbeit im Stehen erledigt. Vom Billeteur war daher Standfestigkeit gefordert, vor allem wenn der Wagen von einem Führer mit forschter Fahrweise gesteuert wurde. «Wenn de Müller Adolf gfahre-n-esch, heds di ame i de Schlaufe Ämmebrogg rüdig ome-grüert», erinnert sich Josef Burri, der am 1. Januar 1959 vom Reservisten zum Billeteur aufstieg.

Damals war die Einstellung des Trambetriebs bereits beschlossen. Am 15. November 1959 fuhr der erste Trolleybus nach Emmenbrücke-Central, und Josef Burri konnte seine Arbeit auf einem bequemen Ledersessel verrichten. Am 11. November 1961 schlug dann die letzte Stunde der Trambahn der Stadt Luzern. Festlich geschmückt rollten zwei schon historische Wagen nach Kriens. Das Ereignis wurde epochal gefeiert. Die Zeitungen berichteten seitenlang, und dem Vernehmen

INSERAT


Castle's
 Spezialist für Sprachunterricht

Seidenhofstr. 12, 6003 Luzern 041 210 50 45
 Baarerstr. 63, 6300 Zug Tel 041 710 55 70
www.castles.ch info@castles.ch

**SPRACHKURSE FÜR SENIOREN
 in GB, Spanien, Italien, Frankreich etc.
 Auch Kurse in Luzern und Zug**

**Oder schenken Sie einen Sprachkurs –
 ideal für Geburtstag, Weihnachten usw.**

nach soll der Umsatz an Weckern deutlich gestiegen, der Umsatz an Kleinknallkörpern aber vollständig zusammengebrochen sein. Trolleybusse eigneten sich nicht mehr für Bubenstreiche.

Mit dem Mut der Pioniere

Trambahnen gibt es heute nur noch in grösseren Städten. In der Schweiz sind dies Zürich, Basel, Bern und Genf. Einst waren sie allgegenwärtig. Trambahnen rumpelten durch Biel, Lugano oder Schaffhausen. Selbst Kleinstädte wie Zug, Schwyz, Thun oder ländliche Gemeinden wie Meiringen oder Sissach leisteten sich den schienengebundenen öffentlichen Verkehr. Eine Pionierleistung war die Strassenbahn Vevey–Montreux–Chillon. 1888 eröffnet, war sie die erste elektrische Bahn der Schweiz und zugleich die erste Bahn mit doppelstöckigen Wagen. In der Folge entstanden weitere Überland-Strassenbahnen wie die rechtsufrige Thunersee-Bahn oder die Strassenbahn Stansstad–Stans. Allesamt fielen sie der Motorisierung zum Opfer. Gebaut wurden die Strassenbahnen nicht nur mit dem Mut der Pioniere, sondern auch mit Blick auf die Rendite. Insbesondere in den Städten war der Betrieb einer Trambahn trotz aufwendigem Betrieb ein gutes Geschäft. Noch 1948 erzielte die Luzerner Trambahn einen Betriebsüberschuss von rund 100 000 Franken. Dies bei einem Teilstreckentarif von 25 Rappen, der erst 1965 auf 30 Rappen erhöht wurde.

Entsprechend komfortabel waren die Verkehrsbetriebe auch personell ausgestattet. Als Josef Burri zu den VBL stiess, zählte das Unternehmen etwa gleich viele Bedienstete wie der heutige und wesentlich vergrösserte Betrieb. In einem

Tramzug von 1956 fuhren nebst dem Führer zwei Billeteure mit. Einer für rund 30 Plätze. Erst in den Siebzigerjahren ersetzten die Billettautomaten die Menschen. Josef Burri wurde aber nicht überflüssig. Er stieg zum Adjunkten und später zum stellvertretenden Betriebsleiter auf. Und auch nach seiner Pensionierung blieb er dem Unternehmen treu. Als Präsident der bereits 1929 gegründeten Veteranen-Vereinigung der VBL bleibt er dem Unternehmen verbunden.

«Ich habe die Geschichte vom Tram bis zur VBL AG persönlich miterlebt und habe unter drei Direktoren und acht Betriebschefs gearbeitet», resümiert er. Die Geschichte wird weitergehen. Bereits diskutiert man in Luzern die erneute Einführung einer Stadtbahn. «Die Welt ist rund», meint dazu Josef Burri. «Irgendeinmal sind wir wieder dort, wo wir gewesen sind.» Peter A. Meyer

Die Verkehrsbetriebe Luzern (VBL)

Die heutigen VBL nahmen ihren Betrieb am 8. Dezember 1899 als Trambahn der Stadt Luzern (TrL) auf. 1903 erreichte das Tramliniennetz mit 11,284 Kilometer Länge seine grösste Ausdehnung. Die zwei Linien verbanden den Bahnhof Luzern mit Emmenbrücke, Kriens, der Stadtgrenze Maihof und der Halde. 1928 wurden die ersten Autobuslinien nach Horw, Perlen, dem Friedental und dem Kantonsspital eröffnet. Entsprechend firmierte das als städtische Dienstabteilung geführte Unternehmen als Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern. Bereits 1930 wurde die Tramlinie zwischen dem Luzernerhof und der Halde zugunsten des Busbetriebes rückgebaut, das weitere Schienennetz aber bis 1947 kontinuierlich ausgebaut. Bemerkenswert war der Wagenpark. Zu Beginn bestand er aus 20 zweiachsigen Personenwagen, die zum Teil bis 1961 im Einsatz standen. Aufgestockt wurde der Fahrzeugbestand später in erster Linie mit Occasionsfahrzeugen. So verkehrten in Luzern Wagen der ehemaligen Strassenbahnen Stansstad–Stans, Winterthur, Zürich, Schaffhausen, Basel und sogar Brandenburg. 1946 wurden noch zehn Grossraumwagen beschafft, bereits wenige Jahre später fiel aber der Entscheid, auf Trolleybus umzustellen. Die ersten Trolleybusse wurden in Luzern bereits 1941 in Betrieb genommen. Den Ausschlag dazu gab der kriegsbedingte Treibstoffmangel.

INSERAT

Beginnen Sie den Tag
mit einem Lächeln.....



Internetshop www.hermap.ch

...denn lächeln ist gesund!



reha team

HERMAP
Orthopädie-
und Rehatechnik
6030 Ebikon
Tel. 041 444 10 20
Fax 041 444 10 21