

Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 83 (2005)
Heft: 11

Artikel: "Ds Drämmli" ist immer noch meine grosse Liebe
Autor: Stettler, Susanne
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-726179>

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: 31.01.2026

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

«Ds Drämmli» ist immer noch meine grosse Liebe

Anfang Dezember gibt die Zeitlupe ein spannendes Buch heraus, in dem Leserinnen und Leser von Ereignissen und Errungenschaften aus alten Zeiten berichten. Ein kurzweiliger (Vor-)Lesestoff, der dazu animiert, auch im eigenen Erinnerungsschatz zu graben. Hier eine erste Kostprobe: Die Geschichte der Basler Tram-Billetteuse Margrit Schäfer.

VON SUSANNE STETTLER

Im Frühling 1962 zogen mein Mann und ich von Gretzenbach SO nach Riehen BS. Mein Bruder, der in Basel wohnte, meinte, mein Gatte Luciano würde hier besser verdienen. Doch die Arbeit als Polier gefiel ihm am Anfang nicht besonders gut, und deshalb wollte er schon bald zurück in seine Heimat Italien, was mir jedoch überhaupt nicht behagte. Schliesslich sagte Luciano: «Gut, wir bleiben hier, aber dann gehst du arbeiten.» Ich war einverstanden und meldete mich im Herbst 1962 auf ein Inserat in der «National Zeitung», in welchem die Basler Verkehrs-Betriebe Billetteusen suchten.

Weil ich mich in Basel aber nicht auskannte, bestand ich den Eignungstest nicht. Daraufhin fragte ich den zuständigen Herrn: «Darf ich mich nochmals melden, wenn ich dieses Manko aufgeholt habe?» Der Mann stutzte, meinte, ich würde mir damit viel Arbeit aufladen, sagte dann aber: «Einverstanden, wenn Sie es schaffen, melden Sie sich bis spätestens im Januar 1963 wieder.» So kaufte ich einen Stadtplan und ein Tram-Abo und fuhr fortan jeden Tag, wenn Luciano arbeitete, mit meiner Tochter Daniela im Tram durch die Gegend. Ich merkte mir dabei die Haltestellen, schrieb mir markante Punkte auf und lernte auswendig, welche Linie wohin führt.

Die Mühe lohnte sich: Ich wurde angenommen und konnte im Mai 1963 die Billetteusen-Schule beginnen. Dort lerne ich alles über die Technik der Wagen



MARGRIT SCHÄFER AUS BASEL

Margrit Schäfer kam 1938 in Olten SO zur Welt und wurde nach der Scheidung der Eltern 1945 zum Verdingkind. Nach traumatischen Jahren kehrte sie zum Vater zurück, der ein zweites Mal geheiratet hatte. Dort machte ihr jedoch die Stiefmutter sehr zu schaffen. Mit 15 trat Margrit Schäfer als Akkordarbeiterin in der Bally Schuhfabrik in Schönenwerd SO ein und gummierte Brandsohlen. 1957 Heirat, zwei Jahre später die Geburt von Tochter Daniela. Scheidung 1966, zweite Heirat 1973, erneute Scheidung 1980. Seitdem lebt Margrit Schäfer alleine in Basel. Sie verbringt viel Zeit im Wallis bei Tochter und Enkelin.

und die verschiedenen Tarife. Das war ziemlich kompliziert, denn damals gab es keine einheitlichen Zonen – der Preis änderte sich an jeder Haltestelle. Einen Monat später machte ich die Abschlussprüfung und legte den Beamteneid ab. Ich bekam eine Tasche mit Geld und eine Entwertungszange mit persönlichem Symbol – diejenige mit dem Kleeblatt, das weiß ich noch ganz genau. Auch auf meine Uniform war ich total stolz.

In den ersten Wochen durfte ich als Neuling nicht alleine arbeiten, sondern war mit einem erfahrenen Billetteur unterwegs. Zu Beginn hatte ich etwas Probleme, autoritär zu sein, doch meine Uniform gab mir Selbstvertrauen. Das konnte ich gut brauchen, denn oft musste ich mich durchsetzen. Beispielsweise, wenn ich bei den alten Tramwagen über die Verbindungsachse vom Motorwagen in den Anhänger wechseln wollte. Da klopfte ich jeweils mit meiner Zange an die Tür, und wenn die Menschen nicht freiwillig Platz machten, damit ich sie öffnen konnte, musste ich mich mit Gewalt reinquetschen und den Leuten auf die Füsse treten. Durch die Begegnungen mit den Fahrgästen ergaben sich aber viele lustige, manchmal allerdings auch unangenehme oder traurige Geschichten.

Hochsteckfrisur und Flirtmethode

Zu den Erinnerungen, die mich heute noch zum Schmunzeln bringen, gehören die Schwierigkeiten mit meiner Hochfrisur, die in den 60er-Jahren Mode war. Mein Uniformhut war mit Nadeln an meinen Haaren befestigt, doch wenn ich bei



Basler Trämlerin: Im Dezember 1939 wurden die ersten 22 Billetteusen ausgebildet.

Männern, die sich an der Haltestange festhielten, unter dem Arm durchschlüpfen wollte, kam es immer wieder vor, dass ich mit der Hutnadel hängen blieb, mein Hut herunterfiel und meine Frisur in sich zusammensackte. Dann musste ich die Haare jeweils wieder «zämmebüsche» und die Haarnadeln an die richtigen Orte bringen. Den Umgang mit den Menschen schätzte ich allerdings immer und hatte natürlich auch meine Flirtmethode. Zum Beispiel in den Wagen der Einsatzkurse, in denen die Sitzbänke nicht quer, sondern längs angeordnet waren. Da kam es schon mal vor, dass ich mich mit einem «Pardon!» auf den Schoss eines netten Herrn fallen liess.

Damals musste man noch bei jedem ungewöhnlichen Ereignis einen Rapport

schreiben. Einen Fall werde ich nie vergessen: Eines Tages sassen vier ungefähr 15-jährige Burschen im Tram, als eine ältere Dame einstieg. Ich forderte die Jungen auf, der Frau Platz zu machen. Der Älteste antwortete: «Das Friedhofsgmiescha schtöh!» Da verpasste ich ihm links und rechts eine Ohrfeige. Später stieg er aus und streckte mir die Zunge heraus. Ein paar Jahre später drängten am Abend viele Leute in mein Tram, darunter ein junger Soldat. Er blieb bei mir stehen und fragte: «Haben Sie mir einmal eine heruntergehauen?» – «Schon möglich», sagte ich, denn er war in meiner Laufbahn nicht der Einzige gewesen, dem ich eine gelangt hatte. – «Wegen dem Friedhofsgemüse?» – «Ja.» Worauf er antwortete: «Diese Ohrfeige hat mir gut getan.» Das

fand ich sehr eindrücklich. Wir unterhielten uns ein wenig, und ich musste ihm dann ein Kompliment machen, denn er war ein wirklich hübscher junger Mann geworden.

Weniger schön war die Geschichte, die ich mit zwei jungen Italienern erlebte. Sie stellten zwei Mädchen nach, welche sich vom Anhänger- in den Motorwagen flüchteten und fragten, ob sie bei mir bleiben könnten. Die Männer folgten ihnen, worauf ich sie hiess, die Mädchen in Ruhe zu lassen. «Ma che cosa voi, vecchia putana?» – «Was willst du, alte Hure?», herrschte mich einer der Kerle an, denn er hatte nicht damit gerechnet, dass ich Italienisch verstehe. Ich wurde daraufhin so wütend, dass ich ihn kurzerhand aus dem langsam fahrenden, offenen Tram hinauswarf, wo er einen Purzelbaum schlug. Sein Kumpan war derart baff, dass er mir brav Namen und Adresse des Delinquents angab, welche ich im nun fälligen Rapport vermerkte. Natürlich wurde ich von meinem Chef für diese Aktion gerüffelt, doch er bestrafte mich nicht.

Ereignisse, die zu schaffen machen

Ich erlebte aber auch traurige Sachen. So stieg einmal in Kleinhüningen ein herziger älterer Herr ein. Weil er einen Koffer bei sich hatte, fragte ich ihn, ob er in die Ferien fahre. Ja, er reise nach Weggis am Vierwaldstättersee, erzählte er freudig. Auf halbem Weg zum Bahnhof, an der Schifflände, lehnte sein Kopf am Fenster. Ich schaute nach – der Mann war tot. Er war auf dem Weg in den Urlaub friedlich gestorben.

Der schlimmste Tag meines Billetteusen-Lebens aber war jener, an dem ein Bub unter «mein» Tram geriet. Es geschah an einem Sonntag, bei einer Haltestelle in Muttenz BL, bei der sich ein Gartenrestaurant befand. Damals mussten wir Billetteusen ein Licht ausschalten, damit der Chauffeur wusste, dass er losfahren konnte. Ich hatte soeben dieses optische Signal gelöscht, und das Tram setzte sich in Bewegung, als ich plötzlich einen markerschütternden Schrei hörte, der sich anhörte, als stamme er von einem Tier. Sofort schaltete ich das optische Signal dreimal ein und aus, was dem Wagenführer signalisierte, dass er einen Nothalt machen musste. Unter dem Tram lag ein Kind. Für solche Fälle mussten



Billetteusen in Ausbildung, 1943:
Die damalige Uniform bestand aus einem Mantel und einem flotten Hut.

wir immer ein «Zwanzgerli» dabeihaben, um von einer öffentlichen Telefonkabine aus die Leitstelle anzurufen, welche Polizei, Feuerwehr und Sanität avisierte.

Funk gab es damals in den Trams nicht. Die Retter konnten dem Buben jedoch nicht mehr helfen – er war tot. Was war geschehen? Eine junge Familie hatte in der Gartenbeiz bei der Tramhaltestelle gesessen. Ihr etwa neunjähriger Sohn war plötzlich losgerannt, hatte ein Mäuerchen übersehen und war darübergestürzt – direkt zwischen Motorwagen und Anhänger. Während der Bergung des Jungen versuchte ich die Mutter zu beruhigen. Es war schrecklich, aber ich habe einfach «funktioniert». Danach mussten der Wagenführer und ich weiterarbeiten. Dabei wäre ich am liebsten nach Hause gegangen, um zu weinen. Bei der Verarbeitung einer solchen Tragödie half einem damals niemand – so genannte Care-Teams kannte man nicht.

Ich habe meine Arbeit sehr geliebt. Es war eine anstrengende, aber schöne Zeit.



Posieren für den Fotografen: Offizielles Pressefoto einer Billetteuse der Basler Verkehrs-Betriebe, 1961.

Man wurde von den Vorgesetzten gerecht behandelt und von den Menschen in der Regel geachtet. Der Kontakt mit den Leuten machte mir zudem grossen Spass. Als die Billetteusen 1970 abgeschafft wurden, war ich sehr traurig, konnte glücklicherweise jedoch in den Abonnementsverkauf wechseln, weil ich Italienisch sprach. Fremdsprachen beherrschten damals noch nicht viele. Nachdem ich 1974 eine Lungenembolie erlitten hatte, riet mir der Arzt, mit dem Arbeiten aufzuhören.

So verliess ich die Basler Verkehrs-Betriebe Ende Juni 1974 sehr widerwillig. Mein Herz schlägt aber nach wie vor fürs Drämmli. Wenn ich jemanden schimpfen höre, muss ich mich noch immer für «mein» Tram wehren. Es hat mir so viel gegeben – zum Beispiel das Selbstbewusstsein, das mir vorher gefehlt hatte. Und selbst heute, über dreissig Jahre nach meinem Abschied, gibt es mir ein gutes Gefühl, wenn «die grüne Farbe an mir vorbeifährt».

DIE VERKEHRS-BETRIEBE

Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) blicken auf eine lange und wechselhafte Geschichte zurück. Am 11. Juli 1881 holperte das erste Pferdeträmmli durch die Stadt am Rheinknie – am 6. Mai 1895 erfolgte mit den elektrischen «Basler Strassenbahnen» die Eröffnung der ersten von einer staatlichen Behörde betriebene Strassenbahn der Schweiz. Fünf Jahre später fuhren die Basler Strassenbahnen erstmals über die Landesgrenze ins französische St-Louis. 1930 schliesslich rollte der erste öffentliche Bus durch Basel. Seither haben die BVB eine rasante Entwicklung durchgemacht: Im Jahr 2003 beförderten sie zum Beispiel mit ihren fast 300 Trams (Motorwagen und Anhänger) und Bussen auf 23 Linien über 117,8 Millionen Passagiere und legten dabei insgesamt mehr als 251,5 Millionen Kilometer zurück. Nimmt man alle Abteilungen zusammen und rechnet man sämtliche Personen auf 100 Prozent hoch, arbeiten fast 1000 Personen für die BVB. Darunter befinden sich aber keine Billetteure und Billetteusen mehr, denn 1965 begann die Umstellung auf den billetteurlosen Betrieb. Der erste Ticketautomat wurde 1967 aufgestellt, und drei Jahre später verschwanden die letzten Billetteure und Billetteusen. Übrigens: Das erste Rössli-tram der Schweiz wurde 1864 in Genf in Betrieb genommen, die erste elektrische Strassenbahn fuhr ab 1888 von Vevey VD nach Montreux VD.

«Das waren noch Zeiten»: Zeitlupe-Leserinnen und Leser erinnern sich

Vor einigen Monaten forderte die Zeitlupe die Leserinnen und Leser auf, in ihren Erinnerungen zu kramen und uns in Stichworten von Ereignissen und Errungenschaften aus ihrer Jugend zu berichten. Aus der grossen Anzahl von Geschichten und Vorschlägen, die der Zeitlupe zugeschickt wurden, hat die Redaktion eine Auswahl getroffen und die Ideenlieferanten persönlich besucht. Entstanden ist so eine kurzweilige und gehaltvolle Lektüre, die sich zum Lesen,

aber auch zum Vorlesen bestens eignet. Die bunte Palette reicht von der Erinnerung an die erste Banane und das erste Grammophon über die erste Fahrt mit dem Skilift und dem ersten Zeppelin bis zum ersten Bäbi unterm Weihnachtsbaum und dem ersten «farbigen» Fernsehabend. Das 120-seitige Buch erscheint Anfang Dezember, ist mit eindrücklichen historischen Fotografien illustriert und kostet etwa CHF 25.–. Bestelltalon in der nächsten Zeitlupe.