

21. IX. 1915

[Die Straßenbahnschaffnerin.] Von den neuen Frauenberufen, die der Krieg durch die Felddienstleistung der Männer gezeitigt hat, hat sich am raschesten die Straßenbahnschaffnerin eingebürgert, die in Wien, Budapest, Linz und anderen Städten sich geschickt in ihren neuen Beruf eingearbeitet hat. Auch in dem Wien benachbarten Baden sind weibliche Straßenbahnkondukteure an die Stelle ihrer eingerückten Männer getreten. Bei der Wiener städtischen Straßenbahn war der Andrang zu dem neuen Frauenberuf sehr groß. Etwa sechstausend bis siebentausend Bewerbungen liefen ein. Vielen Frauen und Mädchen, die schon bisher in Stellung waren, schien der neugewonnene Zweig weiblicher Berufstätigkeit aussichtsreicher und losender. Aus allen weiblichen Berufsklassen kamen Aufnahmsgesuche. Die meisten stammten von Frauen und Töchtern im Felddienst befindlicher Kondukteure, denen der Beruf schon vertraut war. Diese Bewerbungen wurden auch in erster Linie berücksichtigt. Verkäuferinnen, Manipulantinnen, weibliche Geschäftsreisende, Kontoristinnen, ja sogar Sängerinnen und Schauspielerinnen, in großer Zahl Diensthöfen wollten sich mit einem Male „verändern“ und strebten Anstellungen bei der Straßenbahn an. Die Hälfte der Petentinnen hatte Erfolg. Der erste Weg, den eine in Aussicht genommene Straßenbahnschaffnerin geführt wird, ist zum Art. Wird sie nach genauer ärztlicher Untersuchung für die Strapazen des Dienstes geeignet befunden, dann kommt sie in die Schule. Insgesamt wurden dreitausend Frauen und Mädchen der Schulung unterzogen, von denen gegenwärtig etwa zweitausend in ihrem neuen Berufe bereits tätig sind. Der theoretische Unterricht dauert zwölf Tage. Die Lehrgegenstände umfassen die Dienstes-, Sicherheits- und Markierungsvorschriften. Die künftige Kondukteurin muß das ganze Netz der Straßenbahn kennen lernen, Umsteinstellen, Markierung der Karten usw. Der theoretischen Schulung folgt die praktische Unterweisung. Acht Tage fährt die Kandidatin unter Begleitung eines alten, erfahrenen Schaffners auf den verschiedenen Strecken, um den ganzen Betrieb kennen zu lernen. Dann kehrt sie noch für einen Tag zur Schule zurück, um in der Kartengebarung für das Aufzahlungsgebiet (Mauer, Aspern usw.) und jene äußeren Strecken, die früher von der Dampftramway befahren wurden, unterwiesen zu

werden. Hat sie all diese Stadien erfolgreich absolviert, dann tritt die neue Straßenbahnschaffnerin selbständig in den Dienst. Abwechselnd ist sie 7 bis 9½ Stunden auf der Fahrt. Für jede Fahrstunde erhält sie eine Entlohnung von 36 P. Sie macht auf längeren Strecken (Mauer usw.) fünf bis sechs Touren, auf kürzeren (Hiesing, Grinzing) sechs bis sieben Touren. Nach jeder Tour wird die Kondukteurin abgelöst und hat etwa zwanzig Minuten Pause. Außerdem ist eine Mittagspause von anderthalb Stunden und abends zur Einnahme des Nachmahls eine Pause von dreiviertel Stunden vorgesehen. Diese freie Zeit wird allerdings in den Dienst nicht eingerechnet und auch nicht entlohnt. Auf manchen Strecken muß die Schaffnerin schon um halb 5 Uhr früh antreten und ist um 4 Uhr nachmittags wieder frei. Einzelne Frauen möchten mehr Dienst haben und es vollkommen gleich mit den Männern halten, deren Fahrzeit 9½ Stunden beträgt. Bei der Wiener Straßenbahn wurden auch sehr viele Frauen zu Reinigungsarbeiten, die früher von Männern besorgt wurden, angestellt. Gegenwärtig ist die weitere Aufnahme von Frauen gesperrt. Mit den bereits im Dienste und noch in Schulung befindlichen Frauen glaubt die Direktion der Straßenbahn zur vollen Aufrechterhaltung des Betriebes vorläufig das Auslangen zu finden.