

Die Straßenbahn und der Krieg.

Eine Unterredung mit Direktionsrat Doktor W. Neuf. — Einberufene Bedienstete und „Kriegsaushelfer“. — Gute Erfahrungen mit den Schaffnerinnen. — Gegen 4000 weibliche Bedienstete. — Schwierigkeiten bei der Wagenreparatur. — Kondukteure als Motorführer. — „Starke Nerven, Geistesgegenwart und körperliche Ausdauer.“ — Tarifierhöhung und Streckenarten.

Daß der Verkehr, insoweit er durch öffentliche Verkehrsmittel bewerkstelligt wird, während des Krieges merkbare Veränderungen erleiden mußte, ist selbstverständlich. Sie sind am auffallendsten — wenn auch durchaus nicht am schwerwiegendsten — bei jenem Verkehrsmittel, das von den breiten Schichten der Bevölkerung täglich und stündlich benützt wird: Bei der Straßenbahn. In einer Unterredung, die ein Mitarbeiter der „Oesterreichischen Volkszeitung“ mit dem Direktionsrat der Städtischen Straßenbahnen Dr. Wenzel Neuf hatte, äußerte sich dieser in folgender Weise:

„Die Schwierigkeiten, mit denen ein Unternehmen wie die Städtischen Straßenbahnen in dieser Zeit zu kämpfen hat, die Hemmnisse, die es zu überwinden gilt, sind mannigfacher Art. In erster Linie müssen die Einberufungen erwähnt werden. Im ganzen sind heute von den Bediensteten, die vor dem Krieg eingestellt waren, 6354 eingezogen. Im Laufe der Zeit wurden an ihrer Stelle „Kriegsaushelfer“ herangezogen, neue Kräfte, dessen Ausbildung naturgemäß viel Zeit und Mühe erforderte, aber auch von ihnen wurden bereits wieder 2815 zu den Waffen berufen. Der Ersatz der männlichen durch weibliche Kräfte war somit ein Gebot der Notwendigkeit; erfreulicherweise kann festgestellt werden, daß man mit ihnen im allgemeinen sehr

gute Erfahrungen gemacht hat. Sie sind dienstestrig und ausdauernder als man von vornherein erwarten konnte; mir ist aus den Kreisen des Publikums eigentlich nur eine einzige häufige Klage zu Ohren gekommen: daß sie zu früh das Abfahrtsignal geben. Es scheint daraus hervorzugehen, daß ihnen jene Ruhe, die für diesen Beruf wichtig ist, nicht in der gleichen Weise zu Gebote steht, wie ihren männlichen Kollegen. Derzeit stehen 3917 Schaffnerinnen im Dienst, 84 Frauen sind in den Betriebswerkstätten beschäftigt, doch ändert sich diese Ziffer von Tag zu Tag, da stets neue Ergänzungen vorgenommen werden müssen. Die Zahl der Anmeldungen ist nach wie vor sehr groß, woraus erhellt, daß dieser Beruf den Frauen zusagt. Der Lohn schwankt zwischen 36 und 40 Heller per Stunde, was einem täglichen Einkommen von etwa 4 Kronen entspricht, das durch die Trinkgelder eine Erhöhung erfährt.

Der Wagenpark ist derzeit wieder zum größten Teil im Betrieb, aber noch immer nicht vollständig. Dem roten Kreuz stehen im ganzen 60 Wagen, zu Krankenwagen adaptiert, zur Verfügung, was bei einem so riesigen Betrieb eine kaum merkbare Rolle spielt. Wichtiger ist etwas anderes: es müssen Wagen in Reserve gehalten werden, und zwar deshalb, weil Reparaturen bei dem herrschenden Mangel an Schlossern zum mindesten sehr langwierig, wenn nicht unmöglich sind. Fast ausgeschlossen ist auch die Herstellung neuer Wagen, da die wenigen Fabriken des Inlandes mit Aufträgen für Vollbahnen überhäuft sind, das Ausland aber nicht in Betracht kommt. Da aus diesem Grunde Ergänzungen des Wagenbestandes nicht durchgeführt werden können, muß mit dem vorhandenen Material umgegangen werden.

Mitunter hört man aus dem Publikum Klagen über eine Verlangsamung des Fahrtempos und auch mit der Erklärung ist man rasch bei der Hand: die Kondukteure, die jetzt Wagenführerdienste versehen, sind daran schuld. Es handelt sich hier um ganz und gar ungerechtfertigte Beschwerden, die Straßenbahn fährt im gleichen Tempo wie immer und wenn dann und wann Störungen vorkommen, so ist das in den Straßenverkehrsverhältnissen überhaupt begründet. Sicherheitswacheleute, die an belebten Kreuzungen den Verkehr regeln, werden bestätigt können, daß sie, trotz des im allgemeinen schwächeren Verkehrs in Kriegszeit, mit größeren Schwierigkeiten zu kämpfen haben, weil der größte Teil aller Fuhrwerke von ungeschulten Kräften, vielfach Frauen, gesteuert wird, die ihrer Aufgabe nicht voll gewachsen sind und Störungen verursachen, unter denen natürlich auch die Straßenbahn zu leiden hat. Der geschickteste Wagenführer ist machtlos, wenn ihm fortwährend Lastwagen in die Quere kommen und trotz heftigen Läutens die Fahrbahn — nicht aus Bosheit, wie meistens angenommen wird, sondern aus mangelnder Geschicklichkeit — um keinen Preis freigeben wollen. Es ist wahr, daß vielfach junge Kräfte den Dienst als Motorführer versehen, aber diese fahren sicher nicht zu langsam, sondern eher zu schnell. Uebrigens bedeutet die Heranziehung von Kondukteuren zum Führerdienst nichts Ungewöhnliches; auch in Friedenszeiten wurden regelmäßig Kondukteure zu Motorführern herangezogen, um aushilfsweise im Notfall deren Dienst versehen zu können. Jetzt kommt das häufiger vor, und zwar werden die Kondukteure nach gewissen Gesichtspunkten ausgewählt. Ein Motorführer muß über drei Haupteigenschaften verfügen: Starke Nerven, Geistesgegenwart und körperliche Ausdauer. Daraus geht bereits hervor, daß Frauen für diesen Dienst kaum die nötige Eignung haben; darum ist der Vorgang der, daß wir Kondukteure in immer größerer Anzahl zur Wagenführung heranziehen, während im gleichen Maße die Zahl der weiblichen Kondukteure wächst.

Was die angekündigte Tarifierhöhung betrifft, so befindet sich diese immer noch im Stadium der Beratungen, die im gegenwärtigen Augenblick Sache der Gemeinde Wien, nicht der Direktion der Straßenbahnen sind. Im Zusammenhang damit wird bekanntlich auch die Einführung von Streckenarten erörtert. Wo immer solche eingeführt sind, haben sie sich, vom finanziellen Standpunkte des Unternehmens betrachtet, nicht bewährt, vorausgesetzt nämlich, daß es sich um ein rentables Unternehmen handelt. Streckenarten erweisen sich dort als zweckmäßig, wo ein Mangel an Passagieren besteht, in Wien etwa bei der Stadtbahn, die mit einem regelmäßigen Defizit zu rechnen hat. Die städtischen Straßenbahnen können sich aber über Mangel an Fahrgästen gewiß nicht beklagen, im Gegenteil. Sollten Streckenarten — natürlich unter der Voraussetzung, daß die Tarifierhöhung durchgeführt wird — trotzdem zur Ausgabe gelangen, so wird es sich um eine volkstümliche Maßregel handeln, die dem geschäftlichen Interesse des Unternehmens widerspricht, jedoch im Publikum um so mehr Anklang finden wird.“

Damit endete die Unterredung, zu der natürlich zu bemerken ist, daß Direktionsrat Dr. Neuf in der Frage der Streckenarten vom Standpunkte des geschäftlichen Ertrages der Straßenbahn Stellung nahm. Die Gemeindevertretung aber, der das entscheidende Wort in dieser Angelegenheit zusteht, wird selbstverständlich die Interessen der Bevölkerung in Betracht ziehen müssen, da es sich nicht um ein privates Geschäft handelt, sondern um ein im Besitz der Stadt befindliches Verkehrsunternehmen, das als wichtigstes in Wien den Bedürfnissen der erwerbstätigen Masse der Bevölkerung zu dienen hat!