

Die Straßenbahn im Kriege.

Die gegenwärtige Organisation des Betriebes.

Seit die Automobile zum größten Teil aus dem Verkehr verschwunden sind und der Tarif des in geringer Zahl noch vorhandenen Lohnfuhrwerkes bedeutend erhöht wurde, ist die Straßenbahn natürlich das gesuchteste Verkehrsmittel geworden. Der Straßenbahnverkehr am Allerheiligentag, über den die „Zeit“ berichtete, hat diese enorme Frequenz der Straßenbahn ganz deutlich bewiesen. Die Straßenbahn mußte eben diesmal auch jene Friedhofbesucher, die sonst mit Autotaxi oder in Kisten und Einspannern den Weg zum Friedhof nehmen, an ihr Ziel befördern.

Die Frequenz der Straßenbahn ist während des dritten Kriegsjahres um gut 40 Prozent gestiegen. Leider konnte dieser erhöhten Frequenz keine Vergrößerung des Betriebes folgen. Denn die Zahl der Waggons war infolge des Mangels an qualifizierten Arbeitern nur um ein geringes zu vermehren, und das die Straßenbahn begleitende Personal konnte trotz der Heranziehung eines weiblichen Kontingents noch nicht auf die zahlenmäßige Höhe gebracht werden, die zur Bewältigung des gewaltigen Verkehrs nötig ist. Die Direktion der Straßenbahnen scheint übrigens ständig bemüht, den Betrieb zu erweitern. So sind gegenwärtig in den Schaffnerinnenschulen wieder einige hundert neue Schülerinnen, deren Ausbildung bald erfolgt sein dürfte. Ein großer Teil des im Dienst stehenden weiblichen Personals hat sich ja sehr gut bewährt.

Die Arbeit der Straßenbahnerinnen, der Schaffnerinnen, ist gegenwärtig eine sehr schwere, ihre Bezahlung dagegen eine noch immer sehr geringe. Die Straßenbahnschaffnerinnen klagen vielfach darüber, daß seit der Tarifierhöhung sich ihre Einnahmen stark vermindert haben, denn das Trinkgeldgeben hat rapid abgenommen. Die ersten Straßenbahnschaffnerinnen, die vor 15 Monaten in den Dienst traten, kamen in die günstigste Trinkgeldkonjunktur. Damals gab das Publikum zur Aufmunterung der weiblichen Schaffner und in Anerkennung des Mutes, mit dem sie sich dem neuen schweren Beruf anpaßten, Trinkgeld. Der Reiz der Neuheit trug auch nicht wenig zu der Freigebigkeit des Publikums an die Schaffnerinnen bei. Langsam ist diese Begeisterung beim Publikum scheinbar abgeflaut, und seit der Erhöhung des Tarifs haben die meisten — vor allem die einfachen Leute, die Arbeiter, die bisher gern die Frauen aus dem Volke in ihrem neuen Beruf mit zwei Heller belohnten — das Trinkgeldgeben eingestellt. Während vor der Tarifierhöhung die Schaffnerinnen auf einer mittelmäßig frequentierten Linie zwei Kronen, auf stärker frequentierten Linien bis sechs Kronen an Trinkgeldern einnahmen, ergibt sich jetzt kaum eine Krone, beziehungsweise drei bis vier Kronen. Die besten „Trinkgeldlinien“ sind die 1er, die 2er Linie und jene Linien, die von einem der Bahnhöfe in die Stadt führen. Auf den Pendellinien fahren meist Passagiere mit Umsteigekarten von der Hauptstrecke, die natürlich überhaupt kein Trinkgeld geben. Militär-, freikarten- und Permanenzkartenbesitzer enthalten sich gleichfalls jeder Trinkgelddabe. An fixem Lohn erhalten die Schaffnerinnen gegenwärtig 40 Heller pro Stunde. Bei einer täglichen Tour von 8 bis 9 Stunden beträgt also der Tagelohn R. 3.20 bis 3.60. Da die Schaffnerinnen jetzt auch auf den Motormagen verwendet werden und die schweren Arbeiten des An- und Abkluppelns der Weiwagen, das Auf- und Herabziehen des Leitungsbügels usw. zu vollführen haben, wird naturgemäß ihre physische Kraft stark verbraucht. Außer bei Betriebsunfällen, deren Opfer Schaffnerinnen sind, nehmen die Frauen bei der schweren Arbeit im allgemeinen physischen Schaden. Es kommen in jüngster Zeit sehr viel „Maroden“-Fälle vor, und die Ärzte der Betriebsbahnhöfe haben stark besuchte Ordinationsstunden. Um dienstfrei zu bekommen, müssen die Frauen freilich erst ernstlich krank sein.

Verhältnismäßig weniger manuelle Arbeit, dafür aber um so größere Verantwortung haben die Motorführer. Dieses Personal ist gegenwärtig leider nicht auf der Höhe. Es sind da in der Mehrzahl nur sehr alte, aus dem Ruhestand geholt oder sehr junge, neu engagierte Leute im Dienst. Das erklärt die große Zahl der Straßenbahnunfälle der jüngsten Zeit. Das Motorführerpersonal ist vielfach ungeschult, ungeschult entweder auf den neuen Betrieb oder überhaupt noch nicht praktisch eingeübt. Gerechtere Weise muß hervorgehoben werden, daß auch das tote Material, die Maschinerie der Wagen, vielfach schon sehr abgebraucht und funktionsunfähig ist, so daß die beliebte Verantwortung der schuldtragenden Führer, die Bremse habe versagt, in vielen Fällen ihre Richtigkeit hat. Die Reparaturen an Material können eben infolge Personalmangels nicht durchgeführt werden. Daß an den Unfällen aber oft das Personal selbst schuldtragend ist, kann nicht bestritten werden. Denn wenn eine allzu eifrige und stark ermüdete Straßenbahnschaffnerin den Hebel für die Umstellung der Weiche gar zu rasch anfaßt, während ein Straßenbahnwagen der Kreuzungslinie noch auf dem Gleis läuft, dann ist die Entgleisung des Weiwagens dieses Auges natürlich unausbleiblich. Das ist beispielsweise bei der Kreuzung Westbahnstraße—Neubaugasse wiederholt vorgekommen. Eine Abnahme der Straßenbahnunfälle wird wohl erst dann zu verzeichnen sein, wenn die neuen Motorführer entsprechende Praxis erlangt haben.

Die zunehmende Frequenz der Straßenbahn erhöht natürlich noch die Gefahr des Betriebes. Große Schwierigkeiten bietet die Bewältigung des Betriebes zur Zeit des Massenverkehrs, vor allem in den Abendstunden zwischen 6 und halb 8 Uhr, wenn sich der Strom der Arbeiter und Ange-

stellten in die Wagen der Straßenbahn ergießt. Für diese Zeit sind zwar entsprechende Vorkehrungen getroffen, die jedoch infolge des allgemeinen Waggommangels noch nicht hinreichend sind. Es werden von den inneren Linien und jenen Linien auswärts, die nicht stark belastet sind, in den Abendstunden Züge auf die von Angestellten und Arbeitern frequentierten Strecken geleitet. So erhalten insbesondere die Transversallinien und jene Linien, die von den Industrie- und Geschäftsvierteln der Stadt in die inneren Bezirke führen, Suffkurs an Straßenbahnzügen. Um diese Zeit am meisten benötigte Linien sind unter anderem die 3er Linie (Neubaugasse) die 1er Linie (Kaiserstraße) und die Marienhilferstraßenlinien. Alle diese Linien werden um die Geschäftsschlussstunden durch Einschubzüge ergänzt. Die Wagen der Straßenbahn sind trotz dieser Maßnahmen stets überfüllt. Die Arbeit der Schaffnerinnen in diesen Zügen bei der Kartenausgabe ist nicht gerade beneidenswert. Da das Publikum die von der Straßenbahndirektion im Vorverkauf ausgegebenen Einzelsfahrtscheine nur in sehr geringem Maße bezieht, muß fast jedem Fahrgast der Fahrschein vom Block ausgefolgt werden. Der Bezug dieser mit dem roten Streifen in der Ecke versehenen Vorverkaufskarten beträgt kaum ein Prozent der vorbereiteten Ausgabe. Auch die neu eingeführten Tour- und Retourkarten werden nur sehr wenig gelöst, vor allem wohl deshalb, weil das Publikum bei der Mitfahrt nicht an ein und dieselbe Route gebunden sein will.

Im Laufe der Kriegszeit werden die Straßenbahnfragen zum größten Teil ungelöst bleiben. Nach dem Krieg wird es wohl große Arbeit und enorme Kosten erfordern, Material und Betrieb wieder in Ordnung zu bringen.