

Motorführerinnen.

Obwohl in Berlin und anderen deutschen Städten, aber auch in österreichischen Provinzstädten, schon längere Zeit statt der Motorführer, die größtenteils eingerückt sind, Frauen an den Bremskurbeln die harte, verantwortungsvolle Arbeit der Motorführer verrichten, hat die Direktion der Straßenbahnen in Wien lange gezögert, für den Fahrdienst Frauen heranzuziehen. Vor allem ist das Terrain der Straßen in Wien um vieles gefährlicher als in anderen Städten, da die Höhenunterschiede hier größer sind. Dann sind auch die Wagen in Wien schwerer, und die Bremsvorrichtungen erfordern daher auch größere physische Kraft als anderswo. Nun hat sich aber die Direktion der Straßenbahnen doch entschlossen, Motorführerinnen heranzubilden, um für alle Fälle eine Reserve zu haben. Auf einzelnen, weniger frequentierten Linien sieht man jetzt schon Wagenführerinnen. Die Vorbedingungen für dieses sogenannte „Schulfahren“ sind ausreichende körperliche Kraft, scharfes Sehvermögen und gutes Gehör. Der theoretische Unterricht, der dem praktischen Unterricht vorangeht, wird von erfahrenen Betriebsbeamten erteilt, dann folgt das Schulfahren. Die Frauen, die mit den Verkehrsvoorschriften vertraut gemacht worden sind, besteigen nun den Motorwagen, wo sie von Lehrfahrern — das sind ältere, gutgeschulte Motorführer — in die Geheimnisse des Fahrens und Bremsens eingeweiht sowie auf alle möglichen Hindernisse und Signale aufmerksam gemacht werden. Das Schulfahren wird zuerst mit leeren, später mit besetzten Straßenbahnzügen durchgeführt. Bisher haben sich die Motorführerinnen als recht geschickt erwiesen. Allerdings sind bisher bloß ungefähr 20 Motorführerinnen zum Schulfahren zugelassen worden. In Berlin gibt es derzeit schon ungefähr 300 Motorführerinnen. Das Terrain ist dort ganz eben und die Führung der Straßenbahnzüge daher viel leichter und ungefährlicher. Nicht unangenehm wird jetzt auf der Wiener Straßenbahn der Umstand empfunden, daß viele Beiwagen in völliger Finsternis mitrollen. Infolge der außergewöhnlich starken Abnutzung der Straßen-

bahnwagen, die jetzt namentlich bei schlechtem Wetter meist überfüllt sind, da sie für den größten Teil des Publikums das einzige Fahrmittel bilden, sind auch die technischen Einrichtungen, besonders die Lichtleitungen in den Wagen und Kabelverbindungen, schadhast geworden. Dazu kommt der Kerzenmangel, der auch die Notbeleuchtung erschwert. So muß also der Beiwagen häufig unbeleuchtet bleiben, und die Schaffnerin muß die Fahrscheine im Finstern markieren. Kein Wunder, daß sie daher oft genug unrichtig markiert und die Fahrgäste beim Umsteigen Anstände haben, die zu Mißhelligkeiten führen.