

Waterlandsche und ihrer Standhaftigkeit abgelegt hat, eines Sinnes, und glaubt daher, auch in diesem Falle zuversichtlich an den Gemeinfinn und die Opferwilligkeit aller Bürger dieses Staates appellieren zu können.

### Die Straßenbahnkatastrophe am Gürtel.

#### Die „jungen Fahrer“.

Der Motorführer des 61er Wagens ist, wie wir bereits im gestrigen Abendblatt berichtet haben, der im achtzehnten Lebensjahre stehende Franz Secht. Lenker dieses Alters und noch jüngere sind jetzt im Straßenbahndienst keine seltene Erscheinung. Nach den Angaben der Direktion sind gegenwärtig weit mehr als hundert Motorführer tätig, die kaum das 18. Lebensjahr erreicht haben. Einzelne darunter sind, wie versichert wird, recht brav und trachten sich nach Eumlichkeit dem für ihre Jugend etwas doch zu verantwortungsvollen Amt anzupassen. Daß die meisten unter diesen jungen Fahrern gerade über jene Eigenschaft zumelst nur im geringsten Maße verfügen, die für den Motorführerdienst geradezu als die wichtigste bezeichnet werden muß, nämlich die *Geistesgegenwart*, wird wohl niemanden wundernehmen.

Was diesen jungen Fahrern insbesondere vorgeworfen werden muß, ist ihr häufig zu rasches Fahren. Ihre Ausbildung ist gegenwärtig sogar noch besser als im Frieden, wie uns von der Direktion der Straßenbahn auf das bestimmteste versichert wird. Vorerst werden sie ärztlich untersucht, ob sie für den Fahrerdienst kräftig genug sind. Hierauf werden sie auf ihre Intelligenz geprüft. Dann folgt ein sechswöchiger Unterricht in der Fahrerschule, wo ihnen größtenteils die Theorie der Wagenführung beigebracht wird. Schließlich müssen die Fahrer, die nun einem Bahnhof zugeteilt werden, eine Woche hindurch unter Aufsicht von altbewährten Motorführern in die Praxis eintreten, um nach Absolvierung dieser Lehrzeit dann selbständig die Lenkung eines Triebwagens zu übernehmen.

Wie uns die Straßenbahndirektion mitteilt, ist sie infolge der vielen Einberufungen, die bekanntlich sich auch auf die Ahtzehnjährigen erstrecken, außerstande, die Abgänge im Lenkerpersonal anders wettzumachen als durch Frauen oder junge Burichen. Gegen die Verwendung von Frauen zum Motorführerdienst sind von vornherein so viele Proteststimmen laut geworden, daß es noch immer besser erschien, den jungen Burichen den Vorzug zu geben.

Man kann über diese Feststellungen wohl nicht kritiklos hinweggehen. Das Leben so vieler Passagiere, die sich in jedem Wagen der Straßenbahn zusammendrängen, den unerfahrenen Händen eines siebzehn- oder achtzehnjährigen Lenkers anzuvertrauen, ist wohl ein Wagnis, das keine Behörde zu verantworten vermag. Deshalb muß mit allem Nachdruck gefordert werden, daß der Straßenbahn einer Zweimillionenstadt das für den Verkehr notwendige Personal zur Verfügung gestellt wird. Es fehlt übrigens nicht nur an geeigneten Lenkern. Auch in den Straßenbahnwerkstätten mangelt es an Schloßern, und wenn man in diese Reparaturwerkstätten der jetzt in so kläglichem Zustande befindlichen Wagen blickt, wird man darin zumelst junge Burichen oder Frauen sehen. Angesichts der immer kritischer sich gestaltenden Verkehrsverhältnisse in Wien erscheint es daher dringend notwendig, daß die kompetenten Faktoren dafür Sorge tragen, dem Straßenbahnverkehr das nötige Personal zur Verfügung zu stellen.

#### Neuerungen eines autoritativen Sachmannes.

Ein Mitglied des Professorenkollektivs der Technischen Hochschule hatte die Liebenswürdigkeit, sich gegenüber einem unserer Mitarbeiter in folgender Weise zu äußern:

„Defekte an einem Motor oder an der Bremsvorrichtung sind bei einer regelmäßigen Untersuchung ohne weiteres festzustellen. Dazu bedarf es übrigens keiner höheren technischen Kenntnisse, diese Arbeit kann auch ein halbwegs geschulter Wagenmeister verrichten. Eine nachträgliche technische Untersuchung des zertrümmerten Motorwagens kann ich mir nicht gut vorstellen. Vor allem wird sich nach den zerstörenden Wirkungen dieses Zusammenstoßes kaum feststellen lassen, ob wirklich die Bremsvorrichtung versagte. Angenommen der übrigens wahrscheinliche Fall, daß der unalltliche Wagenführer keine leere Anrede gebrauchte. Ist jedenfalls daran festzuhalten, daß im Interesse einer sicheren Beherrschung des Wagens ein rechtzeitiges und langsames Anziehen der Bremse vorgeschrieben ist. Nach den bisher bekannt gewordenen Beobachtungen scheint nun aber der Führer die Bremse sehr schnell und mit allen Kräften angezogen zu haben. Die Folge ist, daß der ruckelnde Wagen aus der rollenden in eine gleitende Bewegung gelangt, bei der die Reibung weit geringer ist, und unter diesen Umständen eben nicht mehr rechtzeitig zum Stillstand zu bringen ist. Im Grunde genommen läßt sich die Häufigkeit der Unfälle aber doch nur aus den Kriegsverhältnissen ableiten. Das Material ist abgenutzt, die Instandsetzung ist mangelhaft, es fehlt an allen Ecken und Enden an dem erfahrenen, unbedingt verlässlichen Personal. Die neu abgerichteten Motorführer sind doch mehr oder minder unsichere Lenker, sie werden in kritischen Augenblicken von Nervosität und Angst befallen, und statt durch besonnenes Handeln die Situation zu retten, stiften sie durch Kopflosigkeit erst recht Unheil. Wenn aus dem sinnlosen Unglück Lehren gezogen werden sollen, dann sind es diese: Gesteigerte Vorsicht bei der Prüfung jedes Wagens vor dessen Ausfahrt und eine ausreichende Freizade der eingeübten alten Kräfte sind unerlässlich, um den jetzt mit reduziertem Material doppelt schwierigen Niesenbetrieb unserer Straßenbahn ohne Gefährdung der Öffentlichkeit weiter aufrechtzuerhalten zu können.“