

Die Folgen der Fahrpreiserhöhung.

Es sei vorweg festgestellt: am 1. August, dem Tage der Erhöhung des Straßenbahntarifes, fuhren nicht weniger von den Leuten, die benötigt sind, die Straßenbahn zu benutzen, auf den Linien der Wiener Straßenbahnen als an den Tagen vorher. Denn so wie heute die Bevölkerung im allgemeinen der Preiserhöhung der täglichen Bedarfsartikel hilflos gegenübersteht, so müssen wohl oder übel auch die täglichen Straßenbahnfahrergäste, die den Weg in die Bureaus und an die Arbeitsstätten mit der Elektrischen zurückzulegen haben, die Fahrpreiserhöhung als eine der vielen Preiserhöhungen hinnehmen. Das haben sie denn auch getan. Leute, die nur selten mit der Straßenbahn fahren, und in diesen Fällen weitere Strecken, fühlen sich von der Verallgemeinerung des 22-Seller-Tarifes freilich nicht besonders betroffen. Für die Sparsamen, die früher ein Stück Weges zu Fuß gingen, um erst am Beginn der zweiten Zone die Straßenbahn zu besteigen und so 6 Heller, die Differenz zwischen der früheren Tarifsteigerung 16 und 22 Heller, zu ersparen, hat das „Sparen-Gehen“ ein Ende; sie fahren nun möglichst alle drei Zonen bis ans Ende aus, um den Fahrchein auszunützen.

Diejenigen, die beruflich im Lage einige Male die Straßenbahn benutzen, haben sich diesmal vielfach dazu entschlossen, Streckenkarten zu lösen. Im Ausgabebureau der Streckenkarten für die Straßenbahn in der Nagelgasse gab es Ende Juli und am 1. August starken Andrang von Leuten, die Monatskarten lösten. Die Streckenkarten wurden bekanntlich im Verhältnis zu der Einzelfahrpreiserhöhung nicht so empfindlich erhöht. Für das Netz I, das außer den Linien Schwedat, Floridsdorf usw. alle Linien umfaßt, wurde der Preis der Monatskarte von 30 auf 36 Kronen erhöht. Bei sechs Fahrten bloß im Lage hat der Fahrpass für die Lösung von Fahrcheinen K. 1.32 zu bezahlen, im Monat demnach K. 39.60. Da die Monatskarte nur 36 Kronen kostet, ist die Ersparnis offenbar. In großer Zahl werden auch die Blocs der Vorverkaufskarten jetzt bezogen, obwohl sie ja nicht billiger sind als die im Wagen gelösten Fahrcheine. Das hat seinen Grund in der — Trinkgeldersparnis. Die Leute, die das Trinkgeld gern ersparen möchten, sich aber sozusagen vor der Schaffnerin „schämen“, keines zu geben, greifen zum Auskunftsmittel der Vorverkaufskarte. Es ist zweifellos, daß die Trinkgeldeinnahmen der Schaffnerinnen, die heute bereits stark gesunken sind, unter der Tariferhöhung gelitten haben. Die Schaffnerinnen der Triebwagen, der Motorwagen, die angeblich von den besseren Leuten frequentiert werden, nehmen heute an Trinkgelbern etwas mehr als eine Krone täglich ein, wovon sie dem Motorführer noch ein Drittel abzuführen haben. Nun wird sich noch eine Anzahl von Leuten das Trinkgelbgeben abgewöhnen.

Der physischen Anstrengung der Beiwagen-schaffnerin hat man übrigens jetzt durch die Einführung der mobilen Sitzelegenten zum Teil etwas Rechnung getragen. In circa 100 Beiwagen wurden bisher die Schaffnerinnen-sitze an der Rückwand angebracht. Diese Sitze bestehen aus einem Holabrett, das von zwei Eisenstangen getragen wird. Diese ein wenig elastischen Stangen werden mit ihren gekrümmten Enden in an der Rückwand des Beiwagens angebrachte Eisenträger eingehängt. Unterhalb der Sitzfläche ragt von der Wand des Wagens eine Stütze für den Sitz heraus. Der Sitz, der aufklappbar ist, kann von der Schaffnerin leicht, wenn es die Verschiebung des Wagens an der Endstation nötig macht, von der Vorderer auf die rückwärtige Plattform transportiert werden.

Der Mangel an Personal hat bekanntlich bei den Straßenbahnen die Abrichtung von weiblichen Motorführern nötig gemacht. Im Verlauf von drei Monaten hat eine Anzahl von Motorführerinnen den Dienst theoretisch und praktisch bereits soweit erlernt, daß sie in den Dienst eingestellt werden konnten. Gegenwärtig werden die Motorführerinnen noch bloß auf kürzeren und ungesährlichen Strecken, Strecken vor allem, die kein besonders starkes Gefälle und gefährliche Kreuzungen aufweisen, verwendet. Sie führen auch nur Motorwagen ohne oder nur mit einem Beiwagen. Bäume mit zwei Bei-

wagen, die schwer zu dirigieren sind, dürfen sie noch nicht führen. Auf der Linie 41 A, Gersthof (Herbeckstraße), 34 Döbling (Barawitzgasse), 32 Floridsdorf, 3 Transversallinie vom Nordwestbahnhof nach Margareten, sind Motorführerinnen teils selbständig, teils noch unter Kontrolle eines älteren Motorführers im Dienst. Die Bezahlung der Motorführerinnen ist eine geringere als die ihrer männlichen Kollegen. Während die letzteren für 9½ Stunden Dienst täglich K. 5.30 erhalten, beziehen die Motorführerinnen bloß K. 4.37 (46 Sellaer pro Stunde). In ganz Wien sind gegenwärtig jedoch erst gegen 50 Motorführerinnen im Dienst, während zwei Duzend etwa noch den Kurs durchmachen. Nach und nach werden circa 100 Motorführerinnen eingestellt werden können.