

22. VIII. 1917

Albmann

38

* (Fräulein Motorführer.) Seit einigen Wochen kann man im Wiener VerkehrsBild, voreerst noch sporadisch und ausnahmsweise, doch aber immer häufiger eine neue Erscheinung notieren: den weiblichen Motorführer. Damit hat sich die Berufskonkurrenz der Frau im Kriege einen weiteren und wesentlichen Punkt erobert, einen Stützpunkt zugleich im Aufstiege zu jenen Funktionen, die Amtswürde mit Körperreinigung verbinden und als solche geradezu vorbestimmt-männlich erscheinen. Zwar hat man schon Frauen auf den hohen Aufsässböden der Eisenwagen gesehen oder wie sie Schwerfährwerksysteme aller Art am Halfter führen und nach bester, brutalster Pittscherart mit dem Peitschenstiel nachhelfen — aber hier fehlt noch immer das technisch Besondere, unpersönlich und exakt in den Verkehrsmechanismus sich Fügende und Straßenüberlegene, was dem Beruf des Motorführers sein männliches Gepräge gibt. Er muß ruhig und unbeweglich hinter seinem Lenkgriff stehen wie das Gewissen der Straßenbahnordnung und der Hüter aller Promptheit und Sicherheit; er muß die Straße beherrschen, die widerstandsvollen Tendenzen der Fußgänger, Einpänner, Fiaker, Automobile, Radfahrer und Streifenwagen zum Ausgleiche bringen und dabei ein genaues Vorschritstempo befolgen; er darf von der Trittglocke keinen zwecklos alarmierenden Gebrauch machen und doch nicht vergessen, sie vor jeder Biegung und Seitengasse in Aktion zu setzen; er muß sein eigener Weichensteller und Stromschalter sein und sich zwischen zwei nahen Haltestellen eine mittlere Geschwindigkeit herausbalancieren; endlich: es ist ihm nach alter Satzung verwehrt, mit den Fahrgästen ein Wort zu wechseln oder die Vorgänge im Rücken, wie interessant und turbulent sie sich auch gestalten mögen, im geringsten zu beachten. Ein Schwerhöriger humpelt etwa über die Schienen, von rechts kreist ein Wagen an, hinten

im Wageninnern, randaliert ein Betrunkener — und in all dem hat der Motorführer mit Blick, Griff und Tritt wie die unverwundbare Vorsehung zu funktionieren. Wenn der Mann überhaupt bestimmte Natureigenschaften mitbringt — hier sind sie in der Ausbildung vereint. Darum ist man auch gewöhnt, den Motorführer, der schon durch das Gesprächsverbot von den Mitlebenden ausgeschlossen ist, als etwas Mystisches, Maschinelles zu betrachten, was unerrückbar zum Bogriff der vorderen Plattform gehört, gleichsam eine harte Vorrichtung des Waggons. Der weibliche Motorführer fällt aus dem Rahmen. Sein Gesicht, seine Gestalt und sein unter der Kappe herausquellender Haarschopf kontrastiert zu dem Riesenvehikel und macht es individuell belebt. Ist es glaublich, daß so ein rundliches, weiches Gesicht aus dem geheimnisvollen Lenkgriff den Verkehr dirigieren und über Werkkräfte ökonomisch gebieten soll? Heute blüht man noch verwundert auf — über kurz oder lang aber wird der männliche Motorführer eine so seltene Type sein wie der männliche Schaffner. Und auch um die Beherrschung jenes Dogmas braucht einem nicht bang zu sein, welches den Fahrgästen verbietet, wofür der Motorführer bestraft wird: das Dogma des Schweigens. Frauen lernen gerade das am schnellsten, wodurch sie sich von Männern nachteilig unterscheiden wissen und was man ihnen am wenigsten zutraut. So wird die Motorführerin zur Wahrung ihrer neuen Standesehre voransichtlich noch schweigsamer sein, als der Motorführer...