

„Da schau! Eine weibliche Motorführerin!“
Wirklich ist es eine Vertreterin dieses Männererfahres, den man nicht mehr entbehren kann, ebenso wie die Schaffnerin. Das allgemeine Interesse wendet sich jetzt der Motorführerin zu, und man möchte Näheres über sie erfahren. Wie wird sie „entdeckt“, wie bildet man sie aus, wie erlangt sie ihre sichtbare Vertrauenswürdigkeit, wie vor allem ihre Sicherheit?
Einem Mitarbeiter der „Oesterreichischen Volkszeitung“ wurden darüber nachstehende Aufschlüsse erteilt:

„Der Aufnahme in den Lehrkurs der Motorführerinnen geht natürlich die ärztliche Untersuchung voran, die „Assentierung“. Ein Minimum von 165 Zentimeter Körpergröße wird verlangt; die kräftige, gesunde Bewerberin allein kann den physischen Anforderungen entsprechen, denn die Handhabung der Handbremse auf Bergstrecken erfordert Kraft der Armmuskeln und Ausdauer. Das Alter der Fahrschülerin muß über 18 Jahre betragen. Die Abrihtung beginnt damit, daß den Schülerinnen in der Remise die Apparate, die Schaltvorrichtungen auf dem stehenden Wagen erklärt werden, wobei, um Zwischenfälle zu verhüten, der Bügel vorsichtshalber abgezogen wurde. Schalten, bremsen und mit der Fußglocke läuten, diese drei gleichzeitigen Funktionen sind nicht leicht zu erlernen, sie setzen erst die nötige „Standfestigkeit“ voraus. Auch das stundenlange Stehen, das Sichhineinfinden in dieses „Dreieck“ der körperlichen Anspannung kann erst durch Übung ertragen werden. Am zweiten Tag wird in der Remise auf einem „Abstellgeleise“ herumgefahren, wobei die Handgriffe erprobt werden. Schon am dritten Tage aber wird die Schule auf freies Gebiet verlegt. Man wählt hierzu stille, fast unbefahrene Strecken weit draußen, wie die Freudenau, die Linie Zentralfriedhof usw. Bei eingeschaltetem Strom fährt der Instruktor mit den werdenden Fahrerinnen zuerst über Schleifen und kleine Strecken, wobei sie in die Geheimnisse des „Bremskontakts“ eingeweiht werden und „Schulaufgaben“ bekommen, wie Stehenbleiben an einem bestimmten Punkte, Abstandeinhalten, Fahrdisziplin, Verhalten bei Kreuzungen usw. Dabei werden die Fahrvorschriften erörtert, und manch praktischer Wink kommt später der fertigen Fahrerinnen zugute. Immer sollen die vier Erscheinungen beobachtet werden: „Fuhrwerk, Posten auf der Straße, Menschen und Straßenbahnwagen“. Eine Vorprüfung schließt nach weiteren vier bis fünf Tagen den Anfang des Unterrichtes ab.

Nunmehr kann man die Eledin schon auf einer fahrenden „Tourwagen“ stellen. Nicht allein. Ein alter, erprobter Fahrer fährt volle achtzehn Tage mit, immer bereit einzuspringen, immer beobachtend, verbessernd, beratend, helfend. Inzwischen wird der theoretische Unterricht nicht vernachlässigt: Einrichtung des Mechanismus, Studium der Fahr- und Sicherheitsvorschriften. Jeder Eventualität, jedem Zwischenfälle muß begegnet werden. Neuerliche Fahrübungen beginnen. Bremsproben werden gemacht. Distanzschätzen wird geübt. Endlich ist — nach etwa fünf Wochen — die Schülerin „approbiert“ und kann einem Bahnhof zur Dienstleistung zugewiesen werden. Noch immer fährt aber ein erprobter Motorführer mit, wenn er auch nur wenig mehr einzugreifen hat, aber seine Praxis ist für den Neuling unerlässlich wertvoll, namentlich für die bestimmte zugewiesene Strecke, die fortan täglich zu befahren ist. Jede Strecke hat ihre Eigenheiten; sie muß so „gelernt“ werden, wie Mark Twain als Bootsen- lehrling einst jahrelang den Mississippi „lernen“ mußte. Wichtige Details sind einzuschärfen. Dort in dem Haus ist Fuhrwerk. Die Kutscher fahren rasch und unerwartet wie die Teufel heraus. Dann wieder eine Kreuzung, eine Steigung. Unvorhergesehene Hindernisse, Verlegenheiten, Schwerfuhrwerk! Das „Streifen“ von Wagen beim Vorbeifahren ist zu verhüten. Genaue Kenntnis der Straßen, besondere Merkzeichen, Signale, Warnungen... So dauert der praktische Unterricht während der Einschulungsfahrten auf den Bahnhöfen fort, bis die gänzliche „Freisprechung“ der Schülerin erfolgt. Im allgemeinen wird der Grundsatz eingehalten, der weiblichen Wagenlenkerin die anderthalbfache Schulung wie dem Motorführer zuteil werden zu lassen, das heißt, sie anderthalbmal so lange Zeit auszubilden. Wünsche bezüglich der Auswahl der Linien, die meist vom Wohnort bedingt sind, werden den Motorführerinnen fast immer gern erfüllt.

Ursprünglich sollten die Frauen nur auf sogenannten „leichten“ Linien beschäftigt werden; auch war nicht die volle Tagesleistung des Motorführers vorgegeben. Inzwischen sieht man Motorführerinnen schon auf den meisten Linien, mit Ausnahme der wenigen, die mit drei Wagen auf bergigen Strecken geführt werden (z. B. die Gürtellinie) und die Frauen haben zumeist selbst sich für die volle Tagesleistung gemeldet, die sie auch tadellos absolvieren. Festzustellen ist, daß ein größerer Unfall eines von Frauen geführten Motorzuges überhaupt noch nicht vorgekommen ist. Kleinere, unwesentliche Vorfälle im Verkehr hat jeder Anfänger im Fahren bekanntlich zu verzeichnen.

Die Auswahl geeigneter Kräfte fand mit Rücksicht auf die Verhältnisse, die die physische Leistungsfähigkeit der Bevölkerung herabsetzen, keineswegs ein allzu großes Reservoir brauchbarer Kräfte, aus dem bloß zu „schöpfen“ gewesen wäre. Vielmehr waren die für den schweren Dienst verwendbaren Mädchen und Frauen äußerst schwierig auf Grund genauester Auslese zu finden. Die heute im Dienst stehenden Fahrerinnen, 114 an der Zahl, gehörten vorher verschiedenen städtischen und ländlichen Berufen an. Manche waren in dienender Stellung auf dem Lande oder Mädchen in Wien, andere sind ebe-

malige Verkäuferinnen, Stubenmädchen, Arbeiterinnen usw. Ihnen allen gemeinsam ist der Eifer, Intelligenz und große Pünktlichkeit in der Erfüllung des Berufes. Wohl bewährten sich einzelne Schülerinnen schon beim ersten oder einem späteren Stadium der Abrihtung nicht. Sie erklärten ruhig, den Aufgabern nicht gewachsen zu sein und schieden aus. Man findet unter den Fahrerinnen fast ebenso viele verheiratete Frauen wie Mädchen. Eine Anzahl ist aus dem Stande der weiblichen Kutscher hervorgegangen. Sie haben den nicht zu unterschätzenden Vorteil voraus, daß sie den „Fuhrwerkszauber“ der Straße schon genau kennen. Einige sind aus der beweglichen Garde der — Schaffnerinnen übergetreten. Aber alle sind recht brav, fleißig und achtsam, dabei energisch. Allen ist eingeschärft, daß für sie während der Fahrt nur die „Strecke“ zu gelten hat. Für alles andere hat die Motorführerin „Scheuklappen“, nichts interessiert sie, als ihre Aufgabe, das Fahren. Sie müssen das Wiener Straßennetz kennen, die Vorschriften bei Unfällen lernen, gute Auffassung haben und dürfen nicht — farbenblind sein. Sie stehen zumeist im Alter über 20 Jahre. Das Höchstalter für die Aufnahme beträgt 40 Jahre. Sie müssen auch nervenstark sein. Das muß ja auch der Motorführer. Die ärztliche Untersuchung betrifft vor allem auch die Eignung des Nervensystems nebst körperlicher Rüstigkeit. Alles andere ist Sache der Schulung und Auffassungsgabe.

Die Motorführerinnen haben ganz gut „überwintert“. Man gab ihnen Pelzhauben, dicke Filzschuhe, Sweaters und — Hosen. Man gab sozusagen seitens der Straßenbahn acht auf die nicht allzu zahlreichen braven Frauen, die dem Publikum angesichts des Fehlens männlichen Personals einen sehr wichtigen Dienst leisten. In jedem Betriebsbahnhofe ist ihnen Gelegenheit geboten, eine Schale heißer Suppe, Tee oder Kaffee zu nehmen, so oft es gewünscht wird, und um ein paar Heller. Selbstverständlich gebührt den Frauen auch die — Schwerarbeiterbrotkarte, die Lebensmittelversorgung aus den bestehenden Fürsorgeeinrichtungen der Straßenbahn.

Wie lange wir Motorführerinnen bei der Elektrischen haben werden? Das ist noch gar nicht abzusehen. Man wird voraussichtlich noch lange nötig haben und nicht entbehren können. Der anfänglich nur vorsichtig geplante Versuch mit weiblichen Quasikutscherinnen hat sich — das kann ruhig

Osterr. Volk

Bei den neuen Motorführerinnen.

Die Assentierung. — Übungen auf dem stehenden Wagen. — Die Probefahrten. — Letzte Prüfung und „Freisprechung“. — Volle Tagesleistung und keine größeren Unfälle. — Lob der Wiener Fahrerinnen.

Seit wenigen Monaten ist das Wiener Straßenbild um die neue Erscheinung der „elektrischen“ Motorführerin bereichert. Von weitem nähert sich im Eiltempo ein rot-weißer Zug mit dem wohlvertrauten Saufen der Straßenbahn. Der Zeitungsleser will die Fahrbahn überschreiten. Da klopfen ein paar heftige Fußglockenschläge, und er blickt auf. Gleichzeitig bequemt sich ein störrischer Kohlenwagen, endlich das Geleise zu verlassen. Soweit wäre alles selbstverständlich, kein Mensch denkt sich etwas dabei. Aber während der Wagen schon ganz nahe ist, entdecken die dicht um die Haltestelle gescharrten Passagiere doch etwas Auffallendes. Den — Motorführer... Unter der kleinen Schirmkappe drängt sich eine Fülle blonden Ringelhaares hervor. Ein rosiges, junges Gesichtchen, vielleicht Ohrgehänge oder eine Steadbrotsche bringen den allgemeinen Anschlagung der durch die Ueberfüllung verärgerten Stimmung hervor. Man findet die Straße gar nicht mehr so nüchtern. Man steht und schaut und schaut... Die vordere Plattform ist besetzt von — männlichen Fahrgästen, die auf den Fahrer schmunzelnd wie auf ein Porzellanfigürchen blicken. Und da sagt schon jemand: