

## Meine Straßenbahnschaffnerin.

In allen Ehren!

Meine Straßenbahnschaffnerin — bitte, in allen Ehren — ist leider gar nicht hübsch. Die Gestalt wäre vielleicht gar nicht übel; namentlich von rückwärts, wenn unter der fesch sitzenden, schiefen Kappe die braunen Böpfe der Flechtfrisur heraus schauen, genießt man einen ganz angenehmen Anblick. Aber wenn sie sich umdreht! Zunächst hat der städtische Amtschneider, als er ihr die kommunale Bluse anmaß, nicht im Geringsten auf dasjenige Rücksicht zu nehmen gehabt, was man vor dem Kriege gegen Frankreich „Taille“ genannt hat. (Verzeihung, ich weiß wahrhaftig nicht, wie man das Ding jetzt auf gut patriotisch zu nennen hat.) Das Gesicht meiner Schaffnerin hat wohl auch gewisse vorteilhafte Qualitäten, zum Beispiel, daß es nicht groß ist. Augen nicht sonderlich bemerkenswert, Nase allerdings bedenklich flach, Lippen leider nicht einmal das. Denn sie sind sozusagen gar nicht — man könnte nur von einem Mundrand sprechen. Und doch sind Lippen bei der Schaffnerin nicht so unwichtig, denn sie hat ja fortwährend zu beißen!

Doch lassen wir alle Aesthetik — lieb ist meine Straßenbahnschaffnerin, gut und brav ist sie und überaus mitteilbar bezüglich ihrer Küchenwirtschaft und ihrer sonstigen Verhältnisse familiärer Natur. Und gelehrt ist sie auch, meine Schaffnerin. Sie weiß, was ein Sektor ist, eine Markierungsgrenze und sogar ein Sondertarif des Aufzahlungsgebietes. Sie gibt mir Unterricht darüber, sie erzählt mir von ihrer Fini, die jetzt in die zweite Klasse kommt, und von ihrem Pepi, der tagsüber bei der Greislerin in Kost gehalten wird, weil deren Gewesener der Taufpate war. Sie berichtet mir auch täglich über Finis Wohlbefinden, weil das Mädel — „wie alle Brustkinder“, meinte mein weiblicher Schaffner — etwas hartleibig sei. Deshalb müsse man künstlich nachhelfen; so auch gestern wieder, wenn auch bis nun vergeblich... Kurzum, ich sage justament niemandem, auf welcher Linie meine Straßenbahnschaffnerin fährt, und auf welchem Beiwagen, denn schließlich fahren ja doch gegenwärtig schon 138 Schaffnerinnen auf den Linien unserer städtischen Straßenbahnen — die Ziffer ist authentisch — und da wird es hoffentlich keinem meiner Konkurrenten (oder eigentlich Mitfahrer) möglich sein, die Kondukteurin herauszufinden, der ich diese Zeilen widme — trotz der Lippen, die nicht da sind.

Aber alt, wie man auf den ersten Blick glauben könnte, ist meine Schaffnerin absolut nicht. Sie kann unmöglich über vierzig Jahre alt sein, denn sonst hätte man sie nicht angestellt, weil ja bei der Ausschreibung der Schaffnerinnenstellen die Altersgrenzen amtlich genau mit 20 bis 40 Jahren festgesetzt worden waren. Aber welterfahren ist meine Kondukteurin, als ob sie schon weit über fünfzig wäre und tagsüber nicht von einem Bezirk in den anderen, sondern durch Weltteile führe.

„Wissen Sie“ — sagte sie mir gleich am ersten Tage unserer Bekanntschaft — „die Herren sind alle lieb und gut und unterstützen uns. Aber die Frauen, die haben das ganz bestimmt nicht gerne gesehen, daß man uns zu der Tramway zugelassen hat. Sie denken sich halt, weil doch auch viele ganz junge Personen als Schaffnerinnen genommen worden sind, daß verschiedene Sachen vorkommen könnten! Als ob die Herren grad auf der Plattform der größten Gefahr ausgesetzt wären, wo doch drinnen im Wagen viel hübschere Damen sitzen! Ueberhaupt, wenn man so etwas fürchtet, da müßte man die ganze Tramway abschaffen. Und da wär' erst die Frag', ob — wenn eben alle Leut' dann zu Fuß gehen müßten — das Nachsteigen nicht höhere Dimensionen annehmen möchte.“

Man sieht, meine Schaffnerin besitzt nicht nur Weltweisheit, sondern auch Humor. Sie kann umso ruhiger über solche Dinge sprechen, weil sie (ich könnte darauf schwören) außerhalb jener Gefahrzone sich befindet und noch nie einer Passagierin Anlaß zu einer Drohung mit der Anzeige gegeben hat.

„Bisher“ — erzählte sie mir — „haben zwei Kolleginnen von meinem Bahnhof wegen der Kartenmarkierung oder sonstwie Anstände mit Fahrgästen g'habt, die mit Anzeigen bei der Direktion gedroht haben. Und merkwürdigerweise waren beide Fahrgäste Damen.“

Meine uniformierte Freundin wollte mir eben die Unfälle genauer erzählen — es handelte sich dabei um Millimeter bei der Markierung der Tagesstunden in den Randrubriken des Fahrscheines — als ein Herr mit einer Umsteigkarte auffrang, bezüglich deren weiterer Gültigkeit die Schaffnerin ein wenig Zweifel hegte. Der erste Kondukteur, der die Karte markierte, hatte nämlich zweimal nebeneinander gezwickt, so daß man den Namen der Strecke, auf der der Passagier die Fahrt begonnen hatte, nicht lesen konnte. Meine Schaffnerin war zum ersten Male in einiger Verlegenheit und wandte sich an — mich. Obgleich ich mich nie mit Verkehrsangelegenheiten beschäftigt habe, was ich lebhaft bedaure, gelang es mir doch, auf Grund des Vergleiches mit einer noch völlig ungezwickten Karte, um deren Vorweisung ich die Schaffnerin ersuchte, den Aufsteigeort festzustellen. Es war die Felberstraße. Und es war ein feiner Herr, der dort aufgestiegen war; denn er gab uns — Pardon, nicht mir, sondern nur meiner Schaffnerin — vier Heller, wo doch das Trinkgeld sonst gewöhnlich nur beim Aufsteigen und nicht beim Umsteigen gegeben wird, und da normal die Hälfte beträgt.

„Man kann nie auslernen“, meinte meine Schaffnerin. „Wir sind eine Jede drei Wochen in die Schaffnerschule gegangen, wo wir alle möglichen Sachen gelernt haben; die Geographie von Wien, und was eine Rundlinie, eine Radial- und eine Sonntaglinie ist, und dann die Sicherheitsvorschriften beim Zusammenkoppeln der Waggon und vor der Abfahrt. Es war alles sehr lehrreich. Der Herr Ingenieur Verchenfelder, unser Herr Betriebsinspektor, ist ein guter Herr und hat uns alle ermahnt, wir sollen recht fleißig