

DAS VERKEHRSGEWERBE IN ZÜRICH

Das Sinnfälligste des Lebens einer Großstadt ist immer die Bewegtheit des Straßenbildes, der rege pulsierende Verkehr von Menschen und Fahrzeugen. Wo Verkehr ist, da ist Leben, da ist Geschäftigkeit. Über diese Stimulierung des rein lokalen Verkehrs hinaus gibt großstädtische Wirtschaft auch Anlaß zu einem gesteigerten interlokalen Verkehr. Wo eine mannigfaltige Industrie, angewiesen auf Rohstoffzufuhren von außen, Waren weit über den Bedarf der eigenen Bevölkerung erzeugt, hängt alles von der sicheren Abwicklung der Güterzu- und -wegfuhren ab.

Der Gesamtumfang des Verkehrs, seine Gliederung in Empfang und Versand nach den einzelnen Warenkategorien geben rasche Aufschlüsse über die Struktur der Wirtschaft einer Stadt und über ihre Verknüpfung mit andern Gebieten. Zu dieser einläßlichen Betrachtung bietet nun allerdings die Betriebsstatistik keine Gelegenheit, da sie ja die von den Verkehrsbetrieben transportierten Personen und Güter völlig außer acht läßt. Um die Darstellung etwas zu beleben, wird im folgenden die Berücksichtigung einiger wichtigster verkehrsstatistischer Angaben nicht umgangen werden können.

EINZELNE VERKEHRSZWEIGE

Die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs ist zweifellos weit größer als auf Grund der Ergebnisse der Betriebszählung angenommen werden könnte. Von den 16674 zürcherischen Gewerbebetrieben und 123777 gewerblich tätigen Personen entfallen auf den Verkehr nur 287 Betriebe und 8964 Personen — also keine zwei Prozent aller Betriebe und nur wenig mehr als sieben Prozent aller Beschäftigten. Die Entwicklung ist bei den einzelnen Verkehrsarten recht verschieden verlaufen, wie der folgende Vergleich der beiden Zählungen von 1905 und 1929 zeigt.

Relativ wenig zugenommen hat die Zahl der Beschäftigten der Eisenbahnbetriebe, zu denen nicht nur die Schweizerischen Bundesbahnen gehören, sondern auch die Sihltalbahn und die Ütlibergbahn. Den sieben stadtzürcherischen S.B.B.-Bahnhöfen und

Betriebe und Beschäftigte 1905 und 1929

Betriebsarten	Zahl der Betriebe		Zahl der Beschäftigten		Zunahme der Be- schäftig- ten in %
	1905	1929	1905	1929	
Eisenbahn ¹⁾	15	13	2403	3111	29,5
Straßenbahn ²⁾	2	2	434	1489	243,1
Berg- und Seilbahnen ³⁾	5	3	105	31	- 70,5
Post	33	26	946	1545	63,3
Telegraph und Telephon	22	3	367	998	171,9
Radiostation	—	1	—	10	.
Luftverkehr	1	1	1	37	3700,0
Dampfschiffahrt	1	1	75	89	18,7
Schiffsvermietung	6	9	13	28	115,4
Spedition ⁴⁾ , Taxi, Lagerung	135	211	706	1437	103,6
Private Reisebureaux	6	16	23	178	673,9
Zusammen	226	286	5073	8953	76,5

¹⁾ Ohne Reparaturwerkstätte der S.B.B. — ²⁾ Mit Zentralreparaturwerkstätte der St.St.B., jedoch nicht als Betrieb gezählt — ³⁾ Dazu ist 1905 auch die von einer Aktiengesellschaft betriebene „Zentrale Zürichbergbahn“, die kurz darauf in das Netz der St.St.B. einbezogen wurde, gerechnet worden. Deshalb der scheinbare Rückgang der Zahl der Beschäftigten — ⁴⁾ Dazu gehören auch die Fuhrhaltereibetriebe

dem kaufmännischen Betriebe der Reparaturwerkstätte (die Reparaturwerkstätte selbst wurde als Fabrikbetrieb gezählt) ist ein Stations-, Fahr- und Verwaltungspersonal von 2991 Personen angegliedert. Die Sihltalbahn beschäftigt 112, die Ütlibergbahn 8 Personen. Ist die Zahl der Beschäftigten aller dieser Bahnen um nur rund 30 Prozent größer als im Jahre 1905, so haben dafür die Verkehrsleistungen, die von diesen bewältigt worden sind, eine ungleich größere Steigerung erfahren.

Im Jahre 1910 sind auf den stadtzürcherischen Stationen der S.B.B. 2,6 Millionen Personen mit hier gelösten Fahrkarten oder Abonnementen abgefahren, im Jahre 1929 aber 4,4 Millionen, also 70 Prozent mehr. Es ist zweifellos, daß die Mannigfaltigkeit von Industrie und Handwerk besonders auch die starke Stellung Zürichs als Handelsplatz ein ausgeprägtes geschäftliches Reisebedürfnis zur Geltung bringen muß. Dazu gesellt sich bekanntlich ein reger Fremdenverkehr und eine spürbare Reisefreudigkeit des Zürchers. Wie sich der Güterverkehr und die Einnahmen aus diesem und dem Personenverkehr entwickelt haben, ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich.

Schweizerische Bundesbahnen

	Güterverkehr in Tonnen		Einnahmen in Millionen Franken	
	Versand	Empfang	Personenverkehr	Güterverkehr
1905	189 500	487 000	7,66	5,99
1929	202 200	823 400	22,06	28,53

Die geringe Zunahme des Güterversandes per Achse ist ein Beweis der strengen Konkurrenz des Motorlastwagens, dessen sich besonders in Zürich domizilierte Firmen zu bedienen scheinen.

Auch die Sihltalbahn, die nun auf ihr 40-jähriges Bestehen zurückblicken kann, hat ihre Betriebsleistungen stark gesteigert. Die Zahl der Achsenkilometer ist von 0,94 Millionen im Jahre 1905 auf 2,24 Millionen im Jahre 1929 gestiegen, und wenn diese Sekundärbahn in derselben Zeitspanne die Schar ihrer Fahrgäste bis zum Jahre 1929 auf gut das Dreifache (1,42 Millionen Passagiere) heben konnte, so mag daraus ersehen werden, daß sich der Kreis der Besucher des schönen Sihlwaldes wesentlich erweitert hat. Aber auch als Wohn- und Arbeitsort einer wachsenden Zahl von Leuten gibt das Sihltal der Sihltalbahn einen stabilen wirtschaftlichen Rückhalt, was sich nicht weniger im Güterverkehr äußert. 1905 wurden 141 000 Gütertonnen befördert, 1929 aber rund 248 000 Tonnen.

Den stärksten Aufschwung aller Verkehrsanstalten hat die Städtische Straßenbahn erfahren. Am 2. Oktober 1932 werden es 50 Jahre sein, daß der Zürcher das erstmal in der eigenen Stadt sich in die Straßenbahn setzen konnte. Daß diese Neuerung nicht als allzu revolutionär empfunden wurde, lag an dem gemütlicheren Pferdebetrieb, dem die Hast der elektrischen Traktion noch fremd war. Während vollen 18 Jahren tat das «Röblitram» seinen Dienst zwischen der Altstadt und einigen Vororten. Es hat damit die spätere Stadtvereinigung eigentlich eingeleitet — die Abkürzung Z. T. der «Zürcher Tramway-Gesellschaft» wurde denn auch von der Bevölkerung mit Humor als «Zivil-Trauung» von Zürich und seinen Ausgemeinden interpretiert. Die Pferdebahn ging mit dem 1. Januar 1897 in den Besitz der Stadt über, die dann in den darauffolgenden Jahren die übrigen schon bestehenden elektrisch betriebenen Linien aufkaufte und das Netz planvoll erweiterte. Wenige Monate nach der ersten Betriebszählung im Jahre 1905 ging die letzte private Linie auf städtischem Boden, die Zentrale Zürichbergbahn, die den Verkehr zwischen Bellevue-Kirche Fluntern und Platte-Oberstraß besorgte, in kommunalen Besitz über.

Das Betriebspersonal ist mit 434 Mann im Jahre 1905 insofern nicht vollständig erfaßt, als damals neben der städtischen nur noch die Straßenbahn der Dolderbahn A.-G. zu den Straßenbahnbetrieben gerechnet worden war, nicht aber die Zentrale Zürichbergbahn, die in der Gruppe der Berg- und Seilbahnen gezählt wurde. Daraus erklärt sich die starke Verminderung des Personalbestandes dieser Bahnkategorie von der ersten zur zweiten Betriebszählung. Im Jahre 1929 stehen von den 1489 bei der Straßenbahn Beschäftigten außer den 30 Personen der Forchbahn alle in städtischen Diensten. Mitgerechnet sind dabei auch die 175 Arbeiter und Angestellten der Zentralwerkstätte der Straßenbahn. Am 1. Mai 1931, dem Zeitpunkt des Überganges der Straßenbahn Zürich-Örlikon-Seebach und der Limmattalstraßenbahn in den Besitz der Stadt, zählte die Städtische Straßenbahn 1803 Arbeiter, Angestellte und Beamte, womit sie nach der S. B. B. das personalreichste Bahnunternehmen ist.

In der folgenden Zusammenstellung, die den Aufschwung dieses kommunalen Unternehmens darlegen soll, ist statt 1905 das Jahr 1906, in dem erstmals sämtliche Linien auf städtischem Boden auch von der Städtischen Straßenbahn betrieben worden waren, zum Vergleich herangezogen worden.

Städtische Straßenbahn

	Betriebslänge km	Geleistete Wagen- kilometer 1000 km	Personal	Beför- derte Reisende Millionen	Fahrten pro Ein- wohner	Einnahmen Millionen Franken
1906	28,4	4 532	605	19,05	111	2,32
1929	49,9	17 176	1489	78,28	325	16,43
Zunahme in Prozent	76	279	146	311	193	608

Der Straßenbahnverkehr ist intensiver geworden: bei einer Erweiterung des Verkehrsnetzes um 76 Prozent sind 279 Prozent mehr Wagenkilometer geleistet und 310 Prozent mehr Passagiere befördert worden. Daß diese Steigerung der Verkehrsleistung nicht von einer entsprechenden Personalvermehrung begleitet war, liegt vor allem an der vermehrten Führung von Anhängewagen und der Verminderung der Fahrzeiten (größere Geschwindigkeit, längere Strecken zwischen zwei Haltestellen, rascheres Anfahren).

Das starke Anwachsen des Postverkehrs beeinflußt notwendigerweise auch die Zahl der Beschäftigten. Wie in andern Verkehrs-

betrieben wird auch hier augenfällig, daß die vielen und wichtigen Handelsbetriebe Zürichs, sein entwickelter Groß- und Kleinhandel, seine Banken und Versicherungen, die Fertigwarenindustrie, deren Erzeugnisse ja einen großen Verteilungsaufwand beanspruchen, da sie für die große Masse der Verbraucher bestimmt sind — daß sie alle zu einem umfangreichen Briefwechsel, Postpaket- und Postcheckverkehr neigen, und nicht weniger auch zu einem intensiven Telefon- und Telegrammaustausch. Von 1905 bis 1929 hat sich die Zahl der im Postdienste Stehenden um 63 Prozent vermehrt. Von den 1545 Beschäftigten sind 685 unmittelbar bei der Kreispostdirektion und dem Hauptpostamt, 333 beim Bahnpostamt und 105 im Transitbureau des Eilgutbahnhofes tätig gewesen; der Rest verteilte sich auf 22 Postfilialen in den einzelnen Quartieren. Für die Zwecke des Postverkehrs stand ein Wagenpark von 17 großen Lastautos und 19 leichten Motorfahrzeugen für Gütertransporte zur Verfügung. Gerade diese Motorisierung neben andern neuzeitlichen Betriebsmethoden hat dazu beigetragen, daß die Zunahme der Beschäftigten erheblich geringer ist als die Steigerung der Verkehrsleistungen, von denen die nachstehenden Angaben eine Vorstellung vermitteln.

Postverkehr

	Aufgegebene Korrespondenzen 1000 Stück	Aufgegebene Zeitungen 1000 Stück	Paketpost Versand und Empfang 1000 Stück	Verkaufte Postwert- zeichen 1000 Franken
1905	30 454	22 270	4507	4 407
1929	88 137	61 983	8706	18 225

Vollends im Verkehr des Postcheckbureaus zeigt sich ein gewaltiges Anschwellen des Geschäftsumfanges. Am 1. Januar 1906 wurde der Verkehr mit 487 Konti eröffnet. Der Gesamtumsatz des ersten Betriebsjahres belief sich auf 126,6 Millionen Franken. Ende 1929 waren jedoch 16941 Rechnungsinhaber eingetragen, deren Checkverkehr die Summe von 6242,7 Millionen Franken erreichte.

Noch stärker als bei der Post ist die Zahl der Beschäftigten im Telefon- und Telegraphenbetrieb gestiegen, obwohl gerade hier die Automatisierung viele Hände erspart hat. Von dem 998-köpfigen Personal sind 471 weibliche Arbeitskräfte. Der größte Teil des Personals, gegen drei Viertel, steht im Telephondienst, der aus begrifflichen Gründen einen viel imponierenderen Aufschwung ge-

nommen hat (besonders in der jüngsten Zeit) als der Telegraphenverkehr, der in den letzten Jahren allgemein zurückgeht. Um diese Entwicklung zu zeigen, ist in der folgenden Zusammenstellung zwischen die beiden Betriebszählungsjahre noch das Jahr 1920 eingeschaltet worden.

Telegramm- und Telefonverkehr

	Aufgegebene u. empfangene Telegramme			Zahl der Telefongespräche		
	Inland	Ausland	pro Einwohner	Orts- gespräche	Fern- gespräche	pro Einwohner
	1000 Stück	1000 Stück		in 1000	in 1000	
1905	326,4	428,0	4,53	6126,0	1571,7	37,4
1920	693,0	1386,5	10,03	16499,6	6919,6	99,1
1929	251,1	959,6	5,21	33876,7	15863,7	182,6

Im Jahre 1905 wurden im Ortsnetz Zürich, zu dem damals noch einige Nachbargemeinden mehr gehörten als heute, 641 600 Franken an Gesprächsgebühren vereinnahmt, im Jahre 1929 aber 9 769 200 Franken.

Während die zürcherische Radiostation im Jahre 1905 noch keine Vorgängerin besaß, darf sich die Stadt Zürich rühmen, damals schon den einzigen Vertreter des Luftverkehrs beherbergt zu haben. Wenn auch Kapitän Spelterini, denn um diesen handelt es sich, die Ballonfahreierei mehr als Passion als aus kommerziellen Gründen betrieben hat, so war es ihm doch nicht nur Berufung, sondern auch «Beruf» und «Betrieb» — was 1905 die Statistik findig vermerkt hat, womit die Schweiz und Zürich im besondern schon damals zu einem «Luftverkehrsbetrieb» kamen. Zu einer Luftverkehrsstatistik hat es allerdings noch nicht gereicht, weshalb wir auf einen solchen zeitlichen Vergleich notgedrungen verzichten müssen. Wer sich in die Gefilde zürcherischer Luftverkehrsstatistik aufschwingen will, mag sich an anderer Stelle dieses Heftes kundiger Führung anvertrauen.

Keine heftigen Wellen wirft die Kurve der Entwicklung in der zürcherischen Dampfschiffahrt: die Zahl der Beschäftigten der Zürcher Dampfboot-A.-G. ist von 75 auf 89 gestiegen, im selben Verhältnis haben auch die Verkehrsleistungen zugenommen. — Die betonte Liebe des Zürchers zum See scheint manchen privaten Schiff livermieter zu größerer Unternehmungslust verlockt haben; so schwankend auch der Grund ist, auf dem sich diese Gewerbebetriebe etabliert haben — ihre Zahl ist von 6 auf 9, die der Beschäftigten von 13 auf 28 angestiegen.

Erweitert hat sich auch der Geschäftskreis der Spediteure, der Fuhrhaltereien, des Taxametergewerbes und der Lagerhäuser. Das Personal dieser Betriebsarten hat sich verdoppelt: 1929 gehörten ihnen 1437, im Jahre 1905 erst 706 Personen an. Entsprechend den verkehrstechnischen Wandlungen hat das Speditionsgewerbe eine tiefgehende Umgestaltung durchgemacht im Sinne einer steigenden Motorisierung der Transportmittel. Im Jahre 1905 kam als Traktionskraft fast ausnahmslos das Pferd in Betracht, heute in der Mehrzahl der Fälle das Automobil. Vor einem Vierteljahrhundert wurden im Speditionsgewerbe 927 Zugpferde verwendet, 1929 nur noch 589. Die vermehrte Automobilhaltung ist nun allerdings nicht eine Besonderheit des selbständigen Verkehrsgewerbes. Gerade infolge der Automobilisierung werden Gütertransporte, die früher dem Spediteur übergeben worden waren, mehr und mehr von den Industrie- und Handelsfirmen selbst ausgeführt, so daß heute nur ein Teil des Verkehrs durch das Verkehrsgewerbe zum Rollen gebracht wird. Über die Entwicklung des Automobilmus im allgemeinen in der Stadt Zürich erhalten wir für die beiden Betriebszählungsjahre folgendes Bild:

	Personen- autos	Lieferungs- autos	Lastautos	Einwohner auf 1 Auto
1905	84	.	30	1460
1929	4905	476	1218	34

Wer 1905 aus der Bahnhofhalle auf den Bahnhofplatz hinaustrat, dessen Blick fiel zuerst auf die lange Reihe von Pferdendroschken, in denen sich so gemütlich durch die Straßen bummeln ließ. Ein halbes Hundert solcher Droschkenhalter mit ungefähr der doppelten Zahl von Pferden stand den Besuchern Zürichs zu Diensten. Heute sind sie nicht nur vom Straßenbild, sondern auch aus der Statistik verschwunden. Dafür hat diese 43 Taxameterbetriebe mit 223 Personenautos gezählt. Unter ihnen befinden sich drei Großbetriebe mit zusammen rund 150 Wagen, die übrigen sind größtenteils Kleinbetriebe mit 1 bis 2 Wagen. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß der Kraftwagenbetrieb der Städtischen Straßenbahn 1929 16 Personen beschäftigte und 7 Autobusse besaß; Ende 1931 ist sein Autopark auf 33 Wagen angestiegen.

Wenn der Personalbestand der Reisebureaux ein Barometer für die Reiselust der Bevölkerung wäre, so hätte sich diese ungemein gehoben ... 1905 waren in den 6 privaten Reisebureaux 23 Personen beschäftigt, 1929 aber in 23 Bureaux 178 Personen.

GRÖSSE DER BETRIEBE

Eisenbahn, Straßenbahn, Post, Telegraph und Telephon — diesen großen staatlichen oder kommunalen Verkehrsunternehmungen ist typisch groß-betrieblicher Charakter eigen. Nur daß der «Betrieb» einer Bahn immer ganz anderer Natur ist als der eines großen Industrie- und Handelsunternehmens, wo es sich um ausgedehnte Fabrikräume und Fluchten von Bureaux oder Läden handelt. Volle zwei Drittel aller im Verkehr Beschäftigten entfallen infolgedessen auf Großbetriebe mit mehr als 500 Personen. Einzig das Speditionsgewerbe und die Fuhrhaltereien sind mit wenigen Ausnahmen kleinbetrieblich organisiert; immerhin sind auch in diesem Gewerbebezirk einige größere Betriebe von Bedeutung vertreten. Wer sich für weitere Einzelheiten interessiert, findet solche in nachstehender Tabelle.

Zahl der Beschäftigten nach Betriebsgruppen und
Betriebsgrößenklassen

Beschäftigte Personen	Eisenbahn, Straßen- bahn, Seilbahn	Post, Telegraph, Telephon	Luft- verkehr, Schiffahrt	Spedition, Fuhrhaltereien, Taxameter, Lagerhäuser	Private Reise- bureaux	Zusammen
501 u. mehr	4304	1604	—	—	—	5908
251-500	—	333	—	—	—	333
201-250	—	—	—	—	—	—
151-200	—	—	—	—	—	—
101-150	—	105	—	138	—	243
51-100	141	56	89	351	—	637
26- 50	30	263	37	198	37	565
21- 25	22	48	—	—	24	94
16- 20	87	18	—	84	37	226
11- 15	14	85	—	62 ²⁾	40	201
6- 10	27	28 ¹⁾	6	233	20	314
4- 5	—	9	9	156	14	188
2- 3	6	4	12	173	5	200
1	—	—	1	53	1	55
Zusammen	4631	2553	154	1448	178	8964

1) Mit einer Radiostation mit 10 Beschäftigten
2) Eingerechnet ein Dienstmännerinstitut mit 11 Beschäftigten

SOZIALE SCHICHTUNG DER BESCHÄFTIGTEN

Die großen Verkehrsbetriebe gehören entweder dem Bund oder der Gemeinde, die Nebenbahnen sind im Besitze von Aktiengesellschaften, ebenso die Dampfschiffahrt und der Luftverkehr, außerdem eine Reihe von größeren Betrieben des Speditionsgewerbes und die meisten Reisebureaux. Dem privaten Unternehmer verbleibt im Verkehr somit nur noch ein enger Bezirk selbständiger Betätigung. Von den 8964 in zürcherischen Verkehrsbetrieben Beschäftigten arbeiteten 7005 bei Bund und Gemeinde und 722 Personen in Betrieben, die Einzelpersonen gehören, davon allein in Fuhrhaltereien, im Taxigewerbe etc. 668 Personen.

Unter diesen Umständen ist die Zahl der Selbständigen sehr gering, nur 2,1 Prozent können sich als Geschäftsinhaber bezeichnen. In keinem Wirtschaftszweig finden wir die Selbständigen so schwach vertreten wie im Verkehr. Im Handel sind 15,6 Prozent, in Industrie und Handwerk 10,6 Prozent aller Beschäftigten selbständig. Um

Beschäftigte nach der Stellung im Betriebe 1929

Grundzahlen

Betriebsarten	Inhaber, Pächter	Betriebsleiter, Direktoren	Verwaltungs- und Bureau-personal 1)	Techn. Personal, Ingenieure etc.	Arbeiter, Gehilfen etc. 2)	Beschäftigte Personen	
						überhaupt	davon weiblich
Eisenbahn	—	34	546	200	2331	3111	27
Straßenbahn	—	21	60	20	1388	1489	2
Berg- und Seilbahn	—	3	2	2	24	31	1
Post	—	31	614	—	900	1545	51
Telegraph und Telephon	—	6	649	15	328	998	472
Radiostation	—	1	3	6	—	10	2
Luftverkehr	—	1	4	7	25	37	2
Schiffahrt	7	6	5	1	93	117 ³⁾	8
Spedition etc., Lagerung ⁴⁾	181	41	401	2	792	1448 ⁵⁾	140
Private Reisebureaux	4	13	152	1	8	178	45
Zusammen	192	157	2436	254	5889	8964	750
Davon weiblich	8	2	697	—	18	750	.

1) Einschließlich kaufmännische Lehrlinge — 2) Einschließlich gewerbliche Lehrlinge
 3) Einschließlich 5 gelegentlich tätige Familienangehörige in der Schiffsvermietung —
 4) Einschließlich ein Dienstmännerinstitut mit 11 Beschäftigten — 5) Einschließlich 31 gelegentlich tätige Familienangehörige

so größer ist der Anteil des Bureaupersonals und der Arbeiter: im Verkehr gehören 93 Prozent zu diesen beiden sozialen Schichten. Die landläufige Vorstellung, daß die Industrie die stärkste Anhäufung proletarischer Existenzen aufweise, ist nur dann richtig, wenn damit deren absolute Zahl gemeint ist. Anteilmäßig weist der Verkehr das größte Kontingent Unselbständigerwerbender auf: im Handel entfallen in der Stadt Zürich 76,1 Prozent, in Industrie und Handwerk 87,5 Prozent, im Verkehr aber 95,7 Prozent aller Beschäftigten auf Bureau- und Verwaltungspersonal, Techniker und Arbeiter. Der Mitarbeit gelegentlich tätiger Familienangehöriger zieht der moderne Verkehr enge Grenzen, sie findet sich nur noch bei einigen Fuhrhaltern, Spediteuren und Bootvermietern.

Die Zahl der weiblichen Arbeitskräfte bleibt im Verkehr sehr klein: nur 750 Personen oder 8,4 Prozent aller Beschäftigten gehören dem weiblichen Geschlechte an. Die Arbeitsplätze der Frauen sind zu rund zwei Dritteln in den Telegraphen- und Telephonämtern und zu einem Viertel in den Bureaux der Spediteure und Reiseagenturen.

Beschäftigte nach der Stellung im Betriebe 1929

Promille

Betriebsarten	Inhaber, Pächter	Betriebsleiter, Direktoren	Verwaltungs- und Bureau-personal 1)	Techn. Personal, Ingenieure etc.	Arbeiter, Gehilfen etc. 2)	Beschäftigte Personen	
						überhaupt	davon weiblich
Eisenbahn	—	11	176	64	749	1000	9
Straßenbahn	—	14	40	14	932	1000	1
Berg- und Seilbahn	—	96	65	65	774	1000	32
Post	—	20	397	—	583	1000	33
Telegraph und Telephon	—	6	650	15	329	1000	473
Radiostation	—	100	300	600	—	1000	200
Luftverkehr	—	27	108	189	676	1000	54
Schiffahrt	60	51	43	8	795	1000 ³⁾	68
Spedition etc., Lagerung	125	28	277	1	547	1000 ⁴⁾	97
Private Reisebureaux	22	73	854	6	45	1000	253
Zusammen	21	17	272	28	657	1000	84
Davon weiblich	42	13	286	—	3	84	.

1) Einschließlich kaufmännische Lehrlinge — 2) Einschließlich gewerbliche Lehrlinge —
3) Einschließlich 43 Promille gelegentlich tätige Familienangehörige — 4) Einschließlich
22 Promille gelegentlich tätige Familienangehörige

VERGLEICH MIT DEN ANDERN SCHWEIZERISCHEN GROSSTÄDTEN

Wie der Handel, so konzentriert sich auch der Verkehr in den Städten. Für reichlich 30 Prozent des gesamten schweizerischen Verkehrspersonals, nämlich 25 229 Personen, sind die vier Großstädte Basel, Bern, Genf und Zürich zuständig. Absolut betrachtet stellt Zürich den größten Bestand von Leuten im Verkehrsdienst. Wie aber die nachfolgende Zusammenstellung zeigt, fallen diese nicht so sehr ins Gewicht wie in Basel und Bern.

	Im Verkehr Beschäftigte von je 100 in Gewerbe- betrieben Tätigen	Im Verkehr Beschäftigte auf 1000 Einwohner
Basel	10,8	54
Bern	10,2	41
Genf	6,6	27
Zürich	7,2	38

Basel als das wichtigste Tor an der Nordgrenze unseres Landes ist mehr als jede andere Stadt Vermittlerin des Verkehrs. In Basel sind 10,8 Prozent aller gewerblich Beschäftigten im Verkehr tätig. Bern rückt allerdings sehr nahe an dasselbe Verhältnis, aber nicht deswegen, weil es einen besonders großen Verkehr zu bewältigen hätte, sondern weil die Bundesstadt Sitz der zentralen Bundesbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung ist. Wie sehr im Gegensatz dazu Basel wirklich ein Knotenpunkt des internationalen Personen- und Güterverkehrs ist, geht einmal aus der großen Zahl des Eisenbahnpersonals hervor, dann aber auch daraus, daß im baslerischen Speditionsgewerbe fast ebensoviele Personen beschäftigt sind, wie in den drei übrigen Städten zusammen.

Betriebsarten	Basel-Stadt (Kanton)	Zahl der Beschäftigten		
		Bern	Genf	Zürich
Eisenbahn	3385	1759	745	3111
Straßenbahn	756	407	581	1489
Post	917	1194	625	1545
Telephon	405	706	436	998
Spedition, Lagerhäuser	2641	378	965	1437
Übrige	74	71	220	384
Zusammen	8178	4515	3572	8964

Bei der Durchsicht der vorstehenden Zusammenstellung fällt für Zürich auf, daß es im Vergleich zu den drei andern Städten bei der Straßenbahn, der Post und bei Telegraph und Telephon die höchsten

Beschäftigtenziffern hat. Gerade in dem hohen Personalbestand von Post und Telephon kommt Zürichs Charakter als Handelsstadt erneut zum Ausdruck. Im Ortsverkehr wurden im Jahre 1929 in Basel 16,28 Millionen Ortsgespräche geführt, in Bern 11,23 Millionen, in Zürich jedoch 33,87 Millionen. Im Telegrammverkehr ist der Unterschied noch größer: Basel 552 100, Bern 262 700 und Zürich 1 210 000 eingegangene und abgesandte Telegramme.

Die große Zahl von Beamten, Angestellten und Arbeitern der Straßenbahn in Zürich mag ihre Erklärung in dem ausgedehnten Tramnetz und dem rege pulsierenden innerstädtischen Verkehr finden. Die städtischen Straßenbahnen haben in Basel 39,9 Millionen, in Bern 22,7 Millionen, in Zürich dagegen 78,3 Millionen Fahrgäste befördert.

Vielgestaltigkeit erkannten wir früher schon als Merkmal von Industrie und Handwerk und des Handels in der Stadt Zürich. Dieser Auszeichnung entzieht sich auch der Verkehr nicht. Bahnbenutzern eröffnet sich die reiche Wahl zwischen den großen Linien der S.B.B., den kurzweiligen Strecken der Sihltalbahn und der Ütlibergbahn. Und wer nicht mit dem Tram oder dem Autobus auf den Zürichberg fahren will, kann es mit einer der reizvollen Seilbahnen tun. Die Schönheiten des Sees können beschaulich von der kleinen «Schwalbe» oder dem großen Raddampfer aus genossen werden; wer körperliche Anstrengung nicht scheut, rudert sich selbst auf schwankendem Schiffchen hinaus. Nachts, wenn der große Verkehr ruht, findet sich immer noch ein Taxameter, der den Verspäteten rasch heimwärts geleitet. Neben allen diesen Verkehrsmitteln, die wir als selbstverständlich zu betrachten gewohnt sind, erachten wir es als ebenso natürlich, daß wir dem Luftverkehr angeschlossen sind. Auch Basel, Bern und Genf sind es. Aber die Tücke der Betriebsstatistik hat Basel und Genf aus der Liste der Hüter von Luftverkehrsbetrieben gestrichen, so daß eigentlich nur Bern in der Mannigfaltigkeit der Verkehrsarten mit Zürich rivalisieren kann. . . .

Dr. W. Spühler