

Monatsschrift "Eesti Statistika"
Nr. 107/4/
Zusammenfassende Übersicht des Inhalts.

Der Verkehr von Motorfahrzeugen über die Grenze
im Jahre 1937.

Der Verkehr von Motorfahrzeugen über die Landesgrenzen nimmt mit jedem Jahre fortgesetzt zu. Das gilt sowohl für ausländische Fahrzeuge, die Estland besuchen, als auch für estnische Fahrzeuge, die sich ins Ausland begeben. Die Anzahl der ersteren war im Berichtsjahr auf 675 /darunter 482 Personenautos/, d.h. gegenüber dem Vorjahre um 27,7% gestiegen. In wesentlich geringerem Masse ist die Anzahl der Tage, welche diese Fahrzeuge in Estland verbrachten, gestiegen /3.940/, nämlich bloss um 8,1%, so dass der Durchschnittsaufenthalt pro Auto im Berichtsjahr sogar ein wenig zurückgegangen ist /von 8 auf 6,3 Tage/. Der Hauptverkehr entfällt wie auch früher auf die Monate Mai bis Oktober. Der Herkunft nach stammten die Motorfahrzeuge aus 23 Staaten, in erster Linie Lettland, Finnland, Deutschland und Schweden.

Die Anzahl der aus Estland ins Ausland gefahrenen Motorfahrzeuge stieg im Berichtsjahre auf 139 /davon 109 Personenautos/, d.h. gegenüber dem Vorjahre um 9,4%, während die Anzahl der von diesen Fahrzeugen im Auslande verbrachten Tage mit 2.476 um 24,9% zurückgegangen ist.

Anzahl der Fahrräder im Jahre 1937.

Die Anzahl der Fahrräder ist im Laufe der letzten fünf Jahre ~~etwas~~ schnell gewachsen und erreichte im Berichtsjahr ~~132.930~~ überwiegende Zahl, nämlich 105,359 auf das flache Land entfiel. Gegenüber dem Vorjahre betrug die Zunahme 28,5%, von denen 85,6% auf das flache Land entfielen. Auf je 100 Einwohner entfielen 11,6 Fahrräder, auf das flache Land allein gerechnet 13,8 Fahrräder.

Die Binnenwasserwege im Jahre 1937.

Die Navigation auf den Binnenwasserwegen war um rund 14 Tage kürzer als im Vorjahre, worauf wohl auch der Umstand zurückzuführen ist, dass sowohl die Anzahl der den Verkehr vermittelnden Fahrzeuge, als auch die Anzahl der beförderten Passagiere zurückgegangen ist, wohingegen die Menge der beförderten Waren gestiegen ist.

Der Haupthafen im Verkehr auf den Binnenwasserwegen ist nach wie vor Tartu. Gegenüber dem Vorjahre ist der Warenverkehr um 22% gestiegen. 98% des über Tartu gehenden Warenverkehrs entfällt auf den Import, der sich im wesentlichen aus verschiedenen Holzmaterialien zusammensetzt. Im Passagierverkehr verteilte sich die Gesamtsumme der Passagiere nahezu gleichmässig auf ein- und ausgereiste Personen. Die Anzahl der regulär unterhaltenen Tourenverbindungen im Verkehr auf den Binnenwasserwegen betrug 10. Geflösst wurden auf den Binnenwasserstrassen im Berichtsjahre über eine Viertel Million Balken und Klötze und rund 5000 m³ Props, Sulphat- und Papierholz, insgesamt rund 50% Holzmaterialien mehr als im Vorjahre.

Verkehrsunfälle im Jahre 1937.

Im Strassenverkehr wurden im Berichtsjahre 514 Unfälle registriert, von denen 444 auf Motorfahrzeuge entfielen. Die Anzahl der Unfälle auf je 1000 Kraftfahrzeuge gerechnet hat dem Vorjahre gegenüber stark abgenommen /um 28,4%/. Bei nahezu 50% der Unfälle kamen Menschen zu Schaden, was in 5,8% der Fälle den Tod der verunglückten Person zur Folge hatte.

Rund der dritte Teil der Unfälle entfiel auf das flache Land, der

Rest auf die Städte, davon allein auf Tallinn 43,6% der Gesamtzahl, d.h. mehr als auf dem Lande zusammengekommen. Der Zeit nach entfielen die meisten Unfälle auf die Sommermonate, wohl angesichts des intensiveren Verkehrs in dieser Saison; der Tageszeit nach ereigneten sich die meisten Unfälle um die Mitte des Tages von 12 - 17 Uhr.

Als Hauptschuldige bei den Unfällen erwiesen sich mit rund 33% der Fälle Personenautos, gefolgt von Lastautos mit rund 23%, Pferdefuhrwerken mit 13% und Fussgängern mit 11%. Rund 50% der Unfälle bestanden in Zusammenstößen von Fahrzeugen; es folgen Unfälle ohne Zusammenstoss /16,4%/, Überfahren von Fussgängern /16,0%/ usw.

Bei den Unfällen kamen insgesamt 300 Personen zu Schaden, von denen etwa ein Drittel schwer, über die Hälfte leicht verletzt wurden, während rund 10% der verunglückten Personen getötet wurden. Dem Geschlecht nach sind hierbei die Männer stark in der Überzahl /77,7%/.

Über 70% aller Unfälle waren auf die Schuld der Fahrzeugführer zurückzuführen, über 10% auf Fussgänger.

Auf den Eisenbahnen wurden im Jahre 1937 57 Unfälle mit Menschen registriert, bei denen 39 Menschen getötet, 11 Personen schwer und 7 leicht verletzt wurden. Das macht auf je 1 Million Zugkm 10,4 Unfälle und zwar 7,1 Todesfälle und 3,3 Verletzungen.

Arbeitskonflikte und Streiks in den Jahren 1936 und 1937.

Bis zum Jahre 1935 bestand bei Konflikten zwischen Leitungen und Arbeitern der industriellen Betriebe für letztere Streikfreiheit. Durch ein im Jahre 1936 ergänztes und abgeändertes Dekret vom 25.X 1935 wurde zur Beilegung derartiger Streitigkeiten durch Begründung einer Kommission zur Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten für diese letztere das System des Schiedsgerichts eingeführt. Die Aufgabe dieser Kommission besteht in der Vermittlung zwischen den beiden Parteien im Sinne der Erzielung einer Einigung, der im Falle des Gelingens die Rechtskraft eines Kollektivvertrages zukommt. Kann eine Einigung nicht erzielt werden, so fällt die Kommission die Entscheidung, die für beide Teile bindend ist.

Von den im Laufe der beiden Berichtsjahre entstandenen Arbeitskonflikten wurde rund die Hälfte von dieser Kommission geschlichtet, während die Schlichtung der anderen Hälfte durch die Arbeitsinspektoren erfolgte. Der oben erwähnten Kommission unterbreitet wurden im Jahre 1936 24 und im Jahre 1937 31 Fälle, an denen ca 14.000 resp. 15.700 Arbeiter interessiert waren, wobei es sich in der Hauptsache um Lohnforderungen handelte, namentlich im Zusammenhang mit dem Ansteigen der Lebenshaltungskosten. In zweiter Linie folgte die Forderung des Abschlusses von Kollektivverträgen. Die Lohnforderungen schwankten zwischen 10-35% Zulage zu den bestehenden Löhnen, und wurden im Durchschnitt zu etwa 30% befriedigt.

Angesichts der Einführung des obligatorischen Schiedsgerichts für die Schlichtung von Arbeitskonflikten, war die Anzahl der Streiks in den Berichtsjahren sehr gering, indem ihre Anzahl sich im Jahre 1937 beispielsweise auf bloss 5 mit 629 Arbeitern belief, wobei diese Streiks überdies noch sehr kurzfristig waren. Gegenüber dem Jahre 1936 war die Anzahl der Streiks von 16 auf 5 gesunken, die Anzahl der beteiligten Arbeiter um ca 75%.

Der Grenzverkehr im Jahre 1937.

Im allgemeinen ist der Grenzverkehr in den letzten Jahren zurückgegangen, doch bezieht sich das bloss auf den Verkehr mit Lettland auf Grund von Inlandpässen, während der Verkehr mit dem Auslande auf Grund von Auslandspässen ebenso wie der Verkehr mit Finnland auf Grund von Reisekarten steigende Tendenz aufweist. Im Grenzverkehr zwischen Estland und Lettland war der Anteil der estnischen Bürger im Berichtsjahre auf rund 50.000 gesunken, was gegenüber dem Hochstand der Jahre 1928-30 einen Rückgang von

über 50% bedeutet. Übrigens hält sich diese Zahl schon seit Jahren annähernd auf dem gleichen Niveau, so dass sie wohl als normal angesprochen werden kann. Der Hauptverkehr entfällt der Zeit nach auf die Sommermonate, den Grenzpunkten nach auf Tallinn, gefolgt von der Grenzstation Walga. Über 50% des Grenzverkehrs entfällt auf den Tagesverkehr über die einzelnen Grenzpunkte an der Grenze mit Lettland. Der Grenzverkehr mit Ausländern ergab im Berichtsjahre ein Minus von 120; da die Auswanderungsstatistik ca 600 ausgewanderte Bürger registrierte, so muss auf eine Einwanderung von rund 500 Personen geschlossen werden.

Die Bevölkerung der Städte und Flecken im Jahre 1937.

Die Bevölkerung der Städte erreichte zum 1.I 1938 345.408 Personen, davon 43,8% Männer und 56,2% Frauen, resp. 30,4% der Gesamtbevölkerung. Mithin ist die Bevölkerung der Städte im Berichtsjahre um 3.854 Personen resp. 1,1% gewachsen, d.h. der Zuwachs hat gegenüber den drei vorhergehenden Jahren abgenommen, deren Zuwachs seinerseits den durchschnittlichen Zuwachs der Jahre 1922-34 bedeutend überwog. Im übrigen bezieht sich dieser Zuwachs aber in der Hauptsache auf einige wenige Zentren, in erster Linie Tallinn und Nõmme, während die Bevölkerung mancher Städte sogar zurückgegangen ist. Die Bevölkerungsbewegung innerhalb der Städte hält sich schon seit einigen Jahren auf einem relativ stabilen Niveau, wobei der Wohnungswechsel in der Hauptsache in den Herbstmonaten erfolgt.

Die Bevölkerungszahl der Flecken erreichte zum 1.I 1938 25.017 Personen resp. 2,2% der Gesamtbevölkerung, davon 45,2% Männer und 54,8% Frauen. Die Zunahme betrug mithin 2,0%.

Da der natürliche Bevölkerungszuwachs in den Städten negativ ist, so ist der Zustrom vom Lande in die Städte weit grösser gewesen, als der faktische Zuwachs schliessen lässt, indem das flache Land nicht nur seinen Geburtenüberschuss an die Städte abgegeben hat, sondern darüber hinaus noch eine weitere Anzahl von Personen, so dass die Landbevölkerung von Jahr zu Jahr zurückgeht.

Die Feuerschäden im Jahre 1937.

Im Berichtsjahre hat die Anzahl der Feuerschäden um 24 abgenommen, während die Schadenssumme um 702 T.Kr. gestiegen ist. Die Gesamtzahl der Feuerschäden belief sich auf 699 gegen 723 im Vorjahre; aufs flache Land entfielen hiervon 520 Schäden. Der Jahreszeit nach entfielen auf dem flachen Lande die meisten Schäden auf den Sommer. Die Ursache der Feuerschäden war in den bei weitem meisten Fällen /nahezu 50%/ auf Unachtsamkeit zurückzuführen; die Anzahl der Brandstiftungen zeigt in den letzten Jahren eine rückläufige Tendenz.

Der durch Feuer im Berichtsjahre verursachte Gesamtschaden erreichte 1.997 T.Kr., von denen 1.410 T.Kr. aufs flache Land entfielen.

Bei insgesamt 49 Feuerschäden fanden 5 Personen den Tod, während 128 Personen beschädigt wurden, von denen 19 später ihren Verletzungen erlagen.

Die Säuglingssterblichkeit im Jahre 1936.

Die Säuglingssterblichkeit ist im Laufe der letzten Jahre ständig zurückgegangen, indem sie von 96,2 Fällen auf je 1000 Geburten im selben und im Vorjahre geborene Säuglinge im Durchschnitt der Jahre 1930-34 auf 90,1 im Jahre 1936 gesunken ist, bei einem allgemeinen Sterblichkeitskoeffizienten von 15,6 auf je 1000 Einwohner. In die Augen fällt nach wie vor die relativ hohe Sterblichkeit der Knaben mit einem Plus von rund 33,2%. Sehr wesentlich beeinflusst wird die Säuglingssterblichkeit durch den Fa-

milienstand der Eltern, d.h. die Sterblichkeit der unehelich geborenen Säuglinge übertrifft die der ehelich geborenen nach wie vor um ein Bedeutendes. Was die Reihenfolge der Geburten anlangt, so erweist es sich, dass die Kinder der drei ersten Geburten sich als wesentlich lebensfähiger erweisen, als die der weiteren Geburten. In den Städten ist die Säuglingssterblichkeit geringer als auf dem flachen Lande. Im übrigen geht die Sterblichkeit indessen in den letzten Jahren auf dem Lande zurück, während sie sich in den Städten etwa auf dem gleichen Niveau hält.

Im Alter von 0-1 Monat sterben von je 1000 im selben und vorigen Jahre geborenen Säuglingen durchschnittlich /1930-34/ rund 37, im Alter von 1-11 Monaten rund 60. Die Todesursache ist in den Städten in der Mehrzahl der Fälle /rund 20%/ angeborene Schwäche und körperliche Gebrechen, des weiteren Erkrankungen der Atmungs- und Verdauungsorgane und Krämpfe /namentlich auf dem flachen Lande/.

Den Jahreszeiten nach entfielen die meisten Todesfälle in der Säuglingssterblichkeit auf das II Jahresquartal, gefolgt vom III.