

Einnahmen und Ausgaben der Kreisverwaltungen im
Wirtschaftsjahre 1936/37.

Die budgetmässigen Einnahmen und Ausgaben der Kreisverwaltungen balanzierten im Wirtschaftsjahre 1936/37 mit 6.137 Tausend Kr., was gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme um rund 30% darstellt. Die faktischen Einnahmen erwiesen sich um rund 1% grösser als vorgesehen, die faktischen Ausgaben um rund 10% kleiner. Die Einnahmen überstiegen die Ausgaben in sämtlichen Kreisverwaltungen, indem sie insgesamt einen Überschuss im Betrage von 647,8 T.Kr. ergaben, d.h. wesentlich mehr als im Vorjahre.

Die Einnahmen der Kreisverwaltungen erreichten im Berichtsjahre 6.206,0 T.Kr., d.h. rund 20% mehr als im Vorjahre, die Ausgaben 5.558,2 T.Kr., d.h. 16% mehr als im Vorjahre. Die Haupteinnahmequellen stellten die Steuern dar. Die Hauptausgaben entfallen auf die Verwaltung, das Bildungs-, Sanitäts-, Fürsorge- und Kommunikationswesen.

Die Bilanz der Kreisverwaltungen ist im Berichtsjahre bedeutend gestiegen, indem sie zum 31.III 1937 die Summe von 7.358,4 T.Kr. erreichte gegen 6.290,2 T.Kr. am selben Termin des Vorjahres. Die Gesamtsumme der Schulden bezifferte sich auf 526,0 T.Kr., d.h. sie hatte gegenüber dem Vorjahre um 221,8 T.Kr. abgenommen.

Schifffahrt und Seetransporte im Jahre 1937.

Im Jahre 1937 trafen im Hochseeverkehr 2.597 Schiffe mit 1.073.037 net.reg.tn in estnischen Häfen ein, und im Kabotageverkehr 7.395 Schiffe mit 435.202 net.reg.tn, d.h. etwa ebenso viel wie im vergangenen Jahre, das seinerseits einen Rekord darstellte. Bedeutend gestiegen ist gegenüber dem Vorjahre der Warentransport im Hochseeverkehr, und zwar von 808.558 tn im Jahre 1936 auf 926.632 tn, d.h. um über 14%, wobei der Import um 18,3% zunahm, der Export um 13,3%, auf den dessenungeachtet 56,4% des Gesamtumsatzes entfielen. Ganz gering ist der Transit, der im Berichtsjahre mit rund 2.000 tn niedriger stand als je vorher. Im Kabotageverkehr hatte der Warentransport im Berichtsjahre bloss um 1,0% zugenommen. Der Passagierverkehr mit dem Auslande hielt sich auf dem Niveau des Vorjahres.

Über 70% der gesamten im Berichtsjahre in den Häfen Estlands eingelaufenen Tonnage entfielen auf den Hafen von Tallinn, dem der Pärnuer Hafen in weitem Abstände mit 6,3% folgt.

Der gesamte Schiffsverkehr zwischen Estland und dem Auslande wickelte sich zwischen den Häfen Estlands und den Häfen von 20 ausländischen Staaten ab, unter denen Finnland, Deutschland, Grossbritannien und Schweden mit über 70% des Gesamtverkehrs an der Spitze marschieren. Im Warenverkehr nimmt Grossbritannien mit 32,1% des gesamten Warenverkehrs die erste Stelle ein, gefolgt von Deutschland mit 27,0%, im Passagierverkehr marschiert Finnland mit nahezu 65% des Gesamtverkehrs an der Spitze.

Den Seeverkehr in der Hochseefahrt vermittelten ausser estnischen Schiffen Fahrzeuge 17 ausländischer Staaten, wobei Estland mit rund 30% der den Verkehr aufrecht erhaltenden Schiffe an erster Stelle stand, gefolgt von Finnland mit 15,0%. Am Warenverkehr ist der Anteil der estnischen Schiffe im Berichtsjahre auf rund 40% gestiegen, an zweiter Stelle stehen deutsche Schiffe mit rund 30%. Über die Hälfte des Passagierverkehrs wird von estnischen Schiffen besorgt; vom Rest entfällt der Löwenanteil auf Finnland. Regelmässige Tourenverbindungen zwischen Estland und dem Auslande vermittelten im Berichtsjahre 15 Schifffahrtslinien, d.h. 2 mehr als im Vorjahre. 5 dieser Linien wurden von estnischen Schiffen bedient, der grösste Teil der übrigen von deutschen.

In der Kabotagefahrt ging der Warenverkehr gegenüber dem Vorjahre ein wenig zurück /von 202.164 auf 183.753 tn/, freilich vermutlich nur scheinbar, insofern im Berichtsjahre mehr Waren als im Vorjahre aus solchen Küstenorten ausgeführt worden sein dürften, in welchen der Warenverkehr nicht registriert wird, wie sich aus dem Umstande schliessen lässt, dass die Einfuhr im Kabotageverkehr sich gegenüber dem Vorjahre nicht verändert hat. Der Passagienverkehr in der Kabotagefahrt nahm um 2,2% zu. Die 11 in der Kabotagefahrt einen regelmässigen Verkehr aufrecht erhaltenden Tourenlinien dienten in der Hauptsache dem Passagierverkehr, den sie zu 95% bewältigten, wogegen vom Warentransport nur 18% auf diese Tourenlinien entfielen.

Länge des Arbeitstages in der Industrie 1933-37.

Seit dem Jahre 1933 hat sich im Zusammenhang mit dem Abflauen der Wirtschaftskrise und dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung die Lage in der Industrie radikal verändert. Insbesondere hat auch die Anzahl der Arbeitsstunden sehr bedeutend zugenommen, indem sie in der Gross- und Mittelindustrie von etwa 56 Millionen auf über 100 Millionen gestiegen ist. Gleichzeitig ist auch die Länge des Arbeitstages gewachsen in der Grossindustrie zwar um 1,9%, während die Anzahl der Überstunden von 1,8% auf 4,7% der Gesamtzahl der Arbeitsstunden gestiegen ist. Angesichts inzwischen erlassener gesetzlicher Bestimmungen einerseits und gewisser Veränderungen in der Struktur der Industrie andererseits hat es indessen den Anschein, dass die Arbeitszeit die Rekordhöhe der wirtschaftlichen Blüteperiode vor Ausbruch der letzten Krise nicht mehr erreichen wird. Am längsten ist der Arbeitstag gegenwärtig in den Unternehmen, die 20-49 Arbeiter beschäftigen; er erreichte hier für die Männer im II Halbjahr 1937 8,22 Stunden, wobei ca 50% der Arbeiter Überstunden machten, die 6,4% der normalen Arbeitszeit ergaben. Im allgemeinen hat der Arbeitstag in den grösseren Unternehmen, die mehr unter den Folgen der Krise zu leiden gehabt hatten, mehr zugenommen, als in den mittleren und kleineren Unternehmen. Der Branche nach gilt das namentlich für die chemische Industrie, die Metallindustrie, die Holzbearbeitung und die Herstellung von Nahrungs- und Genussmitteln, wo nahezu überall über 8 Stunden täglich gearbeitet wurde. Was die Ausnutzung der den Arbeitern gesetzlich zugebilligten Erholungstage anlangt, so blieben im Jahre 1937 in der Grossindustrie rund 97.000 solcher Tage von den Arbeitern ungenutzt. In der Grossindustrie arbeiten ca 60% der Männer und über 80% der Frauen im Rahmen der normal vorgesehenen Arbeitszeit, d.h. mit 8-stündigem Arbeitstage. Im übrigen ist aber die Anzahl der Abweichungen von dieser Regel je nach den Arbeits- und Lohnverhältnissen in den einzelnen Industriezweigen sehr verschieden.

Die Tätigkeit des Tallinner Flughafens 1937.

Im Berichtsjahre ging die Anzahl der Tallinn berührenden Fluglinien um 1 /Tallinn-Leningrad/ zurück, Infolgedessen sank auch die Anzahl der Abflüge aus dem Tallinner Flughafen von 1.603 im Vorjahre auf 993 im Jahre 1937, d.h. um über 38%. Dessen ungeachtet stieg die Anzahl der beförderten Passagiere von 9.815 auf 13.336, d.h. um rund 35%, während der Gepäcktransport um rund 40% zurückging /von 123.627 auf 70.571 kg/. Der Warenverkehr hielt sich nahezu auf der gleichen Höhe wie im Vorjahre /15.983 resp. 15.974 kg/, während der Postverkehr bedeutend zunahm /17.493 gegen 11.414 kg/. Am lebhaftesten war der Verkehr in den Monaten Mai-September, auf die rund 70% des gesamten Verkehrs entfielen. Über 65% des gesamten Flugverkehrs entfielen auf die Linie Tallinn-Helsingfors-Tallinn.

Vom 1.IX des Berichtsjahres ab ist auf Grund der entsprechenden internationalen Konventionen der aerometeorologische Dienst in Estland entsprechend den internationalen diesbezüglichen Bestimmungen umorganisiert worden. Im Laufe des Jahres wurden von der Gonio-Radiostation in Ülemiste bei Tallinn insgesamt 21.839 meteorologische Meldungen empfangen resp. weitergegeben.