

Kriegerwaisenfürsorge durch die städtische Berufsvormundschaft.

Nach einem Antrage des Vizebürgermeisters Loß beschloß der Stadtrat die städtische Berufsvormundschaft zu beauftragen, die Aufgaben zu übernehmen, welche sich aus der in Verbindung mit dem Witwen- und Waisenhilfsfonde in Wien durchzuführenden Krieger-Witwen- und Waisenfürsorge ergeben. Zu diesem Zwecke wurde die Anstellung von 12 Berufspflegerinnen bei der städtischen Berufsvormundschaft genehmigt.

Eine Feldpostkarte von kriegsgefangenen Straßenbahnern. An den Bürgermeister Dr. Weiskirchner ist nachstehende Feldpostkarte eingelangt: Fröhliche Weihnachten und ein gesegnetes Neujahr wünschen Eure Exzellenz die in Berezdovka gefangenen Wiener Straßenbahner. Unterschrieben sind: Kondukteur Alois Matouschek, Bahnhof Brigittenau, Kondukteur Edmund Kallinger, Bahnhof Wienzeile, Kondukteur Franz Kanzian, Bahnhof Speising, Kondukteur August Ottermayer, Bahnhof Favoriten, Josef Pfechinger, Bahnhof Brigittenau, Franz Fisk Hirschbold, Bahnhof Ottakring, Karl Kurz, Bahnhof Speising, Matthias Vrbioky, Bahnhof Rudolfsheim, Johann Hager, Bahnhof Rudolfsheim, Josef Seder, Bahnhof Brigittenau, Karl Frenzl, Bahnhof Floridsdorf, Johann Falkner, Bahnhof Erdberg, Heinrich Pils, Bahnhof Rudolfsheim, Julius Behr, Bahnhof Brigittenau.

Zu den türkischen Erfolgen bei den Dardanellen. Der kaiserlich-ottomanische Botschafter Hilmi Pascha hat an den Bürgermeister Dr. Weiskirchner nachstehendes Danktelegramm gerichtet: „Euer Exzellenz danke ich verbindlichst für die anlässlich der endgiltigen Niederlage unserer gemeinsamen Feinde an den Dardanellen im Namen der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien ausgesprochenen Glückwünsche. Ich werde diese Wünsche Seiner Majestät meinem Erhabenen Herrscher pflichtschuldigst unterbreiten. Der glorreiche Kampf um die Dardanellen wird in der Geschichte fortleben und sich würdig anreihen an die Heldentaten der österreichisch-ungarischen und deutschen Armeen auf allen Kriegsschauplätzen.“

Lagerhaus der Stadt Wien. Das Geschäftsjahr 1914/15 stellte an das Lagerhaus die größten Anforderungen seit seinem Bestande. Kurz vor der Einbringung der neuen Ernte des Jahres 1914 war brach der Krieg aus. Zum Glück war der Lagerstand in dieser Zeit ein guter, wenn auch an Weizen und Korn keine großen Bestände mehr vorhanden waren. Vor allem waren Hafer und Mais in großer Menge vorrätig. Gleich mit Beginn des Krieges sind dem Lagerhause große Aufgaben auf dem Gebiete der Versorgung der Armee und der Zivilbevölkerung mit Lebensmitteln übertragen worden. Zu den erhöhten Aufgaben gesell-

ten sich erhöhte Schwierigkeiten. Beschränkung des Bahnverkehrs während der Mobilisierung und sich weiterhin Unregelmäßigkeit und Verringerung des Verkehrs, Arbeitermangel und Einberufung von erfahrenen Angestellten haben den Lagerhausbetrieb sehr erschwert, so daß es oft fast unmöglich erschien, die Güterstauungen zu bewältigen, die nötigen Waren bereitzustellen und die dringenden Transporte auf den Weg zu bringen. Bei Lagerhausbahnhof wurde von der Verwaltung der k. k. Staatsbahnen zur vorübergehenden Aufstellung von Güterwagen und von der Heeresverwaltung sowie der Oesterreichischen Gesellschaft vom Roten Kreuze zur Abfertigung von Truppen- und Materialtransporten benützt. Die Arbeit erfuhr durch die Verwendung offener Wagentypen und die große Zahl von Sendungen in loser Schüttung eine bedeutende Steigerung. Ueberhaupt muß bei der Beurteilung der Leistungen in diesem Geschäftsjahr berücksichtigt werden, daß die Bahnsendungen an dem Gesamtumsatz einen weit größeren Anteil hatten als sonst und hingegen die weit geringere Schwierigkeiten verursachenden und in großen Ziffern zum Ausdruck kommenden Schiffsendungen zurücktraten. Der private Handel gestaltete sich im Verlaufe des Geschäftsjahres immer ^{schwieriger} und immer mehr nahmen die Behörden und öffentlichen Korporationen die Approvisionnement der Zivilbevölkerung in die Hand. Vor allem die Gemeinde Wien, dann das Ackerbauministerium (Maiszentrale), die Kriegs-Getreide-Verkehrsanstalt, Landesaussehüsse und Gemeinden bedienten sich des Lagerhauses zur Lagerung, Versendung und Verteilung der angeschafften Lebensmittel. Der Lagerstand war das ganze Jahr hindurch ein sehr hoher und das Lagerhaus erwies sich als die Vorratskammer der Stadt Wien und des ganzen Reiches. Durch die Ausschaltung des Privathandels und die behördliche Regelung des Lebensmittelverkehrs wurde die Zahl der direkten Verbindungen zwischen dem Produzenten und dem Konsumenten verringert, wurden eingelebte Verbindungen gelöst und trat an die Stelle der individuellen Deckung des Bedarfes die allgemeine staatliche Fürsorge. Dies führte zu einer größeren Lagerbildung und einer Ansammlung von Waren in großen Verteilungszentren, vor allem in den öffentlichen Lagerhäusern und unter diesen zunächst im Lagerhaus der Stadt Wien. So wuchs die Bedeutung des Lagerhauses als einer Stelle, welche die fachkundige Lagerung und Behandlung der Waren besorgte und auch die kaufmännische Abwicklung der Geschäfte erleichterte.

Das Lagerhaus mit seinen großen Lagerräumen und Geleiseanlagen entlastete auch die über ihre Leistungsfähigkeit in Anspruch genommenen Wiener Bahnhöfe, insbesondere durch die Uebernahme der seit dem Kriege häufiger als sonst eintreffenden Sendungen von losem Getreide, dessen Entladung, zumal wenn es sich um havarierte Ware handelt, besondere Schwierigkeiten mit sich bringt. Das Lagerhaus ermöglichte auch die auf den Bahnhöfen nicht in gleichem Maße durchführbare Transitbehandlung der aus dem Auslande eintreffenden Sendungen und förderte auf diese Weise insbesondere den Import rumänischen Getreide-

des. Ein ansehnlicher Teil der im Transitverkehr eingetroffenen Sendungen verblieb in Wien und Oesterreich.

Die Einrichtungen des Lagerhauses der Stadt Wien haben nicht nur der Gemeindeverwaltung bei der Durchführung der Lebensmittelversorgung der Reichshauptstadt Dienste geleistet, das Lagerhaus hat sich auch als eine unentbehrliche Stütze der Lebensmittelversorgung des Reiches und als eine wichtige Ergänzung der Wiener Verkehrsrichtungen erwiesen.

Eine wichtige Erweiterung des Lagerhauses, die für die Entwicklung dieses städtischen Unternehmens von der größten Bedeutung ist, wurde beschlossen und sofort in Angriff genommen: die Erbauung eines großen Kühltagehauses. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, die in der Versorgung der Bevölkerung mit Fleisch, Fett und anderen leicht dem Verderben unterliegenden Artikeln bestehen, ist die Gemeindeverwaltung darangegangen, noch während des Krieges neue Kühl- und Gefrierräume herzustellen, damit sie in die Approvisionnement mit diesen Artikeln insbesondere durch große Importe von ausländischem Gefrierfleisch regelmeingreifen könne.

Der Gesamtumsatz der Waren belief sich auf 4.003.024 q, die mittlere Tagesbewegung auf 13.393 q (gegen 2.570.445 q und 8611 q im Jahre 1913). Der höchste Lagerstand belief sich auf 324.337 q, der niedrigste auf 354.047 q, der mittlere Lagerstand auf 461.497 q. Der höchste Versicherungswert des Warenlagers betrug 22.243.840 K, der niedrigste Versicherungswert 5.942.190 K. Mit Eisenbahn ^{wagen} langten 1.386.909 q (37,8 %), mit Straßenfahrwerk 37.106 q (4,27 %), mit Schiffen 566.863 q (27,78 %) ein. Mit Eisenbahn ^{wagen} traten 1.315.234 q (65,04%), mit Straßenfahrwerk 580.334 q (28,70 %) und mit Schiffen 126.578 q (6,26 %) aus. An 202 Arbeitstagen wurden 146 Schlepsschiffe entladen und 40 Schiffe befrachtet. Nach Warengattungen gesondert entfielen 75,90 % des Gesamtumsatzes auf Getreide, Oelseen, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte. Es wurden 127 Lagerscheine im Versicherungswerte von 3.276.900 K ausgegeben.