

Wiener Stadt-Bibliothek

77072 B

I. Ex.

377072

0 77072

1. Aufl.

36

**STRASSENREINIGUNG,
KEHRICHTABFUHR,
LASTKRAFTWAGEN-
U. SANITÄTSBETRIEB
DER GEMEINDE WIEN**

NACH DEM STANDE VOM

31. DEZEMBER

1928



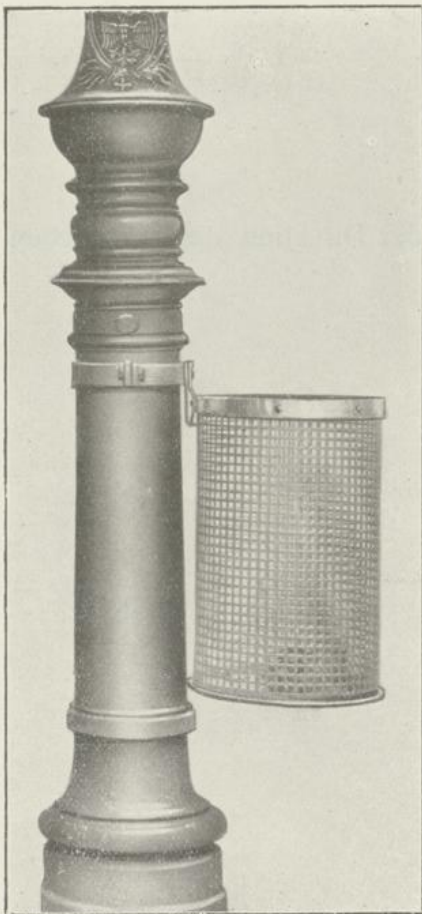
Straßenreinigung, Kehrrichtabfuhr, Lastkraftwagen- und Sanitätsbetrieb der Gemeinde Wien

Herausgegeben von der Direktion des städtischen Fuhrwerksbetriebes

Wien 1930

Verlag: Direktion des Wiener
städtischen Fuhrwerksbetriebes

Druck: „Vorwärts“, Wien V



Abfallsammelkorb

SN 115137



Straßenreinigung, Kehrrichtabfuhr, Lastkraftwagen- und Sanitätsbetrieb der Gemeinde Wien

Der Wiener städtische Fuhrwerksbetrieb hat folgenden Wirkungsbereich:

Die Straßenreinigung und Staubbekämpfung, die Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichts, die Beförderung von Kranken und die Durchführung von Materialtransporten aller Art für den Gemeindehaushalt. Diesen verschiedenen Aufgaben entsprechend ist der städtische Fuhrwerksbetrieb in mehrere Abteilungen gegliedert, und zwar:

1. Straßenreinigung.
2. Lastkraftwagenbetrieb und Werkstätten.
3. Sanitätsbetrieb.

Zu diesen Hauptabteilungen kommen noch solche für die Rechts- und Personalangelegenheiten, die Betriebsbuchhaltung und die Wirtschaftsstelle (Betriebsstatistik). Der Personalstand des gesamten Betriebes schwankte im Jahre 1928 zwischen 2365 und 3154 Angestellten und Arbeitern.

Nachstehend sollen die wichtigsten Aufgaben des Wiener städtischen Fuhrwerksbetriebes in folgender Reihenfolge beschrieben werden:

1. Straßenreinigung: a) sommerliche Straßensäuberung; b) Schneesäuberung.
2. Staubbekämpfung: a) Bespritzung; b) Ölung.
3. Öffentliche Anstandsorte.
4. Hauskehrichtbeseitigung: a) Einsammlung; b) Verwertung.
5. Lastkraftwagenbetrieb und Werkstätten.
6. Sanitätsbetrieb.

1. Straßenreinigung

Im Wiener Gemeindegebiete gibt es rund 11.000.000 Quadratmeter Fahrbahnfläche und 4.000.000 Quadratmeter Gehwege und Alleen. Die Länge sämtlicher Straßen beträgt 1180 Kilometer. Von der Gemeinde werden alle Fahrbahnflächen während des ganzen Jahres und die Gehwege während der Sommermonate gereinigt. Die Säuberung der Gehwege im Winter obliegt den Hauseigentümern oder Verwaltern der Grundstücke. Diese Verpflichtung ist mit einer

Magistratskundmachung vom 6. Oktober 1920, M.-Abt. 52/1467/20, festgelegt.

Die 21 Wiener Gemeindebezirke sind in 11 Kehrbezirke und diese wieder in 36 Reinigungssektionen unterteilt. Die Leitung der Kehrbezirke wird von Beamten (Kontrolloren), die Führung der Sektionen von Aufsehern besorgt.

Für die Zwecke der Straßenreinigung waren am 1. August 1928 66 definitive Vorarbeiter, 632 definitive Straßenarbeiter, 175 provisorische Straßenarbeiter und 358 Aushilfsstraßenarbeiter beschäftigt. Außerdem wurden während der Sommermonate 277 Saisonarbeiter für die Bespritzung der Straßen in den Dienst gestellt.

An Aufsichtspersonal standen zur Verfügung 19 Kontrolloren und 47 Aufseher. Alle Kontrolloren sind einer Zentralstelle (Betriebsstelle) unterstellt, die der Direktion des städtischen Fuhrwerksbetriebes untergeordnet ist. In Wien ist somit eine strenge Zentralisierung durchgeführt; diese hat es auch ermöglicht, die großzügigen Reformen der letzten Jahre in bezug auf Mechanisierung der Straßensäuberung und Verbesserung der Hauskehrichtabfuhr durchführen zu können.

Die Beamten, Aufseher und Straßenarbeiter sind der allgemeinen Dienstordnung unterstellt und daher pragmatisch angestellt. Die Straßenarbeiter erhalten Schuhe, Monturen, Regen- und Wintermäntel von der Gemeinde beigegeben.

Dem Straßenreinigungsbetrieb stehen 35 Straßenreinigungshöfe und 134 kleinere Depots zur Verfügung. Hievon sind 27 in neuen ab 1925 erbauten städtischen Wohnhausanlagen untergebracht.

a) Sommerliche Straßensäuberung

Nach dem Kriegsende wurde die Durchführung der weitestgehenden Mechanisierung des Straßenreinigungsdienstes notwendig, weil die Personalbezüge der vor dem Kriege vorhandenen viertausend Straßenarbeiter eine enorme Höhe erreicht hätten. Überdies war es das Bestreben der Gemeindeverwaltung, den Stand der Straßenarbeiter möglichst zu heben und von der früher geübten Methode abzugehen, die darin bestand,

Menschen, die eigentlich infolge ihres verminderten Arbeitsvermögens von der Gemeinde hätten befürsorgt werden sollen, für die Zwecke der Straßenreinigung in den Dienst zu stellen.

Es war daher zu Beginn der Reformen die Erbauung eines für größere Geschwindigkeiten geeigneten Kehrmaschinenzuges die erste Aufgabe der eigenen Hauptwerkstätte. Es war naheliegend, an die Verwendung von Automobilen als Zugmittel für die Kehrmaschinen zu denken. Nach umfangreichen, mühevollen Versuchen wurde von der eigenen Werkstätte ein Betriebsmittel, der Kehrzug, entworfen und gebaut. Der Kehrzug besteht aus einem Motorwagen mit einem 3000 Liter oder 4500 Liter fassenden Wasserkessel und einer Kehrwalze sowie zwei angehängten Kehrmaschinen. Die Brausen sind so angeordnet, daß der vom Zugwagen befahrene Streifen und ein links hiervon befindlicher Straßenteil von vier Meter Breite bespritzt wird. Schwierig war die Kraftübertragung von der Hinterachse auf die rotierende Kehrwalze, wobei

gleichzeitig das Ausweichen der gelenkig aufgehängten Maschine beim Übersetzen von Hindernissen nach oben wie das Heben und Senken der Bürstenwalze möglich sein mußte. Bei den neuesten Kehrzügen erfolgt der Antrieb der Bürstenwalzen vom Wagengetriebe aus und ist die Walze verstellbar für Rechts- und Linksfahren eingerichtet. Die Gemeinde Wien verfügte Ende 1929 über 18 Kehrzüge. Hievon waren im Jahre 1928 zehn Züge in ständigem Betrieb. In den frostfreien Monaten ist die Arbeit der Kehrmaschinen während der Nacht angeordnet, weil hierbei die Verkehrsbehinderung nicht zu befürchten ist und die Kehrzüge in der Reinhaltung der ganzen Fahrbahnbreite durch fahrendes oder aufgestelltes Fuhrwerk am wenigsten behindert werden. Die Leistung eines Kehrzuges während einer Nacht in achtstündiger Arbeitszeit beträgt rund siebenzig Kilometer, was einer Reinigungsfläche von 330.000 Quadratmeter für einen Zug entspricht. Es ist sonach die von zehn Kehrzügen in jeder Nacht gereinigte Fläche 3.300.000 Quadrat-



Bespritzen und Kehren der Straßen mit dem Autozug

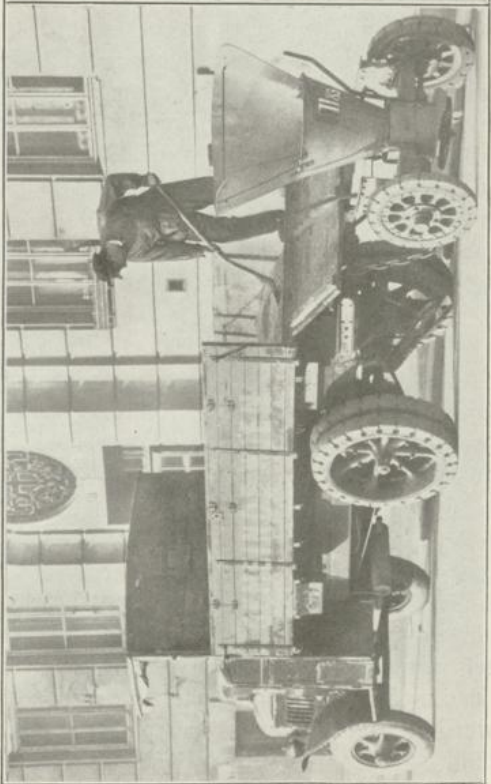
meter, das sind mehr als fünfzig Prozent aller gepflasterten Straßen. Die Jahresleistung 1928 war rund 197.000 Kilometer. Es muß hiebei betont werden, daß nur die gepflasterten Straßen mit Kehrzügen gesäubert werden können; in den Schotterstraßen würde die Fahrbahndecke durch das wiederholte Kehren mit den Bürsten in kurzer Zeit gelockert und zerstört werden. Um jedoch auch diese Straßen gründlich zu reinigen, werden sie in größeren Zeiträumen mit den vorhandenen Pferdekehrmaschinen gesäubert. Die gründliche Reinigung der Makadamstraßen ist hauptsächlich deshalb erforderlich, weil eine ausreichende Staubbekämpfung während der Sommermonate durch Bespritzung allein nicht zu erreichen wäre.

Die Bürsten der Kehrzüge sind aus Piassava hergestellt. Dieses Material ist eine tropische Palmfaser, die aus Deutschland bezogen wird. Die Abnutzung ist so groß, daß eine Bürste nur ungefähr eine Woche gebrauchsfähig bleibt; es müssen somit in jeder Woche alle drei Bürsten eines Kehrzuges ausgewechselt werden. Das Erfordernis an Piassava für das Jahr 1928 war 68.450 Kilogramm, die Kosten rund 114.000 Schilling.

Ein neuer Kehrzug kostet komplett 70.000 Schilling und können damit sechzig Straßenarbeiter erspart werden. Für die Bedienung des Kehrzuges sind ein Lenker und drei Mitfahrer erforderlich.

Die von den zehn Kehrzügen in einer Nacht erzeugten Kehrichtstreifen, Mahden genannt, haben zusammen eine Länge von rund 650 Kilometer; diese Kehrichtstreifen werden möglichst in den ersten Vormittagsstunden von Straßenarbeitern gehäufelt und mittels kleiner hölzerner Handkarren auf Sammelplätze geführt und dort entweder in Behältern von drei Kubikmeter Inhalt gesammelt oder offen gelagert. Von diesen Sammelstellen wird der Straßenkehricht mit Fuhrwerk abgeführt und entweder auf Ablerplätze transportiert oder Schrebergärten zugeführt.

Im Sommer 1929 wurden versuchsweise Benzin-Kleinkraftwagen bei der Einsammlung des Straßenkehrichts in den Dienst gestellt. Mit diesen wird der Kehricht direkt auf die Ablerplätze verführt, so daß die Zwischensammelstellen beziehungsweise die Sammelkisten oder Wechseltonnen entbehrlich werden. Mit einem Kleinwagen und zehn bis zwölf Mann kann in einer Halbtagsschicht der Kehricht einer Straßen-



Die neue automatische Sandstreumaschine und der Kleinlastwagen für Kehrichtabfuhr

fläche von 60.000 Quadratmeter weggeräumt werden.

Ab April 1928 wurde die erste selbstaufnehmende Kehrmaschine in den normalen Dienst gestellt. Sie wird als letztes Glied eines Kehrzuges verwendet und hat die Kehrung eines Fahrbahnstreifens von zwei Meter Breite sowie die gleichzeitige Aufnahme der gesamten anfallenden Kehrmenge des großen Kehrzuges mit einer Arbeitsbreite von rund sechs Meter zu besorgen. Die Durchschnittsleistung eines mit der selbstaufnehmenden Kehrmaschine ausgerüsteten Kehrzuges beträgt pro Nacht 200.000 bis 245.000 Quadratmeter Reinigungsfläche. Die Jahresleistung betrug im Jahre 1928 rund 7600 Kilometer. Der in einer Arbeitsschicht gesammelte Straßenkehrrecht beträgt je nach Örtlichkeit und Wetter sechs bis zehn Kubikmeter. Die Maschine arbeitet unter Verwendung von Wechselbehältern, deren Inhalt in einen nachfolgenden Lastkraftwagenzug entleert wird. Die Maschine braucht daher nicht zum Abladeplatz fahren. Die selbstaufnehmende Kehrmaschine wurde nach eigenen Projekten in der Werkstätte konstruiert und gebaut; sie kostete 21.000 Schilling.

Im Jahre 1929 wurde bereits die dritte selbstaufnehmende Kehrmaschine fertiggestellt. Diese wird jedoch nicht vom Kehrmaschinenzug, sondern von einem eigenen Lastkraftwagen gezogen, auf dem sie aufgesattelt ist. Die Förderbürste wirft den Kehrrecht unmittelbar in den Lastkraftwagen, so daß auch die Manipulation mit den Wechselbehältern entfällt.

Zur maschinellen Kehrung enger Straßen, Marktplätzen, Gehalleen usw. wurde eine kleine Kehrmaschine probeweise in den Dienst gestellt, die in acht Stunden rund 80.000 Quadratmeter reinigen kann. Die Maschine ist auf einem Dreiradfahrzeuggestell montiert, hat hinten eine getriebene Bürstenwalze und vorne einen Wasserbehälter für vierhundert Liter.

In einigen inneren Bezirken erfolgt die Straßenkehrrechteinsammlung nach dem Wechseltonnensystem. Dieses System ist wohl die teuerste, aber hygienisch einwandfreieste Art der Kehrrechtebeseitigung. Die Tonnen aus verzinktem Eisenblech mit 120 Liter Inhalt sind an geeigneten Stellen in den Straßen aufgestellt. Die vollen Behälter werden täglich gegen leere ausgetauscht. Es entfällt somit das Einschaufeln des gesammelten Straßenkehrrechts in eine Sammelkiste

sowie das nachträgliche Umschaufeln in den Abfuhrwagen. Besonders bewährt hat sich das Wechseltonnensystem auf Märkten.

Das System wurde im Jahre 1928 weiter ausgebaut. Derzeit sind rund 2900 Tonnen in den Straßen aufgestellt und vier eigens konstruierte Züge mit der Abfuhr der vollen Behälter beschäftigt. Im Jahre 1928 wurden 176.600 volle Behälter abgeführt, wobei die Zugsleistung 60.300 Kilometer betrug.

In den nicht mit Wechseltonnen ausgestatteten Bezirken wurden zwanzig Eisenbetonkisten für die Sammlung des Straßenkehrrechts aufgestellt, so daß von diesen nunmehr 84 vorhanden sind. Sie haben sich gut bewährt, weil die Erhaltung bedeutend geringer ist als bei den hölzernen Kisten und weil sie überdies gut gereinigt beziehungsweise gewaschen werden können.

Ein Teil des Wiener Straßenkehrrechts wird von Bauern und Gärtnern von den Bezirksammelstellen unmittelbar abgeholt. Im Jahre 1928 sind rund 150.000 Kubikmeter Straßenkehrrecht angefallen. Von dieser Menge wurden an Schrebergärtner 10.000, an Gärtner und Bauern 5000 Kubikmeter abgegeben. Außerdem holen auch noch einige Gärtner und Landwirte von den Ableerplätzen den Straßenkehrrecht. Im Jahre 1928 sind auf diese Art schätzungsweise 12.400 Kubikmeter verwendet worden. Die Schrebergärtner zahlen für eine Fuhre von drei Kubikmeter derzeit den Ausnahmepreis von zwei Schilling, die Bauern und Gärtner je nach Größe der Fuhre fünf und zehn Schilling.

Die Kosten der städtischen Straßenreinigung mit Ausnahme der Schneesäuberung stellten sich im Jahre 1928 auf rund 7,629.000 Schilling.

b) Schneesäuberung

Bezüglich der Schneesäuberung ist zu bemerken, daß die städtischen Straßenbahnen in jenen Straßen, in denen eine ihrer Linien nicht auf eigenem Bankette liegt, die Schneepflugarbeit und das Häufeln des Schnees zu besorgen haben, während die Schneeabfuhr der städtischen Straßenreinigung obliegt. In den übrigen Straßen hat die Straßenreinigung sämtliche Schneearbeiten durchzuführen.

Im Jahre 1928 wurden von den städtischen Straßenbahnen zehn Schneepflüge für Pferdebespannung übernommen und zwei hölzerne Keilschneepflüge in der eigenen Werkstätte gebaut.



Kehrmaschine mit automatischer Vorrichtung für die Kehrrichtaufnahme

Zu Ende des Jahres 1928 sind dann 236 Schneepflüge für Pferdebespannung, 6 Keilschneepflüge, 7 Spezialpflüge, 14 automobile Schneepflugzugwagen und 20 dazugehörige Anhängewagen zur Verfügung gestanden. Die automobilen Schneepflugzüge arbeiten nach dem gleichen gestaffelten System wie die Kehrzüge, wobei als Zugmittel Sprengautomobile verwendet werden, die mit einer Pfluggarnitur ausgestattet sind.

Im Jahre 1928 waren verhältnismäßig geringe Schneefälle. Mit den Pferdeschneepflügen wurden rund 1100 Pferdepaartagschichten, mit den Autoschneepflügen rund 2300 Kilometer geleistet.

Zur Unterstützung der ständigen Arbeiter werden bei Eintritt von Schneefällen Schneearbeiter als Tagelöhner aufgenommen. Diese erhalten einen Stundenlohn von siebzig Groschen beziehungsweise Arbeiter unter 18 Jahren 45 Groschen; bei Nacharbeit wird ein fünfzigprozentiger Zuschlag gewährt. Die Arbeitszeit der Schneearbeiter ist die gleiche wie beim ständigen Personal, und zwar achteinhalb Stunden. Für die Auszahlungszeit wird eine halbe Stunde zugeschlagen, so daß die Schneearbeiter neun Stunden bezahlt erhalten. Die Aufnahme der Schneearbeiter, deren Ausrüstung mit dem Werkzeug und die Auszahlung erfolgt an 57 Aufnahmestellen, die über das ganze Stadtgebiet verteilt sind.

Die Höchstzahl der an einem Tage aufgenommenen Schneearbeiter im Jahre 1928 war 9280 Mann. Während des ganzen Jahres waren rund 99.000 Schneearbeitertagschichten erforderlich.

Da die früher vorhandenen zahlreichen Abladeplätze für Schnee durch das Fortschreiten der Verbauung größtenteils weggefallen sind, müssen nach Möglichkeit die Kanäle zum Abwurf des Schnees benützt werden. Es steht eine große Anzahl von eigens angelegten Einwurfschächten und geeigneten Einsteigschächten für diesen Zweck zur Verfügung. Im Jahre 1928 wurden acht Abwurfschächte neu gebaut und vier Schächte zur Verbesserung des Fortschwemmens des Schnees im Kanal mit Wasserspülung ausgestattet. Der Schnee wird mit Handkarren, die einen Fassungsraum von 0'50 bis 0'75 Kubikmeter haben, und mit eigenem sowie fremdem Fuhrwerk abgeführt.

Bei der Schneeabfuhr mit eigenen Lastkraftwagen wird eine amerikanische Schneeaufłademaschine mit gutem Erfolge verwendet. Mit dieser Maschine kann ein Lastkraftwagen in vier Minuten mit acht Kubikmeter Schnee beladen werden. Die Anschaffungskosten betragen 55.000 Schilling. Mit Rücksicht auf die großen Kosten der Schneeabfuhr wird der Schnee jedoch nur aus den allerwichtigsten Straßen abgeführt, während der größte Teil liegengelassen werden muß.



Neue Kleinkehrmaschine



Abfuhr der Wechseltonnen



Wechseltonnen für Straßenkehrer

Die rasche Sandbestreuung, insbesondere der Asphalt- und Holzstöckelpflasterstraßen, ist bei Nebelwetter und Glättebildung zur Erhaltung einer genügenden Sicherheit gegen die Gleitgefahr der Automobile bei der fortwährenden Steigerung des Verkehrs von größter Wichtigkeit. Bisher wurde diese Bestreuung der Fahrbahnen durch Straßenarbeiter von Handkarren aus händisch durchgeführt, jedoch ist hierbei der Arbeitsfortschritt infolge der Zeitverluste durch die Zubringung des Sandes von den Depotplätzen ein verhältnismäßig geringer.

Die Direktion des städtischen Fuhrwerksbetriebes hat daher aus Deutschland drei Aufstreumaschinen bezogen und sie für die Wiener Verhältnisse in der eigenen Werkstätte des Betriebes umgebaut beziehungsweise verbessert.

Diese Maschinen bestehen aus einem zweiräderigen Fahrgestell, auf dem ein Sandtrichter montiert ist, aus dessen unterer Öffnung der Sand auf einen rotierenden Teller gelangt und hiedurch mit großer Geschwindigkeit gleichmäßig auf die Straßen gestreut wird. Diese Maschine wird an einen mit Sand beladenen Lastkraftwagen angehängt, von dem aus zwei Arbeiter während der Fahrt den Trichter beschicken.

Mit einer Maschine können in der Stunde 50.000 Quadratmeter Straßenfläche bestreut werden. Die Streubreite beträgt acht Meter, so daß eine normal breite Fahrbahn in ihrer ganzen Breite bei einmaligem Durchfahren bestreut wird.

Mit Schneeschmelzmaschinen durchgeführte Versuche hatten noch kein günstiges Ergebnis.

Im Jahre 1928 hat die Schneeabfuhr für die städtische Straßensäuberung Ausgaben von 1,880.000 Schilling erfordert.

2. Staubbekämpfung

a) Besprengung mit Wasser

Für die Wasserbesprengung werden nahezu nur mehr Automobile verwendet. Nur in entlegenen Gebietsteilen des XXI. Bezirkes werden noch einzelne Pferdesprengwagen, die von Unternehmern beigelegt sind, verwendet. Der größte Teil der eigenen Kraftsprengwagen ist nach einer einheitlichen Type mit einem Wasserkessel von fünf Kubikmeter gebaut. Alle Sprengwagen arbeiten ohne Druckpumpe und wird mit dem natürlichen Wasserdruck aus dem möglichst hochgelagerten Kessel eine Sprengbreite von

sieben bis neun Metern erzielt. Die Tagesleistung eines Wagens bei ungefähr 35 Füllungen und 45 Kilometer Fahrlänge beträgt durchschnittlich 246.000 Quadratmeter besprengte Fläche. Die Sprengdichte ist hierbei beiläufig ein Liter auf den Quadratmeter. Nachdem in der Regel die Straßen zweimal besprengt werden, ist für je 123.000 Quadratmeter Straßenfläche ein Kraftsprengwagen erforderlich.

Gewisse Verkehrsflächen, wie breite Straßen und große Plätze, die außerdem einen starken Verkehr aufweisen, lassen sich am besten mit den sogenannten Schlauchtrommelkarren bespritzen. Mit diesen können bedeutende Wassermengen rasch und sicher auf die Fahrbahnen und die dazwischen liegenden Gehwege gebracht werden, wobei als Vorteil der Umstand zu werten ist, daß der Wasserstrahl leicht abgelenkt und wieder auf eine vorher von Fuhrwerk oder Fußgängern in Anspruch genommene Fläche aufgebracht werden kann. Als Nachteil der Schlauchtrommelbesprengung sind die durch den wuchtigen Wasserstrahl eintretenden Pflasterschäden und die hohen Personalkosten in Rechnung zu stellen. Aus diesen Gründen wird die Besprengung mit Schlauchtrommelkarren immer mehr eingeschränkt und zur billigeren Besprengung mit den Autosprengwagen übergegangen.

Im Jahre 1928 wurden 8,100.000 Quadratmeter Straßenfläche mit Wasser besprengt, hievon 26.000 einmal, 7,477.000 zweimal und 597.000 dreimal im Tage. Die täglich bespritzte Fläche war demnach 16,771.000 Quadratmeter. Hiefür waren 59 Autosprengwagen, 11 Pferdesprengwagen und 13 Schlauchtrommelkarren erforderlich. Die Jahresleistung betrug bei den Kraftsprengwagen 306.430 Kilometer, bei den Pferdesprengwagen 1184 Pferdepaartagschichten, wobei in der Sommerperiode 107 ganze und 34 halbe Spritztage verzeichnet wurden.

Die Kosten der Wasserbesprengung beliefen sich im Jahre 1928 auf 1,049.000 Schilling für 8,100.000 Quadratmeter Fahrbahnfläche, somit auf 13 Groschen für den Quadratmeter und Jahr.

b) Staubbindemittel

Bei der Imprägnierung von Schotterstraßen mit Mineralöl wurden seit dem Jahre 1923 so günstige Ergebnisse erzielt, daß diese Methode der Staubbekämpfung jedes Jahr wiederholt wird. Der weitaus größte Teil der Bevölkerung hat die Vorteile richtig erkannt, was aus den jährlich in



Entleerung der Wechseltonnen

großer Zahl einlangenden Wünschen ersichtlich ist. In den vergangenen Jahren wurden Straßenimprägnierungen mit Mineralöl oder Teeröl in folgendem Ausmaße durchgeführt:

1923	rund	300.000	Quadratmeter
1924	"	1.000.000	"
1925	"	1.522.000	"
1926	"	2.032.000	"
1927	"	2.750.000	"
1928	"	2.387.000	"

Im letzten Jahre waren hievon 2,287.300 Quadratmeter mit Mineralöl und 99.700 Quadratmeter mit Teeröl behandelt, oder nach der Länge 336 Kilometer beziehungsweise 21 Kilometer, zusammen 357 Kilometer, das ist die Strecke von Wien bis ungefähr Bischofshofen. Bei der im Jahre 1928 durchgeführten Offertverhandlung wurde ein Einheitspreis von 40'8 Groschen für ein Kilogramm Mineralöl beziehungsweise 65 Groschen für einen Quadratmeter Teerölanstrich erzielt. Die Arbeiten wurden am 17. April begonnen und am 4. August beendet, die letzten Nachölungen am 16. Oktober 1928 durchgeführt.

Für die Imprägnierung der 2,287.300 Quadratmeter umfassenden, mit Mineralöl behandelten Fläche wurden 2,890.000 Kilogramm Öl verbraucht. Die spezifische Ölmenge war daher im Jahre 1928 im gesamten Durchschnitt 1'26 Kilogramm auf einen Quadratmeter.

Von den mit Mineralöl imprägnierten Straßen

wurden 1,432.000 Quadratmeter (62'6 Prozent) einmal, 796.200 Quadratmeter (34'8 Prozent) zweimal und 59.100 Quadratmeter (2'6 Prozent) dreimal geölt.

Die Erreichung der absoluten Staubfreiheit ist nicht der einzige Vorteil der Straßenölungen, sondern auch die mit der Imprägnierung erzielte bessere Konservierung der Straßendecke. Diese Wirkung wird hauptsächlich durch Verhindern des Eindringens von Wasser in die Schotterdecke erreicht. Nach langjähriger Anwendung wurde in Wien beobachtet, daß die mit Öl behandelten Straßen vor dem Verfall gerettet wurden. Die Erhaltungsarbeiten sind bedeutend geringer, als sie ohne Imprägnierung wären.

Mit Rücksicht auf die großen Flächen, die geölt werden sollen, müssen auch Straßen in das Programm aufgenommen werden, die nicht mehr vollständig gut erhalten sind. Bei diesen werden nach Möglichkeit vor der Ölung die vorhandenen Schlaglöcher mit Riesel ausgefüllt und mit einem bitumenreicheren Öle getränkt; solche ausgebesserte Stellen werden sehr bald hart und widerstandsfähig. Diese Ausbesserungsmöglichkeit ist ein besonderer Vorteil der Straßenölungen und wird dadurch die Lebensdauer der Straßen verlängert. Im Jahre 1928 wurde für diesen Zweck ein Betrag von 11.200 Schilling aufgewendet, worin die Kosten für den Riesel nicht enthalten sind, da er von der Abteilung für Straßenbau zur Verfügung gestellt wurde.

Mit Rücksicht auf die kurze zur Verfügung stehende Zeit ist es nicht möglich, alle schadhafte Straßen vor der Ölung auszubessern; es müssen daher auch schlechterhaltene Straßen geölt werden. Von der Imprägnierung solcher Straßen kann aber nicht abgesehen werden, weil gerade diese am meisten zur Staubplage beitragen. Eine Bespritzung der sehr schlechten Straßen muß aber möglichst vermieden werden, weil die Sprengautos durch Achs- und Federbrüche stark in Mitleidenschaft gezogen werden.

Die Gesamtkosten für die Imprägnierung der Schotterstraßen mit Mineralöl einschließlich der Schlaglochausbesserung und der in Bergstraßen angeordneten Mehrbesandung betragen im Jahre 1928 1.213.600 Schilling, somit waren die durchschnittlichen Kosten 53 Groschen für einen Quadratmeter. Demgegenüber kostet die Bespritzung mit Wasser jährlich rund 13 Groschen für einen Quadratmeter. Durch die Imprägnierung wird aber eine ständige Staubfreiheit erzielt, während durch die Bespritzung nur eine rasch vorübergehende erreicht werden kann.

Im Jahre 1928 wurden versuchsweise alte Holzstöckelpflasterungen mit Mineralöl getränkt, um ihre Lebensdauer zu verlängern; die hiebei erzielten Erfolge sind günstig. Es wurden 7000 Quadratmeter mit 9410 Kilogramm Mineralöl und 1412 Quadratmeter mit Teeröl behandelt. Die

Gesamtkosten der Holzstöckel Imprägnierung waren rund 4700 Schilling.

Die Versuche mit anderen Staubbindemitteln, insbesondere mit Chlormagnesium, wurden zwar fortgesetzt, haben jedoch den gewünschten Erfolg nicht gebracht. Die Behandlung dürfte sich nach den bisherigen Erfahrungen auf ungefähr 35 Groschen für den Quadratmeter im Jahre stellen.

3. Öffentliche Anstandsorte

Der Betrieb und die Erhaltung der öffentlichen Bedürfnisanstalten und Pissoire ist seit dem Jahre 1883 der Firma Wilhelm Beetz übertragen; nur fünf Pissoire stehen in eigener Verwaltung der Gemeinde.

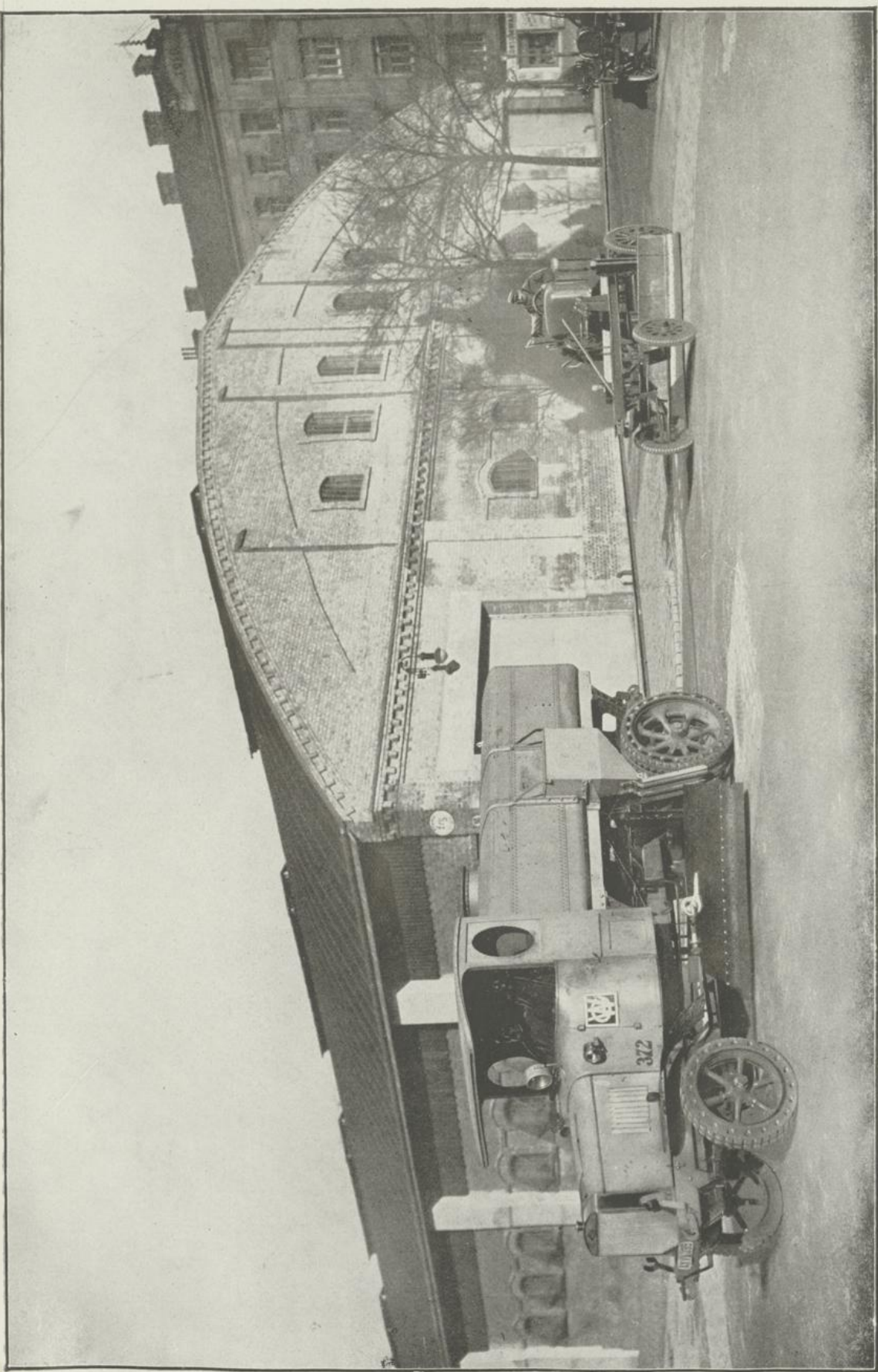
Die Ölpsissoire wurden vor mehr als vier Jahrzehnten zuerst in Wien eingeführt. Sie sind in sanitärer Hinsicht mustergültig und bieten aber auch gegen die früher üblichen Wasserspülungen wirtschaftliche Vorteile. Statt zirka 2600 Kubikmeter Wasser werden im Jahre nur je nach Benützung drei bis zehn Kilogramm Urinol pro Pißstand benötigt.

Im Jahre 1928 wurde der bestehende Vertrag mit der Firma Wilhelm Beetz nach längeren Verhandlungen bis 31. Dezember 1950 verlängert.

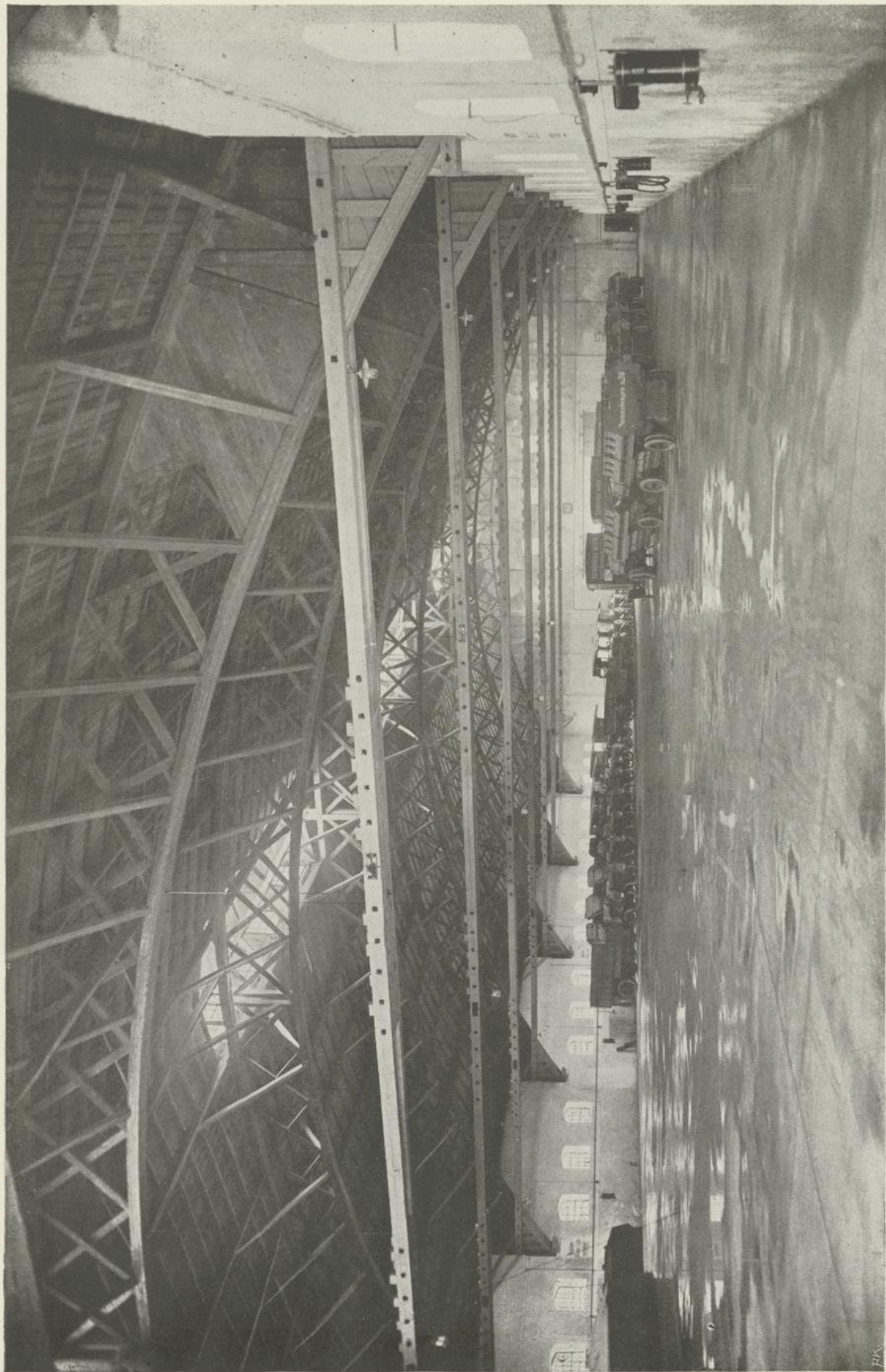
Im Berichtsjahre wurden neu errichtet drei Bedürfnisanstalten: II, Volkertplatz, II, Rotundenbrücke, XVI, Maroltingergasse; ferner



Schneeauflademaschine



Schneeflug mit Außenansicht der Garage im XX. Bezirk



Lastkraftwagenhalle im XX. Bezirk



Auto-Sprengwagen

neun Pissoire: II, Wagramerstraße, V, Reinprechtsbrücke, X, Quellenstraße, XII, Altmannsdorferstraße, XIII, Lainzer Kirche, XIII, Technisches Museum, XVI, Wilhelminenstraße, XXI, Aupark, XXI, Leopoldau.

Am 31. Dezember 1928 standen demnach im Betriebe: 87 Bedürfnisanstalten mit 642 Kabinen und 539 Pißständen, ferner 157 Pissoire mit 734 Ständen.

Von den Bedürfnisanstalten sind vier unterirdisch angelegt.

4. Hauskehrichtbeseitigung

a) Einsammlung

Die Einführung des neuen Hauskehrichtsammelsystems nach dem Patente „Colonia“ wurde im September 1923 begonnen und im Juli 1928 beendet. Vom Coloniasystem wurden nur die entlegenen Gebiete mit ländlichem Charakter und einige Siedlungen ausgenommen. Wien hat rund 540.000 Wohnparteien, davon sind nur 2300 an das neue Einsammlungssystem nicht angeschlossen. Die Kübel haben sich in ihrer Form und Konstruktion gut bewährt; ebenso die Art ihrer Aufhängung auf eigenen konsolartigen Vorrichtungen.

Bei der Auswahl der Aufstellungsplätze ist es in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle gelungen, ein Einvernehmen mit den Hausverwaltungen zu erzielen und für den Betrieb günstige Lösungen zu erreichen. Von den Gefäßen sind rund

89 Prozent in Höfen oder Gärten, fünf Prozent in Einfahrten oder Stiegenhäusern, fünf Prozent in Kellern oder Souterrainräumen und ein Prozent an anderen Stellen untergebracht.

Die Aufstellung der Kübel in Kellern mußte wegen der damit verbundenen Betriebsschwierigkeiten möglichst vermieden werden und nur auf jene Fälle beschränkt bleiben, wo keine anderen günstigeren Aufstellungsplätze gefunden werden konnten.

Schwierigkeiten ergaben sich bei einigen neuen Wohnhausanlagen der Gemeinde Wien und mußten zu ihrer Bekämpfung in einzelnen Fällen besondere Einrichtungen geschaffen werden. So wurden in den städtischen Wohnhausanlagen Lindenhof (Währing) und Fendigasse-Margareten-gürtel eigene kleine Wirtschaftshöfe für die Coloniakübel gebaut. Im Reumannhof, einer großen kommunalen Wohnhausanlage, mußten die Kübel in Kellerräumen untergebracht werden. Um die Schwierigkeiten beim Herauftragen der vollen Kübel zu vermeiden, wurden zwei kleine Lastenaufzüge mit elektrischem Antriebe eingebaut. In der großen städtischen Wohnhausanlage „Sand-leiten“ (Ottakring) mit rund zweitausend Wohnparteien wären nach dem üblichen Schlüssel mehr als fünfhundert Kübel notwendig gewesen. Um den damit verbundenen Übelstand zu vermeiden, wurde eine Kübelsammelhalle gebaut. In den Höfen sind daher nur mehr 150 Behälter auf-



Straßen-Waschmaschine

zustellen gewesen. Ein Arbeiter ist mit einem Elektrokarren damit beschäftigt, die vollen Kübel täglich gegen leere auszutauschen und sie in der Sammelhalle einzustellen. Sobald 140 Tonnen in der Halle gesammelt sind, holt ein Colonia-Sammelzug den Kehrriecht ab. Zur Vermeidung von eventuellen Geruchsbelästigungen im Sommer ist in der Halle ein Ventilator eingebaut. Die Wände sind mit Kacheln verkleidet, wodurch eine gute Reinigung ermöglicht ist. Die Akkumulatorenladung des Elektrokarrens erfolgt in einer Gleichrichteranlage. Wasserleitungsanschlüsse und elektrische Beleuchtung vervollständigen die innere Ausstattung der Halle. Nachdem sich dieses System bewährt hat, wird eine ähnliche Lösung auch für andere große Wohnhausanlagen gewählt werden.

Am Ende des Jahres 1928 waren in ganz Wien 173.478 Stück Coloniakübel in den Häusern eingestellt; hiervon waren rund 153.130 Haus- und 12.748 Geschäftsgefäße, 7600 waren beim Waschen, Reparieren oder am Tauschtransport und 500 am Lager in Reserve für neu errichtete Wohnhäuser und als Ersatz für unbrauchbar gewordene Gefäße.

Der Kübelbedarf in den einzelnen Bezirken ist sehr verschieden. Es entfallen auf einen Kübel

zwei bis vier Parteien. In den Bezirken mit ärmerer Bevölkerung ist der Kübelbedarf ein geringerer wie in den Gebieten mit wohlhabenderen Bevölkerungskreisen.

Zur Abfuhr des Hauskehrriechts wird ein fünfachsiger Normalzug verwendet, der aus einem Triebwagen, einem aufgesattelten und einem an letzteren angehängten Beiwagen besteht. Die Anhänger können sowohl als Sattel- wie auch als zweiter Beiwagen verwendet werden. Sie tragen je zwei Kehrriechtkasten, die tief gelagert sind. Auf jedem Sammelwagen sind beiderseits je sechs Einschüttöffnungen System „Colonia“ angebracht. Die Gesamtlänge des Zuges beträgt rund siebzehn Meter. Die Trennung des Zugwagens vom eigentlichen Sammelwagen ist deshalb vorteilhaft, weil der maschinell mehr beanspruchte und daher öfter außer Dienst zu stellende Triebwagen nicht auch noch bei Reparaturen an den Ladeeinrichtungen oder an den Wagenkasten dem Betriebe entzogen werden muß.

Am Ende des Jahres 1928 waren an normalen Benzinzugwagen vorhanden: 8 Büssing, 23 Gräf u. Stift, 28 Saurer, außerdem für die Einsammlung im engverbauten Stadtkern vier Elektrowagen der Automobilfabrik Perl A. G. Für die auf den Ausläufern des Wiener Waldes liegenden Wohn-

viertel mit oft sehr schmalen und steilen Straßen und engen Kurven wurden drei zweiachsige kleinere Wagen gebaut, die ohne Anhänger fahren. Der kleinere Fassungsraum wird hierbei durch größere Fahrgeschwindigkeit und damit größere tägliche Fahrtzahl nahezu wettgemacht.

Im Jahre 1928 waren während der Wintermonate bei schlechten Straßenverhältnissen 60 Züge, bei guten 51 Züge und zwei Bergwagen, auf den Planierungen zehn Unterwagenzüge im Betriebe. In den Sommermonaten liefen durchschnittlich 47 Züge, zwei Bergwagen und neun Unterwagenzüge. Außer den Sammelzügen waren für den Coloniabetrieb noch Lastwagenzüge für die Kübelverteilung und das Einsammeln der zur Reinigung bestimmten Tonnen erforderlich. Im Berichtsjahre wurden bei der Einsammlung rund 684.544 Kilometer Fahrtleistung vollführt. Die Kübeltauschzüge hatten eine Leistung von 12.732 Kilometer.

Unter Berücksichtigung der Wagenform, die ein Kippen nicht zuließ, sowie mit Rücksicht darauf, daß die schweren Sammelwagen auf den Abbeerplätzen nicht fahren können, ist es notwendig, die Entleerung der Sammelwagen in eigenen Anlagen zu ermöglichen. Mit diesen wird die Umleerung des Kehrichts von den Sammelwagen in sogenannte Unterwagen bewerkstelligt, die mit ihren breiten und kleinen Rädern ohne Schwierigkeiten auf dem frisch angeschütteten Kehricht fahren können. Der Boden der letztgenannten Wagen ist in Form eines Satteldaches angelegt; die Entleerung erfolgt mittels Seitenklappen. Ein aus zwei solchen Wagen bestehender Zug wird von einem Raupenschlepper gezogen.

Die erste Müllumleerstation wurde im Jahre 1923 am Bruckhaufen errichtet. Es wurde hier eine sechs Meter hohe Rampe angelegt, auf der die Sammelzüge zufahren. Durch Öffnen der Bodenklappen der Sammelwagen fällt der Kehricht durch eine trichterförmige Öffnung über eine schiefe Ebene unmittelbar in die unten stehenden Unterwagen. Die Baukosten dieser Umleerstation beliefen sich auf 152.100 Schilling.

Zu Beginn des Jahres 1927 wurde am Bruckhaufen eine zweite Umleerstation errichtet; bei dieser wurde die zur Abbeerung führende Straße zum Teil nicht auf einem Erddamme, sondern auf einer hölzernen Fachwerkbrücke geführt.

Die Müllumleerstation im XVII. Bezirk, Ecke

Lidlgasse und Richthausenstraße, wurde im August 1927 aufgelassen.

Im Juni 1927 wurde die größte und technisch sehenswerteste Umleerstation im X. Bezirk, an der Laxenburgerstraße, dem Betriebe übergeben. Das Grundstück, auf dem sich dieses Bauwerk befindet, hat eine Ausdehnung von rund 250.000 Quadratmeter, verläuft in seinem oberen Teile sanft geneigt und weist dann eine Böschung mit einem Höhenunterschiede von rund zwanzig Meter auf. Diese natürliche Mulde wird mit Kehricht ausgefüllt. Von der Laxenburgerstraße abzweigend führt eine Betonstraße auf den Abbeerplatz. Im Zuge der Straße liegen zwei Abwurfschächte für den Kehricht, der aus den Sammelwagen senkrecht in die Unterwagen fällt. Diese stehen auf einer fahrbaren Bühne, mit der die gefüllten Unterwagen in die Tiefe der Mulde gefahren werden können. Der hier gebaute Schrägaufzug ist einer der größten, der überhaupt ausgeführt wurde und werden mit ihm Lasten von 15.000 bis 18.000 Kilogramm gefördert. Hierbei beträgt die Zeit, die zur Herabbeförderung des vollen Unterwagenzuges benötigt wird, rund dreißig Sekunden. Beim Bau dieser Anlage war eine Erdbewegung von 23.000 Kubikmeter und die Herstellung von fast zweitausend Kubikmeter Eisenbeton und 1200 Kubikmeter Stampfbeton erforderlich. Die Baukosten betragen S 781.708'21.

Für die Reparatur und Reinigung der Kübel wurden die entsprechenden Einrichtungen geschaffen. Gleichzeitig mit der Sammlung des Hauskehrichts werden tourenweise durch einen eigenen Tauschzug gereinigte Gefäße zugeführt, während die bisher eingestellten Kübel in die Waschanstalt übergeführt werden. Dort werden sie sowohl innen wie außen mit eigenen Maschinen mittels Wasser und Bürsten, ohne chemische Zusätze, gereinigt. Hierauf kommen die Kübel in die Werkstätte, wo sie durchgesehen und erforderlichenfalls repariert werden, um dann nach Überprüfung wieder ihrer Verwendung zugeführt zu werden. Diese Zentralwäscherei, die im aufgelassenen Fuhrhofe, XX. Bezirk, Traisengasse 8, eingerichtet wurde, ist derzeit imstande, wöchentlich zweitausend Stück Tonnen zu reinigen und zu reparieren. Im Jahre 1928 wurden 113.515 Stück Tonnen gereinigt und ausgebessert. Hiefür ist ein Betrag von S 151.272'13 aufgelaufen. Durch diese Aufwendung wird die Lebensdauer der Gefäße nicht unbedeutend ver-

längert. Die Zahl der bis Ende 1928 gänzlich unbrauchbar gewordenen Kübel war sehr gering.

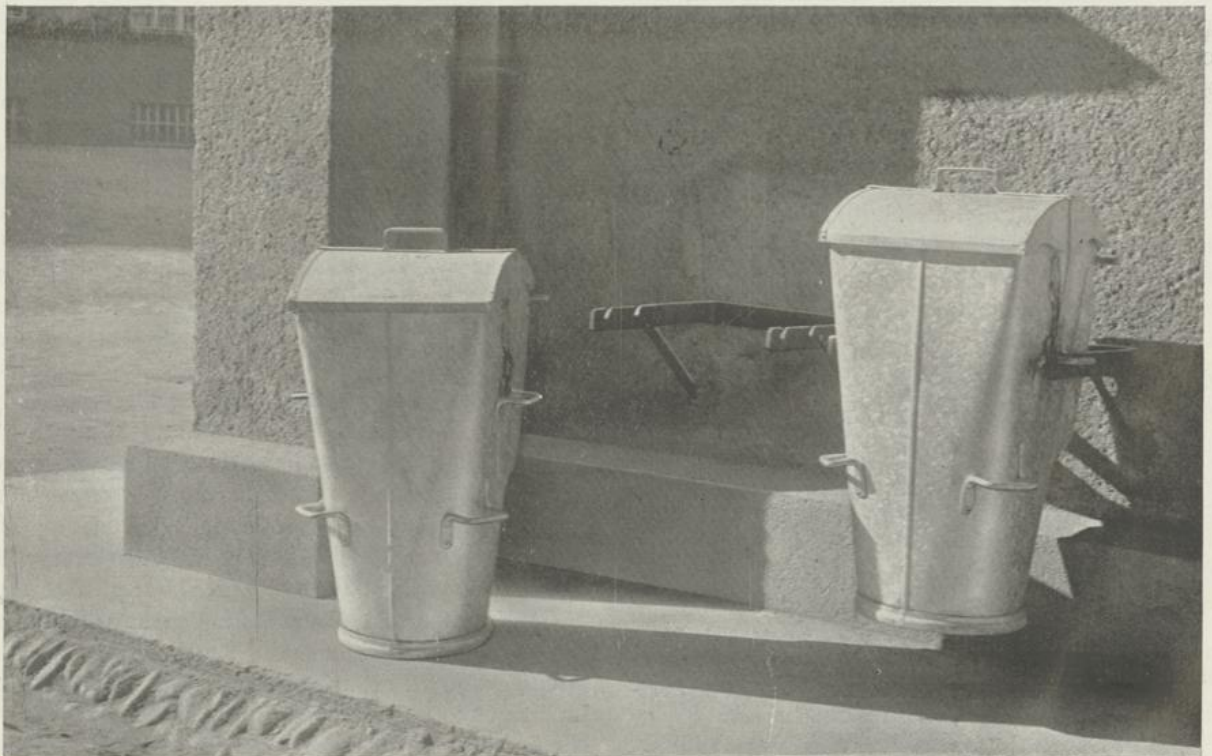
Die Einsammlung und Abfuhr des Kehrriechts ist so organisiert, daß das ganze Gebiet von Wien in 37 Normaltouren eingeteilt ist. Außerdem ist noch ein eigener Zug für die großen Hotels der inneren Bezirke und ein Zug für die großen Fondskrankenanstalten eingestellt. Das normale Einsammlungsintervall ist acht bis zehn Tage, in den an der Stadtgrenze gelegenen Gebieten 14 Tage, während im I. Bezirk die Abholung zwei- bis sechsmal wöchentlich erfolgt.

Für jede einzelne Tour wurde die notwendige Arbeiterzahl und die erforderliche Arbeitszeit im Einvernehmen mit dem Betriebsrat festgesetzt. Eine Stunde vor Ankunft des Zuges wird mit dem Herausragen der vollen Kübel begonnen, wobei je zwei Mann einen Kübel tragen. Nach Ankunft des Zuges auf der Sammeltour gehen zwei Mann zum Zuge und entleeren die bereitgestellten Kübel in den Wagen, während die anderen Träger weiter die vollen Kübel aus den Häusern herausragen. Nach der Entleerung werden die leeren

Kübel wieder in die Häuser hineingetragen. Bei jeder Sammeltour werden pro Zug 140 bis 150 Gefäße entleert, so daß bei drei Touren täglich jede Arbeitspartie 420 bis 450 Kübel zu entleeren hat. Während der Einsammlung wird bei jedem Hause die Zahl der herausgetragenen vollen Kübel vorgemerkt. Diese Aufzeichnungen bilden die Grundlage für die Kübelstatistik, mit der die Einhaltung der Abholfristen, die Arbeitsleistung des Personals sowie die wirtschaftliche Ausnutzung der Kübel ständig überwacht wird.

Im Winter während der Heizperiode müssen Einschubzüge eingesetzt werden, während im Sommer, besonders zur Zeit der Schulferien, einzelne Züge tageweise aussetzen können. Zur Beurteilung dieser Erfordernisse sowie zum Aufsichtsdienste überhaupt ist für je drei bis vier Züge ein Aufseher eingestellt.

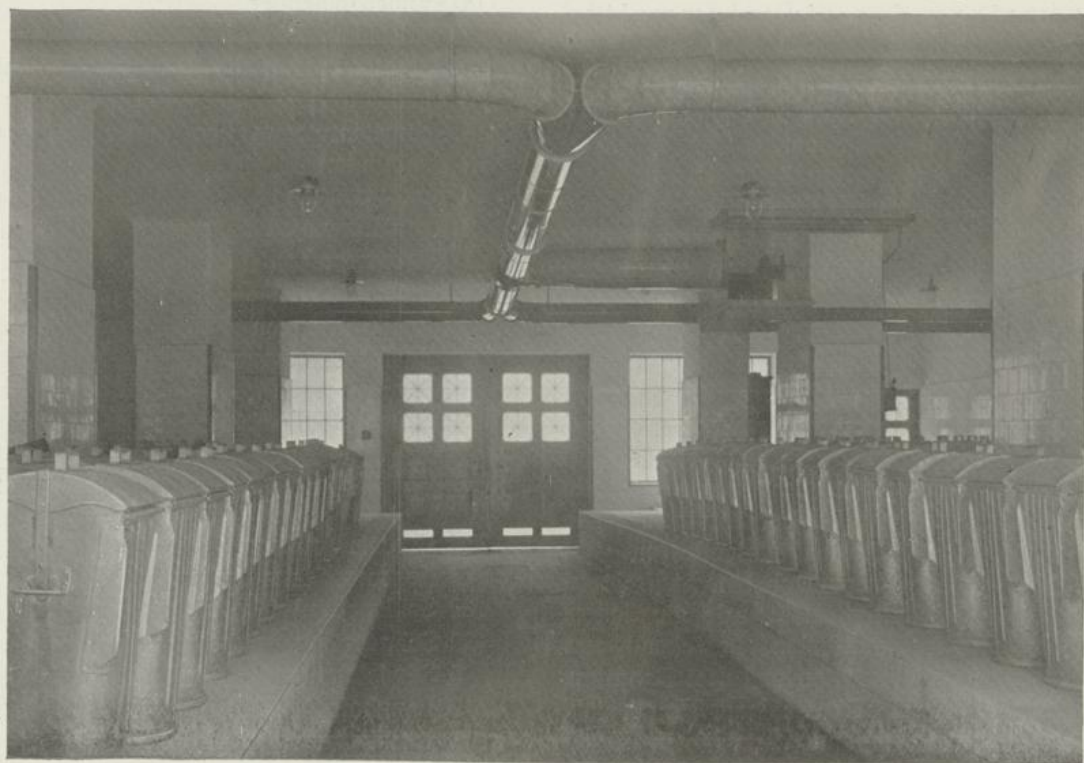
Nach dem neuen Abfuhrsystem wurden im Jahre 1928 381.318 Kubikmeter Kehrriech abgeführt. Die hierbei notwendige Leistung des städtischen Lastkraftwagenbetriebes war 684.544 Kilometer.



Kübelaufstellung mit Aufhängern



Kehrichtsammelhalle in der Wohnhausanlage Sandeiten. Außenansicht mit Elektrokarren



Wohnhausanlage Sandeiten, Kehrichtsammelhalle, Innenansicht

Das Personalerfordernis am Ende des Berichtsjahres war:

- 4 Betriebsbeamte
- 18 Aufseher
- 50 Lenker
- 340 Coloniaaufleger
- 40 Planierer.

Der Bruttolohn der Coloniaaufleger einschließlich verschiedener Zulagen war rund 71 Schilling wöchentlich. Außerdem erhalten die Bediensteten folgende Dienstkleider und Ausrüstungsgegenstände: 1 Lodenrock, 1 Regenmantel, 2 Arbeitsanzüge, 1 Paar Schuhe, 1 Paar Gamaschen, 1 Kappe, Lederfäustlinge beziehungsweise Schürzen sowie Traggurten und nach Bedarf elektrische Taschenlampen.

Die Gesamtausgaben für die Hauskehrrichtabfuhr im Jahre 1928 betragen 4,836.000 Schilling. Es wurden rund 5,447.400 Kübelentleerungen besorgt, so daß die einmalige Entleerung eines Coloniagefäßes 88 Groschen gekostet hat.

Die gesamten Investitionskosten für die Einführung des Coloniasystems samt Umleerstationen und Einrichtung der Kübelwäscherei waren rund 12,000.000 Schilling.

b) Verwertung des eingesammelten Hauskehrrechts

Der Hauskehrrecht wird derzeit durch Ablagerung auf tief gelegenen Gründen beseitigt. Die Aussortierung des abgeleerten Hauskehrrechts erfolgt durch einen Unternehmer, der der Gemeinde Wien hierfür einen Pacht von jährlich 83.000 Schilling bezahlt. Von den Abfällen werden insbesondere Glas, Blech und Hadern aussortiert und an Fabriken zur Wiederverarbeitung verkauft.

Im Sommer 1928 war nach den Mitteilungen des Auslandes fast in ganz Europa eine fühlbare Fliegen- und Mückenplage festzustellen. Auch auf den beiden Ableerplätzen der Gemeinde Wien hat sich in diesem Sommer die Fliegenplage für die Umgebung unangenehm fühlbar gemacht. Die Gemeindeverwaltung hat sich infolgedessen mit dem Studium einer hygienisch einwandfreieren Müllbeseitigung beschäftigt. Es wurde zu diesem Zwecke eine Studienkommission, bestehend aus zwei amtsführenden Stadträten und drei Beamten, in die Schweiz, nach Deutschland, Frankreich, Holland und England entsendet, um die in diesen Ländern im Betriebe stehenden größeren Müll-

verbrennungsanlagen zu besichtigen. Diese Kommission hat am Ende des Jahres 1928 ihre Reise angetreten. Es wird von der Besichtigung und von der darauffolgenden Projektverfassung abhängig sein, ob der Frage der Kehrichtverbrennung in Wien in der nächsten Zeit nähergetreten werden kann.

5. Lastkraftwagenbetrieb und Hauptwerkstätten

a) Lastkraftwagenbetrieb

Im Jahre 1926 wurde der eigene Pferdefuhrwerksbetrieb aufgelassen, nachdem schon vorher seine Leistungen nach und nach vom Lastkraftwagenbetriebe übernommen wurden. Das Jahr 1928 stand für diesen Betrieb im Zeichen eines weiteren Ausbaues. Der Wagenpark wurde um sechs Triebwagen und zehn Anhänger vermehrt und erhöhte sich demnach mit Jahresende auf 279 Triebwagen und 300 Anhänger; er bestand aus folgenden Fahrbetriebsmitteln:

- 63 Colonia-Triebwagen
- 15 Kehrzug-Triebwagen
- 1 Dreiradkehrmaschine
- 67 Autosprengwagen
- 15 Raupenschlepper
- 1 Radschlepper
- 6 Triebwagen für die Straßenkehrrechtabfuhr
- 78 Lastkraftwagen, drei- bis fünftonnig
- 6 Schnellastwagen, zweitonnig
- 2 Brotwagen
- 1 Kassenwagen
- 1 Kranhilfswagen
- 1 Rüstwagen
- 7 Latrinenwagen
- 2 Kanalkranwagen
- 2 Benzinkesselwagen
- 3 Kleinlastwagen
- 1 Schneelademaschine.

An Anhängern waren vorhanden:

- 114 Colonia-Anhänger
- 29 Kehrmaschinen-Anhänger
- 39 Schlepper-Anhänger
- 20 Schneepflug-Anhänger
- 3 Sandstreu-Anhänger
- 2 Langholz-Anhänger
- 2 selbstaufnehmende Kehrmaschinen-Anhänger



Coloniasammelzug mit Benzinzugwagen

6 Koprophor-Anhänger

85 Lastentransport-Anhänger, ein- bis fünf-tonnig.

Von dem gesamten oben angegebenen Betriebspark standen bis zu 199 Triebwagen und 226 Anhängfahrzeuge in Betrieb; die Restzahl der Fahrzeuge verteilte sich auf Reserve und Reparaturen.

Der städtische Lastkraftwagenbetrieb hat in erster Linie den Großteil der Haus- und Straßenkehrrichtabfuhr sowie der maschinellen Straßenkehrung und Besprengung zu besorgen. Außerdem hat er die Fahrzeuge zur Verführung von Lebensmitteln (Gebäckverführung durch Spezialwagen), Brennstoffen für sämtliche Amts- und Schulhäuser und aller Lagerwaren des Wirtschaftsamtens an die städtischen Anstalten und Betriebe, dann für die städtischen Werkstätten, Hauptkasse, Exekutionsamt, Zufuhr von Baumaterialien für die Wohn- und Nutzbauten, Sandverfrachtung, Ergänzungsfuhren der Eigenbetriebe der städtischen Unternehmungen, Hausfuhrwerk des städtischen Versorgungsheimes in Lainz (mit Radschlepper) und für die Betriebsstoffzufuhr eigene Kesselwagen beizustellen.

Anlässlich der Automobilisierung des städtischen Fuhrwerksbetriebes war die Errichtung von Großgaragen notwendig. Mit dem Bau der ersten Großgarage im XX. Bezirk wurde im Oktober 1923 begonnen und konnte der Betrieb bereits im Juli 1924 aufgenommen werden. Die Garage wurde

auf dem Territorium eines ehemaligen Fuhrhofes in der Traisengasse zwischen Salzachstraße und Leystraße erbaut. Um die Kosten möglichst gering zu halten, wurden die Außenmauern des Fuhrhofes belassen und der Raum zwischen diesen mit einem hölzernen Bogendach (Stephansdach) von rund vierzig Meter Spannweite überdeckt. Auf diese Weise entstand eine Halle von 80 mal 40 Meter, die zur Aufstellung der Großfahrzeuge dient. Im Zusammenhang mit der Garage wurde ein kleines Verwaltungsgebäude mit Kanzleien, Räumen für Materiallager usw. aus den bei der Demolierung des Fuhrhofes gewonnenen Altmaterialien errichtet. Die Kosten betragen 244.300 S.

Die zweite Großgarage wurde in der Zeit von März bis September 1925 auf einem freien Platz innerhalb des Geländes des Fuhrhofes in der Richthausenstraße im XVII. Bezirk errichtet. Hier wurde eine Halle von 102 mal 38 Meter geschaffen, die an der einen Langseite mit bestehenden Objekten des Fuhrhofes verbunden wurde, die für Kanzlei- und Lagerzwecke sowie für Garderobe- und Waschräume adaptiert wurden. Die Kosten für die Errichtung dieses Objektes betragen 353.400 S.

Als drittes Objekt wurde im Frühjahr 1927 die Großgarage im V. Bezirk, Siebenbrunnenfeldgasse, auf dem Terrain des ehemaligen Fuhrhofes eröffnet. Nachdem die bestehenden Anlagen für Garagezwecke nicht zu verwenden waren, mußte ein voll-

ständiger Neubau aufgeführt werden, der zum Unterschiede von den ersten zwei Garagen zwei Hallen von je 78 mal 32 Meter aufweist. Die Hallen wurden in Eisenbeton mit Holzbogendach errichtet und durch Oberlicht beleuchtet. An die Schmalseite der einen Halle mit der Front in die Einsiedlergasse wurde ein Verwaltungsgebäude mit 24 mal 12 Meter verbauter Fläche angebaut und im Hofe eine Montagehalle, eine Benzinzapfstelle und ein Öllager errichtet. Die gesamte Anlage ist auf das modernste ausgestattet, hat Zentralheizung, Ventilationsanlagen, komfortable Garderobe- und Waschräume usw. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß der Hallenfußboden nicht nur in dieser Großgarage, sondern auch in den beiden erstgenannten in Beton mit Feinverputz hergestellt wurde. Die Kosten der Großgarage V betrugen 871.900 S. Ein Quadratmeter nutzbare Hallenfläche stellte sich im XX. Bezirk auf rund 80 S, im XVII. Bezirk auf rund 100 S und im V. Bezirk auf rund 174 S. Diese Unterschiede sind darin begründet, daß in den beiden ersten Garagen mehr oder weniger alte Gebäude und Mauern verwendet wurden, während die letzt-

gebaute nahezu vollständig aus neuen Bauteilen besteht.

Der Personalstand des Lastkraftwagenbetriebes betrug am 31. Dezember 1928:

30 Betriebs- und Kanzleibeamte,
151 Lenker,
27 Professionisten und Magazineure,
62 Hilfsarbeiter.

zusammen 270.

Außerdem wurden im Berichtsjahr durchschnittlich 96 Saisonarbeiter beschäftigt.

Im Jahre 1928 wurden unter anderem verführt:

rund	21.200	Tonnen	Koks
„	36.600	„	Kohle
„	76.500	„	Zement
„	27.000.000	Stück	Ziegel.

Die Gesamtfahrleistung betrug im Jahre 1928 2.099.500 Kilometer bei 34.409 Fahrtagen mit Anhängern und 14.973 Fahrtagen ohne Anhänger. Hierbei waren die gesamten Betriebsausgaben rund



Colonia-Bergwagen



Tauschzug für Colonia-Mülltonnen



Kübelwäscherei XX, Traisengasse. Übernahme-raum für gereinigte Kehrichttonnen

5,753.000 S. Für Investitionen und Inventaranschaffungen wurde ein Betrag von rund 112.620 S aufgewendet.

b) Hauptwerkstätten

Der städtische Fuhrwerksbetrieb hat für die Vornahme der Instandsetzungsarbeiten und eines Teiles der Neuherstellungen im XVII. Bezirk und im XX. Bezirk je eine Werkstätte. Im Jahre 1928 wurden von diesen Werkstätten für den städtischen Lastkraftwagenbetrieb und die Straßenpflege nachfolgende Neuherstellungen durchgeführt:

- 1 selbstaufnehmende Kehrmaschine,
- 1 Niederrahmenanhänger mit Schwingachsen,
- 4 Koprophoranhänger,
- 6 Aufbauten für Koprophormotorwagen,
- 6 Hilfsrahmen und Sattelvorrichtungen für Müllzugwagen,
- 3 Umbauten von Sprengwagen auf Müllzugwagen,
- 6 Colonia-Sammelwagen,
- 1 Colonia-Bergwagen mit mechanischer Kippvorrichtung,

4 Unterwagen für die Planierungen.

1 Koprophorkübelkippsmaschine mit elektrischem Antrieb,

3 Garnituren Kratzschneepflüge, welche an Sprengwagen montiert werden können,

3 Antriebe für Kehrzuganhänger,

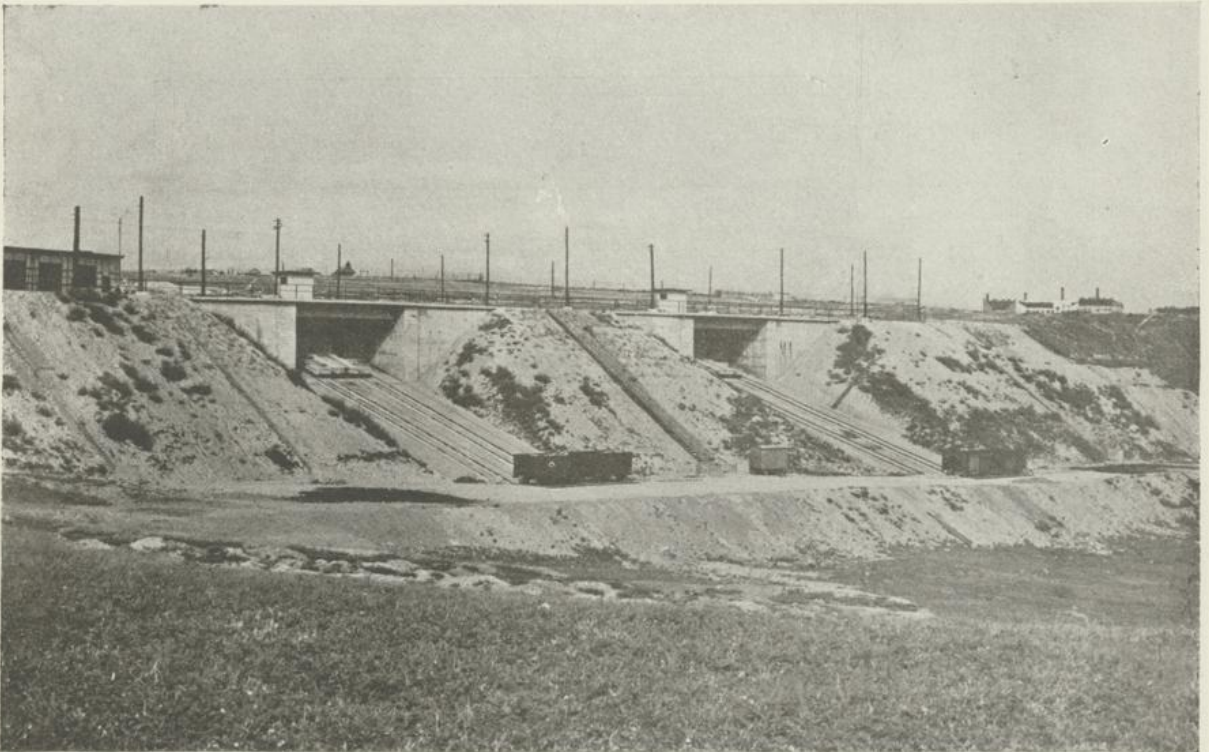
3 Sandstreumaschinen als Anhängefahrzeuge,

1 Rüstwagen (Aufbau und Einrichtung),

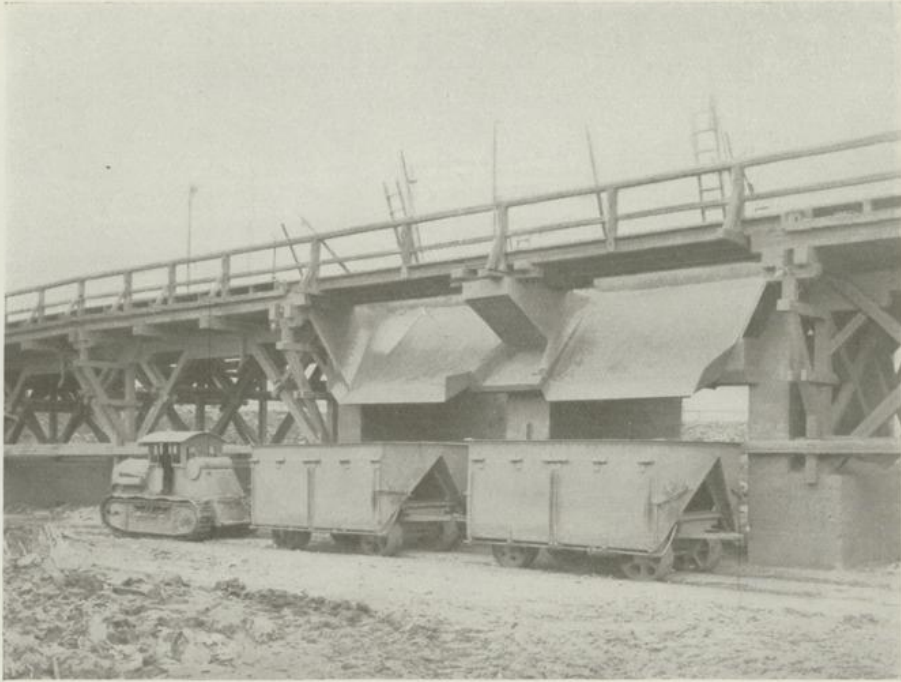
1 dreirädrige Kleinkehrmaschine,

1 elektrischer Kranwagen für den Kanalbetrieb.

Ein Teil der vorstehenden Neuherstellungsarbeiten mußte wohl wegen des geringen Personalstandes der eigenen Werkstätte beziehungsweise wegen der vielen Instandhaltungsarbeiten für den Lastkraftwagenbetrieb von Privatfirmen ausgeführt werden; diese Arbeiten wurden jedoch nach den Konstruktionszeichnungen und unter ständiger Kontrolle der Werkstätte vorgenommen. Außerdem wurden noch für die Straßenreinigung 10.000 Schaufeln, Krampen und dergleichen angestellt, 35 hölzerne Kehrriechkisten, 4 Handwasserkarren, 141 Koprophorkarren, 50 Handkarren sowie 10 Coloniakarren angefertigt.



Müllumleerstation X. Bezirk. Ansicht von unten mit den Schrägaufzügen



Müllumleerstation auf dem Bruckhaufen



Halle II der Großgarage im V. Bezirk. Ansicht vom Zimmer des Garagemeisters



Neuester Krankentransportwagen

An laufenden Instandhaltungsarbeiten des Fahrparkes wurden geleistet: für den Lastkraftwagenbetrieb: 66 Generalreparaturen an Triebwagen, 57 Generalreparaturen an Anhängfahrzeugen, 147 Durchsichten an Triebwagen, 72 Durchsichten an Anhängfahrzeugen, 139 Stückreparaturen und Einzelherstellungen; für die Straßenpflege: 137 Arbeitsaufträge; für die Werkstätte: 458 Arbeitsaufträge.

Zur weiteren technischen Ausgestaltung der Werkstätte wurde noch eine Federaugrollmaschine angekauft und die Tischlerei mit einer modernen Luftheizung versehen.

Zum Zwecke der rascheren Beschaffung von Material und der Zustellung an die einzelnen Garagen wurde zu dem bereits vorhandenen Lastdreirad noch ein weiteres für das Hauptlager der Werkstätte angeschafft.

Eine innigere Bindung des Fahrbetriebes mit der Werkstätte wurde dadurch erreicht, daß ein gemeinsames Bestellbüro geschaffen wurde, wo-

durch auch eine bedeutende Vereinfachung des Verfahrens und eine große Ersparnis bei Beschaffung und Aufteilung des Materials erzielt wurde.

Der Personalstand beider Werkstätten betrug im Dezember 1928:

- 1 Werkstättenleiter,
- 1 Werkmeister,
- 12 Kanzleikräfte,
- 3 Magazineure,
- 2 Zeichner,
- 2 Gruppenmeister,
- 78 Professionisten,
- 13 qualifizierte Hilfsarbeiter,

insgesamt 112 Personen, wozu noch drei Kanzleibeamte kommen, die durch die Verlegung der Karteiführung und Fakturerledigung des Lastkraftwagenbetriebes in die Werkstätte beziehungsweise durch die erfolgte Zusammenlegung der Bestellbüros in derselben zugeteilt erscheinen.

6. Sanitätsbetrieb

Der Sanitätsbetrieb hat die Transporte von Kranken in Spitäler und von Leichen in die Beisetzorte oder zur Obduktion zu besorgen. Außerdem hat er den Transport von Effekten zur Desinfektion durchzuführen und die bei der Desinfektion von Wohnungen erforderlichen Wagen zu betreiben. Auf Grund einer mit der Freiwilligen Rettungsgesellschaft getroffenen Vereinbarung hat der Sanitätsbetrieb bei großen Unfällen der Wiener Freiwilligen Rettungsgesellschaft eine Anzahl von Krankentransportautomobilen samt kompletter Ausrüstung zur Verfügung zu stellen.

Der gesamte Krankentransport und Desinfektionsfahrtdienst wird mit Kraftfahrzeugen moderner Konstruktion bewerkstelligt.

Im Jahre 1928 wurden zur Erneuerung des Wagenparkes zwei Krankenwagen angekauft, so daß der Fahrpark am Ende des Jahres aus 41 Kraftwagen bestand, und zwar:

- 28 Krankentransportautomobile,
- 6 Leichentransportautomobile,
- 5 Desinfektionsautomobile,
- 1 Rüst- und Gerätewagen,
- 1 Fliegerwagen.

Hervorzuheben ist die Einrichtung und Innenausstattung der Fahrzeuge, die sämtlich mit Zinkblech fugenlos ausgekleidet, leicht und gründlich desinfizierbar und beim Krankentransportautomobil für seitliche Einlagerung der Kranken eingerichtet sind.

Die Wagenparkinstandhaltung ist an eine Privatfirma vergeben, nur kleinere Reparaturen werden durch die eigene Werkstätte in einer Sanitätsstation besorgt. Der Sanitätsbetrieb hat vier Sanitätsstationen, und zwar:

- X, Arsenalstraße,
- XIV, Pillergasse,
- XVII, Gilmgasse,
- XX, Treustraße.

Zum Teil sind diese Stationen Zentralstellen für die Vornahme der Wohnungs- und Effektedesinfektion nach ansteckenden Krankheiten. Beim Eintritt einer Epidemie wird die Sanitätsstation im X. Bezirk für den sonstigen Dienst gesperrt; sie dient dann nur für die Bekämpfung der Seuche.

Der Personalstand betrug am 31. Dezember 1928:

- 14 Beamte,
- 55 Sanitätsgehilfen,
- 33 Kraftfahrgehilfen,
- 1 Werkmeister,
- 3 Monteure,
- 1 Helfer,
- 8 Wagenreiniger,
- 6 Frauen,

zusammen . . 121 Personen.

Im Jahre 1928 wurden geleistet:

Krankentransporte

	Anzahl		
Nichtansteckende Kranke	25.737	mit insges.	300.730 km
Infektionskranke	6.855	„ „	98.732 „
Geisteskranke	4.683	„ „	50.374 „
Überlandtransporte	62	„ „	4.175 „
Zusammen	37.337	mit insges.	454.011 km

Leichentransporte

	Anzahl		
Infektionsleichen	67	mit insges.	1.527 km
Obduktionsleichen	1.295	„ „	14.959 „
Polizeileichen	1.436	„ „	14.563 „
Zusammen	2.798	mit insges.	31.049 km

Summe der Kranken- und

Leichentransporte	40.135	mit insges.	485.060 km
Desinfektionsausfahrten	3.909	mit insges.	88.502 km

Die Betriebsausgaben des Jahres 1928 betragen rund 1,113.500 S, für Investitionen wurden aufgewendet 32.000 S, so daß die Gesamtausgaben 1,145.500 S waren.

