



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.

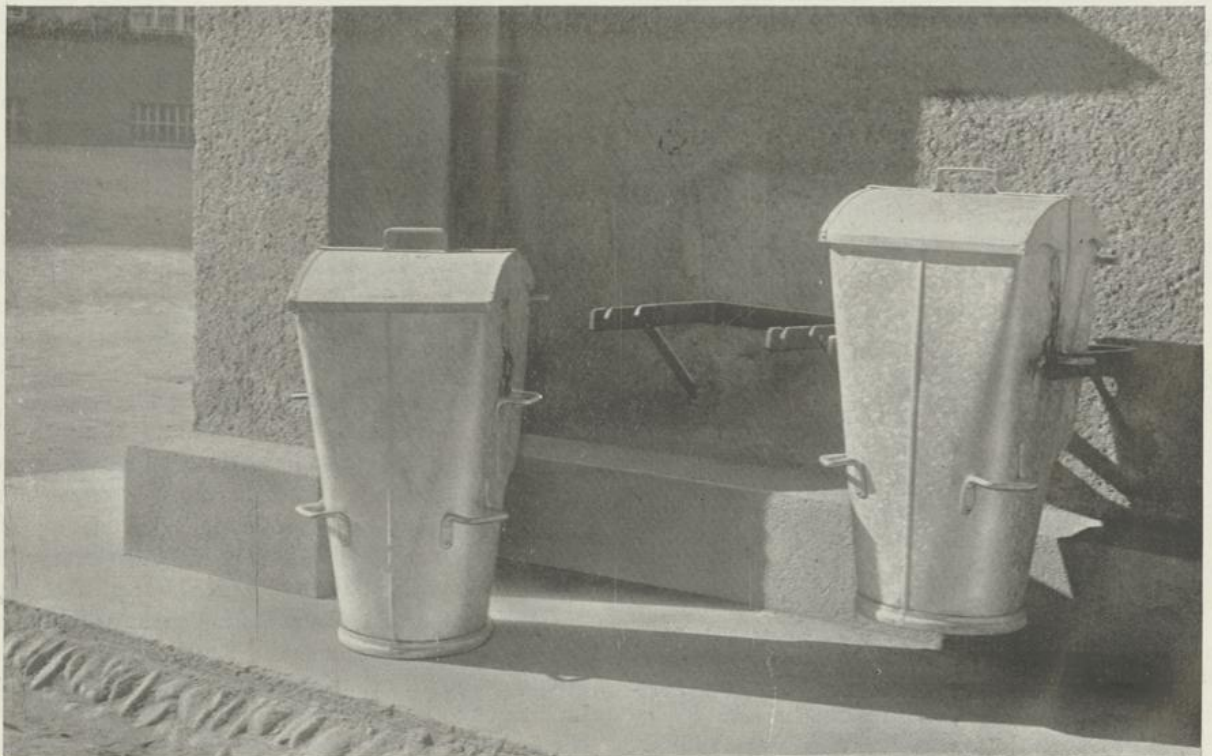
Die Einsammlung und Abfuhr des Kehrriechts ist so organisiert, daß das ganze Gebiet von Wien in 37 Normaltouren eingeteilt ist. Außerdem ist noch ein eigener Zug für die großen Hotels der inneren Bezirke und ein Zug für die großen Fondskrankenanstalten eingestellt. Das normale Einsammlungsintervall ist 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 heraustragen. 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.

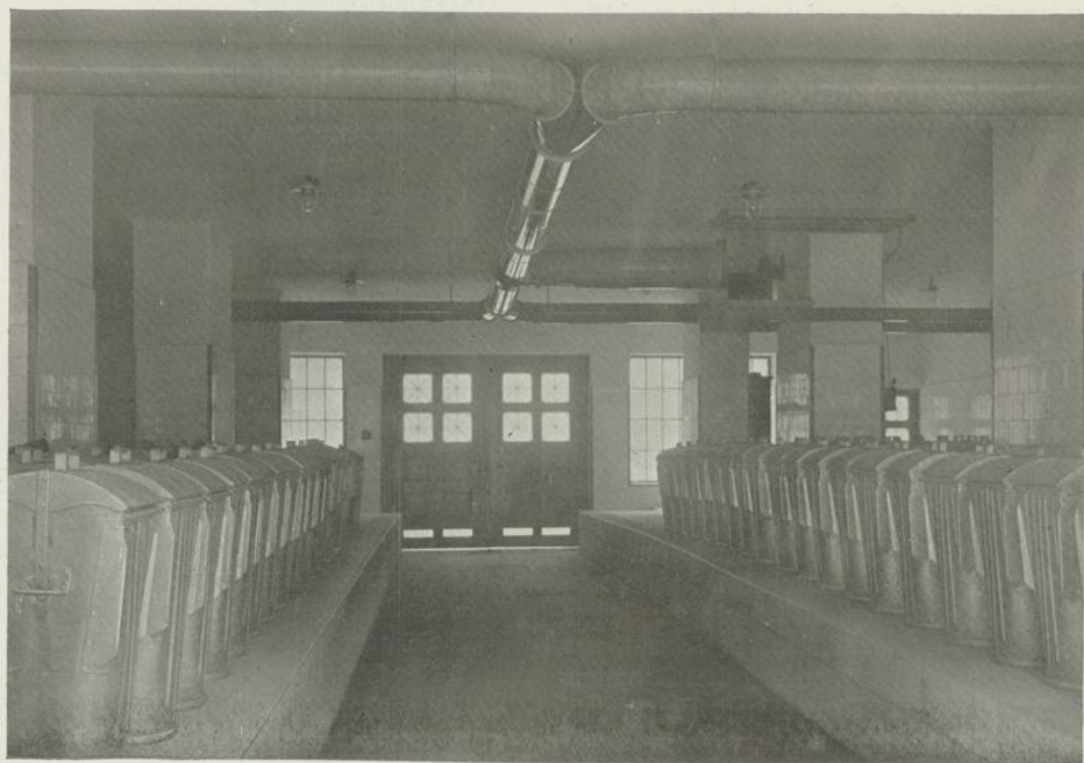
Nach dem neuen Abfuhrsystem wurden im Jahre 1928 381.318 Kubikmeter Kehrriech abgeführt. Die hierbei notwendige Leistung des städtischen Lastkraftwagenbetriebes war 684.544 Kilometer.



Kübelaufstellung mit Aufhängern



Kehrichtsammelhalle in der Wohnhausanlage Sandeleiten. Außenansicht mit Elektrokarren



Wohnhausanlage Sandeleiten, 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 hiefür 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 fünftönig
- 6 Schnellastwagen, zweitönig
- 2 Brotwagen
- 1 Kassenwagen
- 1 Kranhilfswagen
- 1 Rüstwagen
- 7 Latrinenwagen
- 2 Kanalkranwagen
- 2 Benzinkesselwagen
- 3 Kleinlastwagen
- 1 Schneelademaschine.

An Anhängefahrzeugen waren vorhanden:

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