

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 Hauskehrichts

Der Hauskehricht wird derzeit durch Ablagerung auf tief gelegenen Gründen beseitigt. Die Aussortierung des abgeleerten Hauskehrichts 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 Straßenkehrichtabfuhr
- 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



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 Anhängerfahrzeuge 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 Schullhäuser 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-

gebauete 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 Koprophanhänger,
- 6 Aufbauten für Koproformotowagen,
- 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 Koprohorkübelkippsmaschine mit elektrischem Antrieb,

3 Garnituren Kratzschneepflüge, welche an Sprengwagen montiert werden können,

3 Antriebe für Kehrzuganhänger,

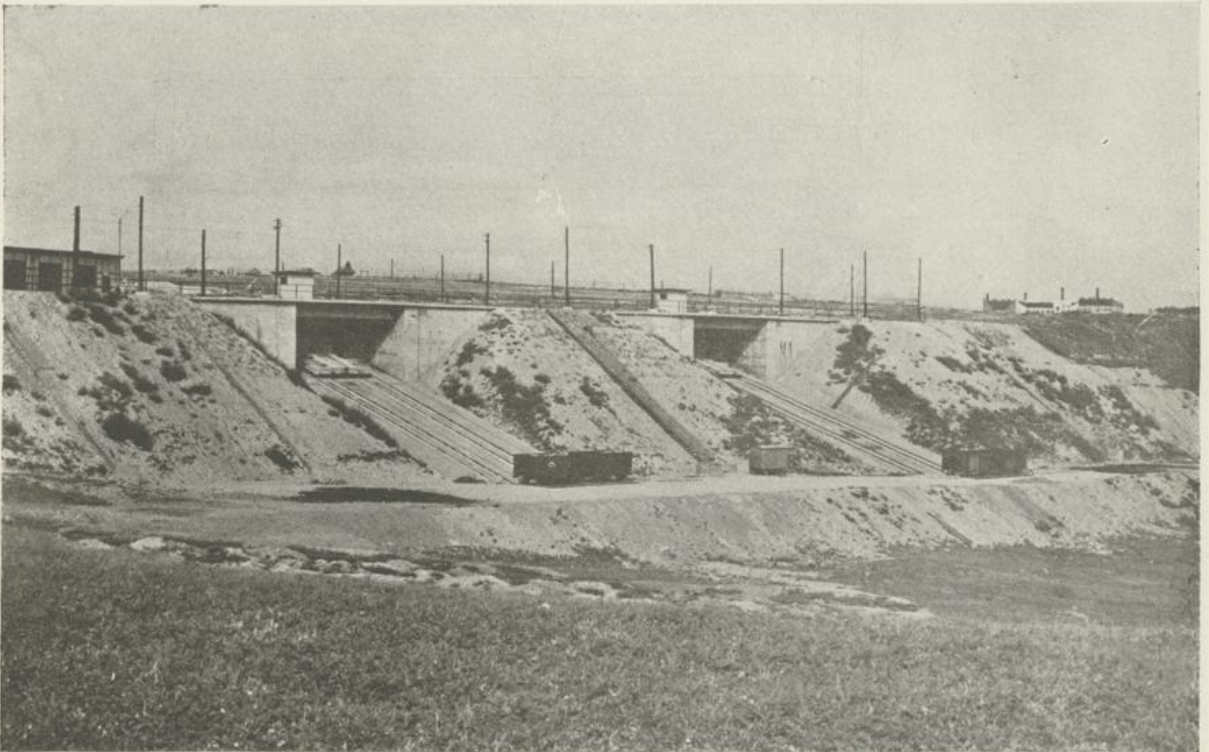
3 Sandstreumaschinen als Anhängefahrzeuge,

1 Rüstwagen (Aufbau und Einrichtung),

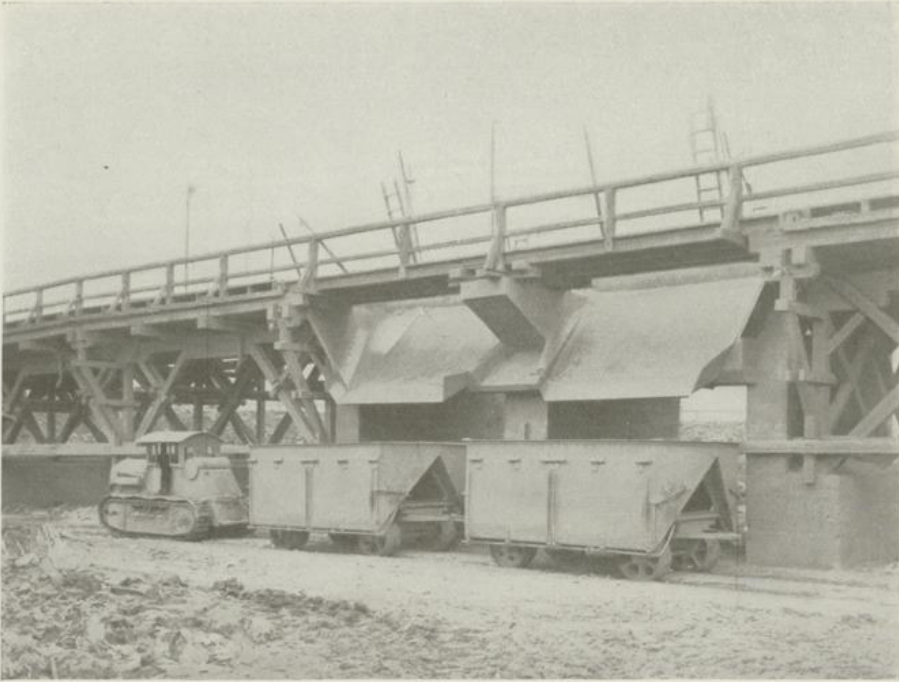
1 dreirädrige Kleinkehrmaschine,

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 Kehrriechtkisten, 4 Handwasserkarren, 141 Koprohorkarren, 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.