

6./II. 1915

Zur Frage der Kehrichtabfuhr.

Die Frage der Kehrichtabfuhr und die damit in Verbindung stehenden sanitären Rücksichten spielen im Verkehrsleben einer Großstadt unter allen Umständen eine wichtige Rolle, haben aber jetzt, da der öffentlichen Gesundheitspflege ganz besondere Sorgfalt zugewendet werden muß, noch erhöhte Bedeutung gewonnen. Daß einzig und allein mit dem automobilen Betriebe jene Raschheit und Leistungsfähigkeit erreichbar ist, die zu einer wirklich rationellen Durchführung des genannten Dienstes gehört, dürfte wohl heutzutage von keiner Seite mehr bestritten werden können. Wenn man aber etwa einwenden wollte, daß die Heranziehung von Kraftfahrzeugen für die Kehrichtabfuhr im gegenwärtigen Zeitpunkte unzulässig sei, da Mangel an Brennstoffen herrsche, so ist dies schon darum nicht zutreffend, weil durch eine ganze Reihe von Umständen für die Kehrichtabfuhr der elektrische Betrieb als der vorteilhafteste und zweckmäßigste geboten erscheint.

Dies findet seine Begründung vor allem darin, daß beim Einsammeln von Kehricht, Abfällen usw., das betreffende Fahrzeug von Haus zu Haus fahren, also zahlreiche kurze Aufenthalte nehmen muß. Bei Verwendung von Verbrennungsmotoren müßte also entweder der Motor bei jedem Aufenthalte abgestellt und bei der Abfahrt wieder angefurbelt werden, was entschieden höchst un bequem und umständlich, und ganz besonders im strengen Winter, wie überhaupt bei ungünstiger Witterung besonders lästig wäre. Oder, aber, man müßte den Motor auch bei Stillstand des Fahrzeuges weiterlaufen lassen, was bei der großen Anzahl der nötigen Aufenthalte eine in Summa durchaus nicht unbeträchtliche Verschwendung an Brennstoff zur Folge hätte. Diese Schwierigkeit entfällt ohneweiters durch die Anwendung des elektrischen Betriebes, da beim Elektromobil bei jedem Stillstande des Fahrzeuges auch der Motor in Ruhe bleibt, so daß während der Aufenthalte niemals ein Kraftverbraucher stattfindet, während andererseits das Anfahren ohne jede zusätzliche Verrichtung immer möglich ist.

Eine zweite Erwägung allgemeiner Natur, welche dazu führt, für das Einsammeln und Abführen von Kehricht dem elektrischen Betriebe den Vorzug zu geben, ist folgende: Um ein leichtes und rasches Beladen des Fahrzeuges zu ermöglichen, muß dieses tunlichst tief gebaut sein. Würde man auf ein normales Chassis mit Explosionsmotor einen gewöhnlichen Wagenkasten aufbauen, der zur Aufnahme von Kehricht zu dienen hätte, so würde die Beladung verhältnismäßig schon schwierig und zeitraubend sein. Viel günstiger gestalteten sich dagegen die Verhältnisse, wenn man einen Behälter anwendet, dessen Form dem speziellen Zwecke angepaßt ist und dessen Oberkante nicht höher als anderthalb bis zwei Meter über dem Boden liegt. In diesem Falle ist das Beladen stets ohne Schwierigkeit möglich, und zwar nicht nur anfangs, sondern auch dann, wenn der Behälter bereits größtenteils gefüllt ist. Uebrigens führt auch noch ein anderer Umstand zu der Forderung, den Kehrichtbehälter so tief wie nur irgend möglich zu legen. Bei Anwendung gewöhnlicher Fahrgestelle und Wagenkasten würde nämlich das große spezifische Volumen des Kehrichts, entsprechend geräumige Behälter vorausgesetzt, zu bedenklich hohen Bauformen führen, deren Vermeidung gerade im Stadtverkehre geboten erscheint. Die Forderung den Behälter ganz tief zu lagern, ist somit sehr wichtig und ihre Erfüllung bietet bei dem rein städtischen Verkehre, um den es sich im vorliegenden Falle handelt, keinerlei Bedenken. Zur Verwirklichung der genannten Forderung ist es nun nötig, Vorderradantrieb anzuwenden, dergestalt, daß der ganze hinter den Vorderrädern liegende Raum bis tief zum Erdboden herab für die Aufnahme der Nutzlast freibleibt. Eine derartige Anordnung ist aber, wie sich von selbst ergibt, nur beim elektrischen Betriebe möglich.

Schließlich sei noch ein weiterer Grund angeführt, der für die Wahl des elektrischen Antriebes spricht. Aus allgemeinen Verkehrsrücksichten ist es unbedingt am vorteilhaftesten, das Einsammeln des Kehrichtes während der verkehrsschwachen Zeit am allerbesten wohl in den frühesten Morgenstunden vorzunehmen. In diesem Falle erscheint es aber wieder wünschenswert, den Betrieb möglichst geräuschlos zu gestalten, was natürlich am leichtesten und vollkommensten bei der Anwendung von Elektromobilen erzielt werden kann.

Im folgenden sei nun ein System beschrieben, das sich in verschiedenen Ausführungsformen sehr bewährt haben soll. Das Wesentliche an diesem System liegt darin, daß das Fahrzeug aus zwei klar von einander geschiedenen Teilen besteht. Der eine dieser Teile ist die eigentliche Zugvorrichtung, die einen in sich geschlossenen Aufbau darstellt und gewissermaßen die Besspannung des Wagens darstellt. Dieser Aufbau besteht aus einem flachen Kasten aus starkem Blech, der die Akkumulatoren aufnimmt, der Vorderachse und den Rädern samt Motoren. Der zweite Teil ist der eigentliche Wagenkasten, der, soweit er als Kehrichtbehälter dient, wie schon erwähnt, ganz tief gelagert und nur in seinem vordersten Teile zur Anbringung des Führer- und Begleiteresitzes hochgezogen ist. An diesem ganzen Hinterteile finden sich keinerlei mechanische Vorrichtungen, mit alleiniger Ausnahme der Hinterradbremfen, sofern man solche anzu bringen wünscht, was jedoch bei den sehr geringen Fahrgeschwindigkeiten die in Frage kommen, nicht unbedingt erforderlich ist. Will man immerhin auf den Einbau der Hinterradbremfen nicht verzichten, so ist es ohneweiters möglich, das Gehäuse derselben ganz nach außen zu ver-

legen, so daß dadurch keinerlei Rücksichten in der Formgebung des eigentlichen Wagenkastens gegeben sind. Der vorerwähnte hochgezogene Teil ruht nun flach auf dem Vorderrad und kann mit diesem leicht in und außer Verbindung gebracht werden. Diese Anordnung hat mehrere praktische Vorteile. Erstens wird dadurch erreicht, daß bei einer Störung der Motoren oder der Batterie nicht auch das ganze vielleicht schon vollbeladene Fahrzeug lahmgelegt wird. Vielmehr hat man in einem solchen Falle bloß nötig, nur den Vorderrad auszuwechseln, um den ganzen Wagen wieder flott zu machen. Zweitens kann der Vorderrad ohne Schwierigkeit auch zum Betriebe anderer Fahrzeuge, wie Sprengwagen, Straßenbürsten und dergleichen, verwendet werden, was unter Umständen mit hoher Wirtschaftlichkeit ausnützlich ist. Der ganze Betrieb gestaltet sich rasch, exakt und reinlich und ist mit verhältnismäßig geringen Kosten verbunden. Für die etwas ungünstigen Terrain- und Pflasterungsverhältnisse Wiens müßte zwar vielleicht mit etwas höheren Betriebskosten gerechnet werden, als sie sich in anderen Großstädten ergeben haben, doch könnte man immerhin recht gute wirtschaftliche Ergebnisse erwarten. Jedenfalls dürfte es gerade in der jetzigen Zeit sehr angezeigt erscheinen, dieser Frage ernstlich näher zu treten, damit endlich einmal der weniger als jemals zeitgemäße „Müllbauer“ aus unserem Verkehrsleben verschwinde.