

Straßenreinigung und Abfuhr.

Dipl.-Ing. Kalbfus.

Bis zum Beginn der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts waren die Straßenreinigung und die Unratabfuhr nicht nur einem Unternehmer überlassen, sondern die Stadt erlöste daraus sogar Einnahmen, ein Verhältnis, das sich später infolge der zunehmenden Befiedlung und der dadurch bewirkten Entwertung der Abfuhrstoffe für landwirtschaftliche Zwecke allerdings umkehrte, so daß der Abfuhrübernehmer zuletzt, im Jahre 1912/13, allein für die Müllabfuhr fast 213000 Mark erhielt. Die Abfuhr des Hausmülls wurde erst mit dem 1. April 1913 in den Eigenbetrieb der Stadt übernommen; ein gleiches war mit der Straßenreinigung und Besprengung bereits 25 Jahre früher geschehen. Die Reinigung geschah

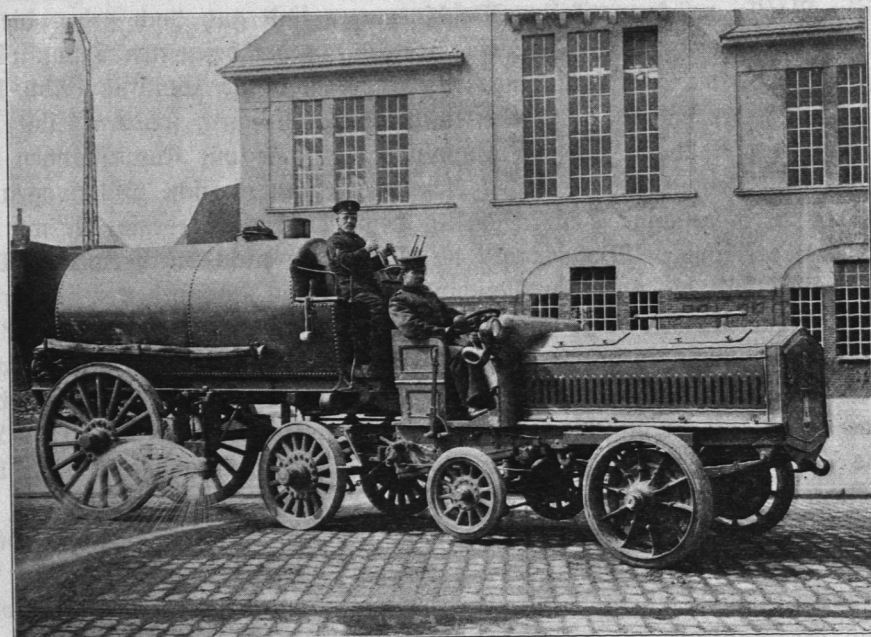
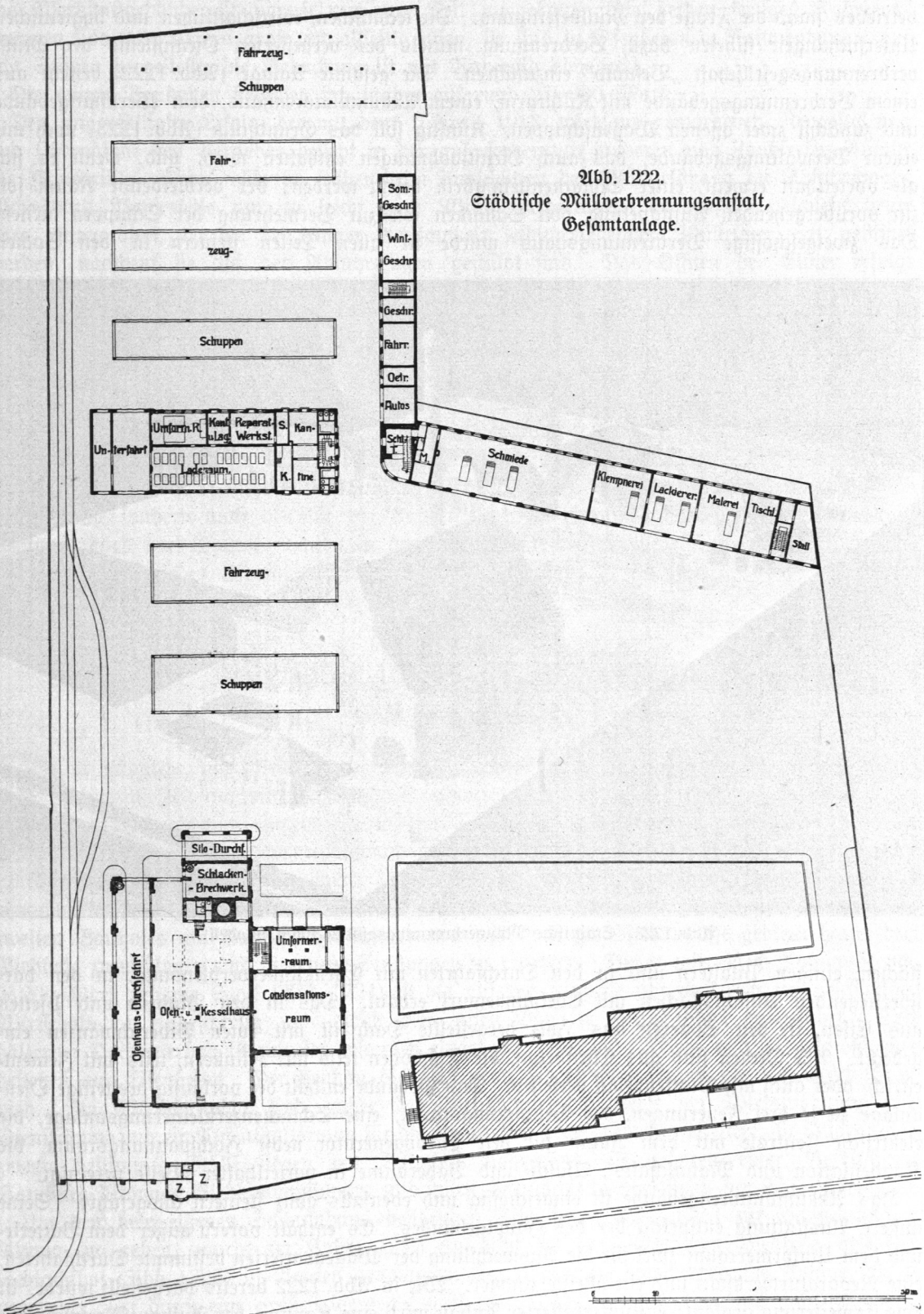


Abb. 1221. Sprengwagen mit elektrisch betriebemem Vorspannwagen.

hauptsächlich nachts mitkehrmaschinen, deren Bespannung ein Unternehmer stellte. Je nach der Bedeutung der einzelnen Straßen wurden sie wöchentlich zwei-, drei- oder auch viermal gesäubert. Tagsüber erfolgte die Beseitigung des größten Schmutzes von Hand. Besprengungen fanden je nach Bedürfnis sowohl nachts, als auch am Tage zwei- bis dreimal täglich statt. Die Reinigung der Abzugskanäle, die Schneeabfuhr und die Bekämpfung des Glatteises erfolgten in der üblichen Weise. Die Kosten stiegen von 1900 bis 1913 von 1,47 Mark auf 2,77 Mark, auf den Kopf der Bevölkerung gerechnet.

Das Ausladen und Abfahren des Straßenkehrschutts und des Hausmülls besorgte, wöchentlich zweimal in jeder Straße, ein Unternehmer, dessen Betriebsweise sehr einfach war. Es fehlte deshalb nicht an Wünschen nach Verbesserungen. Die umfangreichen und eingehenden Vorarbeiten zur städtischen Übernahme des Abfuhrwesens ließen unter den gegebenen Verhältnissen das Einzeleimersystem als das zweckmäßigste erscheinen. Als Beförderungsmittel wurden elektrisch betriebene Vorspannwagen mit Anhängewagen (Abb. 1221) eingeführt. Die Vorspannwagen werden, soweit sie nicht Abfuhrwagen ziehen müssen, auch zur Bewegung von Sprengwagen, Sielschlamm-pumpen und ähnlichen Gefährten benutzt.

Abb. 1222.
Städtische Müllverbrennungsanstalt,
Gesamtanlage.



In engem Zusammenhange mit dieser Umgestaltung des Straßenreinigungs- und Abfuhrbetriebes stand die Frage der Müllbeseitigung. Die technischen, wirtschaftlichen und hygienischen Untersuchungen führten dazu, Verbrennung mittels des verbesserten Ofensystems der Müllverbrennungsgesellschaft „Besudio“ einzuführen. Die gesamte Anlage (Abb. 1222) besteht aus einem Verbrennungsgebäude mit Kühlturm, einem Akkumulatorenhaus, dem Werkstattgebäude und zunächst zwei offenen Wagenschuppen. Künftig soll das Grundstück (Abb. 1223) noch mit einem Verwaltungsgebäude, das auch Dienstwohnungen enthalten wird, und, wenn es sich als vorteilhaft erweist, einer Schlackensteinfabrik besetzt werden; der verbleibende Raum soll zur vorübergehenden Aufstapelung von Schlacken wie zur Vermehrung der Schuppen dienen. Das zweigeschossige Verbrennungshaus wurde in allen Teilen steinern in den Sockel-

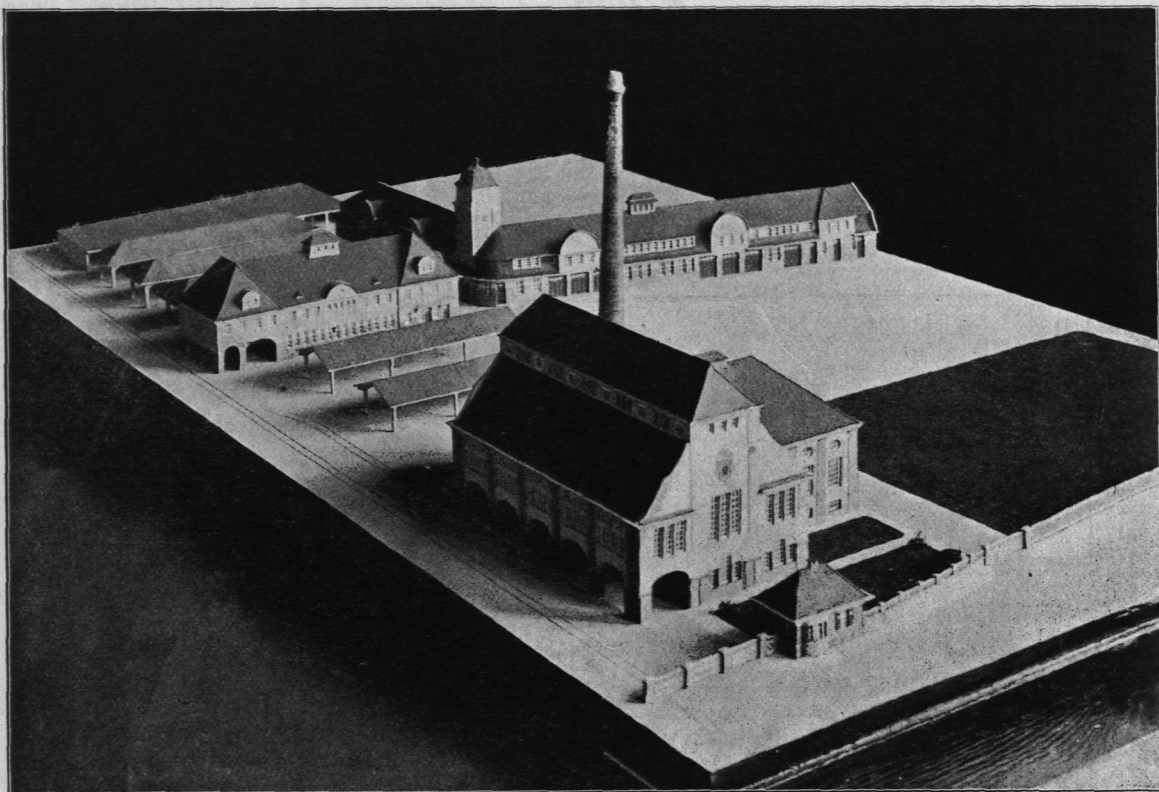


Abb. 1223. Städtische Müllverbrennungsanstalt (nach Modell).

flächen, einigen Pilastern und in den Durchfahrten mit Eisenklinkerverblendung, in den darüberliegenden Ansichtsflächen mit Edelputzbewurf erbaut. Das in den Bindern und Pfetten aus Eisen, in den Sparren aus Holz hergestellte Dach ist mit roten Biberschwänzen eingedeckt. Alle Decken sind aus Eisenbeton, die Fußböden teils mit Klinkern, teils mit Zementestrich- oder auch mit Plattenbelag versehen. Das Gebäude enthält die vorläufig dreiteilige Ofenanlage zu je drei Feuerungen, den Beschickungsraum, eine Schlackenzerkleinerungsanlage, die elektrische Zentrale mit dem Raum für den Turbogenerator nebst Hochspannungsraum, die Kondensation und Mannschafts-, Wasch- und Baderäume in vorteilhafter Weise vereinigt.

Das Akkumulatorengebäude ist eingeschossig und ebenfalls ganz steinern ausgeführt. Seine äußere Ausstattung entspricht der des Hauptgebäudes. Es enthält vorerst außer dem Batterie- und dem Umformerraum zwei für die Auswechslung der Wagenbatterien bestimmte Durchfahrten, eine Reparaturwerkstatt und ein Meisterzimmer. Wie in Abb. 1222 bereits dargestellt wurde, ist eine Erweiterung geplant; ein unterkellertes Anbau wird eine Kantine, der Aufbau Mannschafts-

Kleider-, Wasch- und Baderäume für das Personal der Straßenreinigung aufnehmen. Auch das Werkstattgebäude ist vorerst nur zum Teil ausgebaut. Die beiden fertigen Fahrzeugschuppen sind 9,5 : 30,5 m groß und allseitig offen, sie sind in Eisenbeton in Rahmenbauart auf acht Stützen hergestellt; die Bedachung ist mit Ruberoid abgedeckt.

Die reinen Baukosten belaufen sich bisher auf rund 270000 Mark.

Der augenfälligste Erfolg der mit dem 1. April 1913 wirksam gewordenen Neugestaltung und Übernahme des Betriebes besteht in der außerordentlich sauberen und staubfreien Abfuhr des Hausmülls. Denn während früher beim Ausschütten der Müllgefäße in die Abfuhrwagen Asche- und Papierteile nur zu leicht vom Wind fortgetragen wurden, so geschieht heute alles einwandfrei, da die bei einiger Achtsamkeit selbstschließenden Mülleimer erst geöffnet werden, nachdem sie auf den Abfuhrwagen gestülpt sind. Das Öffnen der Eimer erfolgt zwangsweise sogleich mit der Freigabe der Einschüttöffnung des Wagens, ebenso vollzieht sich der Verschluß beider in gegenseitiger Abhängigkeit derart, daß beim Abheben der Eimer sowohl diese, als auch der Wagen wieder geschlossen sein müssen. In folgerichtiger Durchführung des Gedankens wird später der volle Abfuhrwagen auch in der Verbrennungsanstalt nicht unmittelbar entleert, sondern die Wagenkasten, die sogenannten Segmente, werden durch Kräne abgehoben und verschlossen bis in den Beschickungsraum gebracht. Der in den Dampfkesseln der Verbrennungsöfen erzeugte Dampf dient zum Antrieb des Turbogenerators, die gewonnene elektrische Energie deckt nicht nur den eigenen Kraftbedarf für Kräne, Gebläse, Beschickung und Beleuchtung, sondern auch den für die Batterien der Vorspannwagen. Der Rest des Kraftgewinnes wird nach Transformation in das Netz der Elektrizitätswerke Unterelbe geleitet. Die tägliche Leistung jedes Ofenjages beträgt 75000 kg Müll in 24 Stunden.

Viehhöfe und Marktanlagen.

Dipl.-Ing. Kalbfus.

Der städtische, mit Gleisanschluß versehene Viehhof an der Hauffstraße besaß bis in die jüngste Zeit nur ein großes, 1897 erbautes und 1901 erweitertes Stallgebäude, dem ein Bureauraum eingebaut und eine Dienstwohnung aufgebaut war. Das Gebäude ist in Ziegelrohbau unter Doppelpappdach hergestellt. Auf die Dauer konnte die Anlage dem zunehmenden Verkehr nicht genügen; 1911 beschlossen die städtischen Kollegien deshalb, den benachbarten Bauhof, der ebenfalls längst nicht mehr ausreichte und zuletzt nach Anlage eines zweiten Bauhofes am Bahrenfelder Steindamm nur noch für Seilbaustoffe gedient hatte, dem Viehhofe zuzuschlagen und hier neue Stallungen zu errichten. Dieser mit einem Aufwande von 94200 Mark erbaute Stall (Abb. 1224) ist bis auf den teilweise unterkellerten zweigeschossigen Wirtschaftsbau eingeschossig und gleich dem alten Bau in Ziegelrohbau ausgeführt. Sein hölzerner Dachunterbau ist mit Dachpfannen eingedeckt, die Stall-, Keller- und Erdgeschoßdecken bestehen aus Eisenbeton. Der Neubau bietet in neun Einzelställen Raum für 198 Stück Großvieh. Im Wirtschaftsbau sind außer der Viehhofwirtschaft nebst der Wirtswohnung zwei Diensträume und ein Aufenthaltsraum für die Viehtreiber untergebracht. Weitere, für Quarantänewecke bestimmte Ställe liegen am Bahnhof Bahrenfeld; sie gehören einer Vereinigung Hamburg-Altonaer Viehkommissionäre und sollen demnächst in den Besitz der Stadt übergehen.

Um den kein eigenes Schlachthaus besitzenden Schlachtern Gelegenheit zur Schlachtung in Altona zu geben, wurde im Jahre 1912 ein dicht bei dem städtischen Viehhofe gelegener Schlachthof (Abb. 1225) in Betrieb genommen, eine allerdings vorübergehende Anlage, die zu gegebener Zeit durch eine großzügigere auf größerem Platze ersetzt werden soll. Es wurde zu