

Die Gesamtlänge der Strassen Hamburgs betrug Ende 1910 bei einer Strassenlänge von etwa 472 km rund 8.901.000 qm. Davon entfallen auf Fahrstrasse 4.776.000 qm. Das gesamte Stadtgebiet ist in 12 Abteilungen geteilt, deren jede von einem Abteilungsleiter, welchem der Aufseher für den Nachtdienst unterstellt ist, geleitet wird. Jede Abteilungsleiter hat ein möglichst zentral gelegenes Depot, an dem sich die Mannschaften versammeln und woselbst die erforderlichen Maschinen, Geräte u. a. w. untergebracht sind.

Die gründliche Reinigung der Strassen erfolgt durch Kehrmaschinen und mit Rücksicht auf den Verkehr, zur Nachtzeit; die Tagesreinigung beschränkt sich meistens auf ein Abnehmen der ins Auge fallenden Verunreinigungen. Im regelmäßigen Nachtdienst arbeiten in acht Abteilungen je vier, in zwei Abteilungen je drei Kehrmaschinen. Da eine Kehrmaschine pro Nacht ca. 48.000-50.000 qm, je nach Güte des Pflasters, reinigen kann, so werden in jeder Nacht mindestens 1.850.000 qm Fahrdammfläche gekehrt. Die Kehrmaschinennarbeit beginnt um 11 Nachts.

Mit Ausnahme des Freihafengebietes am südlichen Elbufer, welches am Tage mit Kehrmaschinen gereinigt wird, werden alle Strassen Hamburgs zweimal wöchentlich Nachts mit Kehrmaschinen und sechsmal wöchentlich am Tage gereinigt. Die Hauptstrassen dagegen sechsmal wöchentlich Nachts und sechsmal wöchentlich am Tage. Auf den beständigen Wartung bedürftigen Asphaltpflasterflächen sind zur Zeit 68 Einzelposten stationiert, welche sofort jede Verunreinigung der Asphaltbahnen streifen von 1 m Breite durch Abfegen von etwa hingerollten Kieseln frei gehalten. Die gründliche Reinigung des Asphalts erfolgt Nachts durch Spülung von Hydranten oder durch Abwaschen mit Wasserwagen und Gummischleibern. Als Ersatz für die nächtliche Spülung sind elektrisch angetriebene Asphalt-Waschmaschinen, welche nach Berliner Vorbild diese Reinigung am Tage ausführen und dadurch an Sprengungskosten sparen sollen, versuchsweise in Betrieb genommen.

Im Sommer werden, mit Ausnahme einiger Strassen am südlichen Elbufer, sämtliche Strassen zwei Mal täglich besprengt. An besonders heißen und staubigen Tagen wird eine grosse Zahl Strassen und frei gelegener Plätze drei Mal besprengt. Bis 11 Morgens werden zu beiden Seiten der Strassen Streifen von ca. 1 m Breite im Interesse der Radfahrer unbesprengt gelassen.

Eine Besprengung von Fusswegen mit Handwassern geschieht nur auf denjenigen vor Anlagen, Wasserzügen etc. belegenen Promenaden, an welchen Anlieger nicht vorhanden sind.

Die Besprengung der Fahrdämme erfolgt mit 91 Wasserwagen von 1,5 cbm Inhalt. Die Wagen werden direkt vom Hydranten gefüllt und versprengt das Wasser aus vier dicht über dem Pflaster angebrachten Sieben (Miller'sches Patent). Die Sprengweite eines Wagens mit dieser Sprengvorrichtung beträgt etwa 7,5 m. In neunstündiger Arbeitszeit vermag ein Wasserwagen etwa 100.000 qm zu besprengen.

Die Ausführung der Schnee- und Eisarbeiten erfolgt nach einem feststehenden Organisationsplan, nach welchem jede Aufseherabteilung in zehn Bezirke eingeteilt ist, die wieder je einem Vorarbeiter unterstellt sind. Zu den ca. 588 ständigen Mannschaften der Strassenreinigung treten bei Schneefall ein Weiteres ca. 370 Arbeiter des Ingenieurwesens, ausserdem werden nach Bedarf bis 2800 fremde Hilfsarbeiter, die täglich von Zahlmeistern ausgehört werden, angenommen. Die Schneefahrt erfolgt bei vollem Betriebe mit ca. 775 Schneekarren und ca. 411 Blockwagen im Akkord. Die Kosten der Schnee- und Eisarbeiten betragen, wenn mit vollem Betriebe gearbeitet wird, bis ca. 30.000 Mk pro Tag.

Die Anzahl der öffentlichen Bedürfnisanstalten, deren Reinhaltung der Strassenreinigung obliegt, beträgt zur Zeit 263 mit 981 Pissorständen und 590 Klosettsetzen. Jede Anstalt wird täglich wenigstens einmal, viele Anstalten zwei bis viermal gereinigt; ausserdem erfolgt ein resp. zwei Mal wöchentlich eine gründliche Reinigung.

Die Abfuhr des von den Tag- und Nacht-Kolonnen zusammen gebrachten Strassenkehrichts ist im Submissionswege für einen feststehenden Preis von 1000 Einwohner an Abfuhrübernehmer vergeben. Der gewonnene Kehricht ist eisernen Abfuhrwagen selbst zu beschaffen haben. Der gewonnene Kehricht ist eisernen Abfuhrwagen selbst zu beschaffen haben. Der gewonnene Kehricht ist eisernen Abfuhrwagen selbst zu beschaffen haben. Innerhalb des städtischen Gebiets darf überhaupt kein Kehricht abgeladen werden, (der am Tage zusammengebrachte Kehricht wird in unterirdischen Gruben, von denen zur Zeit 216 vorhanden sind, zur nächtlichen Abfuhr untergebracht), ausserhalb desselben, auf hamburgischem Gebiet, muss der Kehricht sofort landwirtschaftlich verwendet, d. h. durch Unterpfügen unschädlich gemacht werden. Der Unternehmer hat die Anzahl der zu stellenden Wagen so gross zu bemessen, dass mit Schluss des Dienstes der Nachtkolonnen die Abfuhr des Kehrichts beendigt ist.

Die Abfuhr des Hausnrats ist ebenfalls im Submissionswege für einen feststehenden Preis pro 1000 Einwohner an Abfuhrübernehmer vergeben. Die Hausnratsgefasse sind von den Einwohnern an den Abfuhrtagen rechtzeitig, jedoch vom 1. April bis 30. September nicht vor 10 Abends, vom 1. Oktober bis 31. März nicht vor 9 Abends auf die Strasse zu stellen und Morgens bis 8 Uhr wieder von der Strasse zu entfernen. Die Abfuhr beginnt Abends um 11 und muss Morgens 7 beendigt sein. Aus dem städtischen Freihafengebiet sowie von den städtischen Krankenhäusern erfolgt die Abfuhr siebenmal wöchentlich, während der Hausnrats aus St. Pauli, Neustadt, Altstadt und wöchentlich abgehoben wird. Aus den Stadtteilen Altstadt, St. Georg, wöchentlich abgehoben wird. Aus den Stadtteilen Altstadt, St. Georg, St. Pauli, Borgfelde, Hamm, Horn, Billwärder Ausschlag, Steinwärder, Kl. Grasbrook und Veddel, die zusammen ca. 478.000 Einwohner umfassen, wird der Hausnrats mit staatsseitig gestellten, besonders konstruierten eisernen Abfuhrwagen von 4 cbm Inhalt nach der Verrechnungsanstalt für Abfallstoffe am Bullerdeich gefahren, der Übernehmer hat bisher Eigentum des Abfuhrübernehmers und wurde ausserhalb des Stadtgebietes landwirtschaftlich verwertet. Im Sommer 1911 wurde die zweite Verrechnungsanstalt am Alter Teichweg in Betrieb genommen und wird seitdem aus dieser Teil des Hausnrats dort verbrannt.

Die Marktabfälle, die Abfuhrstoffe von den Katschuppen sowie der mit Schulen transportierte Schiffsunrat werden ebenfalls in den Verrechnungsanstalten vernichtet.

Die abgefahrte Kehrichtmenge betrug im Jahre 1910 ca. 148.916 cbm. Der bisher noch zur landwirtschaftlichen Benutzung abgefahrte Hausnrats betrug ca. 184.065 cbm.

In der Verrechnungsanstalt am Bullerdeich wurden ausserdem 82.975.491 kg Unrat vernichtet.

Die Kosten des Strassenreinigungsbetriebes betragen 1910 ca. M. 2.728.000, davon wurden an die Abfuhrübernehmer für die Kehrichtabfuhr bezahlt M. 250.294, für die Hausnratsabfuhr M. 524.280.

Das Verzeichnis des Beamtenspersonals siehe Abschnitt I unter Baudeputation. Näheres Inhaltsverzeichnis.

Die Verrechnungsanstalt für Abfallstoffe am Bullerdeich. Die zum Ressort der Abteilung für Strassenreinigung und Abfuhr gehörende Verrechnungsanstalt für Abfallstoffe am Bullerdeich in Hamburg wurde in den Jahren 1894 und 1895 erbaut und am 1. Januar 1896 in Betrieb genommen. Sie ist die zuerst erbaute derartige Anlage auf dem Kontinent und bis jetzt die grösste der Welt.

In dieser Verrechnungsanstalt wird der Hausnrats aus den Stadtteilen St. Pauli, Neustadt, Altstadt, St. Georg, Borgfelde, Eilbeck, Hamm, Horn, Billwärder Ausschlag, Veddel, Kleiner Grasbrook und Steinwärder mit zusammen ca. 478.000 Einwohnern, ausserdem aber der gesamte Schiffsunrat und Kainratt vernichtet.

Die Anfuhr des Unrats erfolgt zum grössten Teil zur Nachtzeit in eisernen, auf Federn ruhenden Wagen, deren 4 cbm enthaltende Kästen von dem Radgestell abhebbar sind. Die Anlage besteht aus einer grossen Ofenhalle mit davor gebauten Kesselhäusern und zwischen letzteren belegenem Maschinenhaus, aus einem ca. 50 m hohen Schornstein, aus einer Schlackenbrechanlage nebst zwei hydraulischen Hebetischen und einem Bureaugebäude mit Verwalterwohnung.

Die Ofenhalle ist durch eine Plattform in zwei Geschosse geteilt. Die eigentliche Verrechnungsanlage besteht aus 36 Ofenzellen in sechs Gruppen von je sechs Zellen, die unterhalb der Plattform liegen. Die Ofenzellen sind in zwei Längstrakten angeordnet. Ueber jeden Trakte bewegt sich ein elektrischer Laufbahn zum Abheben der Wagenkästen und zum Transport derselben nach den in der Plattform belegenen Einschüttöffnungen der Ofenzellen. Mittels einer elektrischen Winde wird der Wagenkasten schräg gestellt und nach Oeffnung seiner Hinterklappe auf die Ofenplattform entleert, worauf der Kasten auf das Wagengestell zurückgebracht wird. Die Entleerung eines Wagens von 4 cbm Inhalt dauert so nur ca. 2-3 Minuten.

Die Füllung der Ofen mit Unrat findet von der Ofenplattform aus statt. Je zwei mit dem Rücken aneinander stossende Zellen haben eine gemeinsame Füllöffnung. Ein Arbeiter kann bis sechs Ofen füllen. Die weitere Bedienung der Ofen erfolgt durch die in den unterhalb der Plattform belegenen Arbeitsräume vor den Ofen beschäftigten Arbeiter. Jeder Ofenarbeiter bedient drei Ofen. In 1 1/2 Stunden sammeln sich die Verunreinigungsrückstände auf dem Roste zu einer so dichten Schicht an, dass der Luftzutritt durch den Rost erschwert wird und das Feuer zurückgeht; dann muss der Ofen ausgetäumt werden. Die aus glühender gesinterter Schlacke und aus Asche bestehenden Rückstände werden von dem Ofenarbeiter mittels Brechstangen und Feuerhaken heraus genommen und in Kippwagen nach dem Lagerplatz befördert.

Zur Unterstützung des Schornsteinzuges wird den Ofen Luft durch zwei Zentrifugalventilatoren, welche gleichzeitig den Staub und Rauch aus den Arbeitsgängen absaugen, zugeführt. Die Rauchgase sowie die Vergasungsprodukte der Ofen entweichen durch Löcher im Chamottegewölbe in eine sekundäre Verbrennungskammer, an deren glühenden Wänden sich die brennbaren Gase entzünden, von dort gelangen sie in die zum Hauptrauchkanal führenden Schlote. Die Hauptrauchkanäle führen in der Kesselhäuser, woselbst sie entweder direkt zum Schornstein oder in auf- oder abführender Linie durch die Rauchschicht zum Schornstein gehen. In der Mitte des Schornsteins steht eine senkrechte Chamottekegel zunge, damit die beiden aufeinanderstossenden Rauchzüge sich nicht gegenseitig stören. Der in den vier Dampfkesseln gewonnene Dampf von sechs Atmosphären Spannung treibt die im Maschinenhaus aufgestellten drei Dampfmaschinen, und zwar ein Turbinendynamo von 300 PS. effect. und zwei Dampfmaschinen von 180 und 40 PS. effect. Die Maschinen erzeugen die elektrische Energie zum Betriebe der Krähne, der Ventilatoren, der Schlackenbrechanlage, der Beleuchtungsanlage und zur Speisung mit dem Akkumulatorenbatterien, welche zum Schleppen von Energie für 2 versuchsweise bei der Hausnratsabfuhr in Betrieb gestellte Lastautomobile von je 5 Kbm Inhalt und für den Hammerbrookerpumpenbetrieb sowie die Beleuchtung für die öffentliche Besichtigungsanstalt am Bullerdeich und den Lagerplatz der Stadtwasserkunst an der Süderstrasse.

Die glühenden Schlacken werden zunächst unter einem Kühllapparat durch Wasserbräusen abgekühlt und sodann in die Schlackenbrechanlage geschafft. Die zerklüftete Schlacke gelangt durch ein Becherwerk in eine rotierende Siebtrommel von drei verschiedenen Maschenweiten und wird dort nach drei Sorten getrennt. Nicht genügend gebrochene Teile kommen nochmals in den Schlackenbrecher. Die in der Schlacke enthaltenen grösseren Metallteile werden durch Ausortieren entfernt.

Der beim Brechen der Schlacken entstehende Staub wird durch einen Ventilator abgesaugt und in einem Behälter durch Wasserbräusen als Schlamm niedergeschlagen. Die gebrochene Schlacke findet für Wegebauten, Betonierungsarbeiten etc. guten Absatz.

Die Anstalt hat den mit ihrer Errichtung beabsichtigten Zweck einer hygienisch einwandfreien Vernichtung des Hausnrats etc. bisher in durchaus zufriedenstellender Weise erfüllt.

Die Verrechnungsanstalt für Abfallstoffe am Alter Teichweg.

Diese Anstalt, mit deren Bau im Juli 1909 begonnen wurde, ist im Sommer 1911 in Betrieb genommen worden.

Sie besteht aus dem, das Kesselhaus, das Ofenhaus und die Unratthaltehaltenden Hauptgebäude nebst zwei Schornsteinen, die durch zwei Rauchkanal-überführungen mit dem Hauptgebäude an der Strasse belegene Maschinenhaus, in welchem vorläufig zwei Turbogeneratoren von 65 und 135 Kilowatt mit Oberflächenkondensatoren aufgestellt wurden, ist durch einen unterirdischen Rohrkanal, in welchem sämtliche Dampf-, Kühlwasser-, Kondensat- und elektrische Leitungen untergebracht sind, mit dem Kesselhaus verbunden.

Westlich vom Hauptgebäude liegt an der Strasse das Verwaltungsgebäude nebst Fuhrwerkswage, das im ersten Stock eine Dienstwohnung für den Verwalter enthält.

Hinter dem Verwaltungsgebäude liegt ein Mannschaftsgebäude, das durch einen unterirdischen Gang von dem Kesselhaus her geheizt wird. Das Mannschaftsgebäude enthält moderne Wasch- und Badeeinrichtungen, Bedürfnisanstalten, Aufenthalts- und Ankleideräume nach schmutziger und reiner Seite getrennt für das Arbeiterpersonal.

Das Hauptgebäude und das Maschinenhaus sind in den Umfassungswänden bzw. Dächern zum grössten Teil aus Eisenbeton hergestellt. Die Aussenmauern haben Eisenklinkerverblendung mit Putzfächern erhalten. Der Giebel des Kesselhauses und die Haupttreppenbrüstung sind aus Muschelkalk hergestellt. Die Dächer sind mit grauen Dachplatten eingedeckt.

Die Schornsteine zeigen im Sockel Eisenklinkerverblendung, die Schrägen sind mit Asbesttollplatten abgedeckt, die Schäfte sind aus Siegersdorfer Kieselsteinen (Märkischer Mischung) hergestellt.

Das Verwaltungsgebäude ist im Sockel aus Eisenklinkerverblendung, im Aufbau aus Siegersdorfer Verblendsteinen mit Muschelkalkornamenten ausgeführt.

Im Ofenhaus sind 12 Unratverbrennungsofen von je 2 t Durchschnittsleistung in 24 Stunden untergebracht.

Je zwei Ofen sind durch ein Kleinkanal-system mit einem Dampfkessel von ca. 150 qm Heizfläche verbunden. Vorläufig sind zwei Dampfkessel für den Eigenbedarf der Anstalt aufgestellt. Nach Durchgang durch den Kessel steigen die Rauchgase in den hochgelegenen Hauptrauchkanal. Die übrigen acht Ofen senden ihre Rauchgase durch die Kleinkanal-systeme in die Schäfte, welche zum Hauptrauchkanal führen. Der inmitten des Gebäudes durch eine Scheidewand getrennte Hauptrauchkanal mündet tangential in die Schornsteine ein.

Ausser durch die an die Ofen angebauten Flugstaubbekammern werden mittelste Flugaschenteile vor den Kesseln, in den Kesseln und beim Einströmen der Schlacke durch Verschlussrichter abgeführt. Es ist dafür Sorge getragen, dass durch Zugangstüren jeder Punkt der Ofenanlage nebst Zubehör in Betriebe gereinigt werden kann.

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag Hermann's Erben, Speersort 11. V. 4*