

Abteilungen gestellt, deren jede von einem Abteilungsvorstand, welchem der Aufseher für den Nachtdienst unterstellt ist, geleitet wird. Jede Aufseher-Abteilung hat ein möglichst zentral gelegenes Depot, an dem sich die Mannschaften versammeln und woselbst die erforderlichen Maschinen, Geräte u. 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 Kehrmaschinenarbeit beginnt um 11 Nachts.

Mit Ausnahme des Freihafengebietes am südlichen Elbufer, welches am Tage mit Kehrmaschinen gereinigt wird, werden alle Strassen Hamburgs zweimal wöchentlich durch Kehrmaschinen und sechsmal wöchentlich am Tage geräumt, die Hauptstrassenzweige dagegen sechsmal wöchentlich und sechsmal wöchentlich am Tage. Zur Aufnahme von Papier, Obstabfällen etc. sind 147 Papierkörbe und Papierkloche über die ganze Stadt verteilt, ausserdem besorgen 26 Minderarbeiter das Aufnehmen des auf die Strasse geworfenen Papiers etc. Auf den einer beständigen Wartung bedürftigen Asphaltflächen sind zur Zeit 75 Einzelposten stationiert, welche sofort jede Verunreinigung zu entfernen und nach Bedarf bei Glätte leicht mit grobem Elbkies (Korngrösse 5-10 mm) zu bestreuen haben. Für den Radfahrerverkehr werden bei beiden Seiten der Asphaltbahnen Streifen von 1 m Breite durch Ablegen von etwa hingeworfenen Kliesen 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 2 elektrisch angetriebene Asphalt-Waschmaschinen, welche nachts diese Reinigung ausführen, in Betrieb.

Im Sommer werden 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 11½ Uhr vormittags werden zu beiden Seiten der Strassen Streifen von ca. 1 m Breite im Interesse der Radfahrer unbesprengt gelassen.

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

Die Besprengung der Fahrdämme erfolgt mit zirka 100 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 Organisationsplane, nach welchem jede Aufseherabteilung in zehn Bezirke eingeteilt ist, die wieder je einem Vorarbeiter unterstellt sind. Zu den zirka 700 ständigen Mannschaften der Strassenreinigung treten bei Schneefall ohne Weiteres ca. 830 Arbeiter des Ingenieurwesens, ausserdem werden nach Bedarf bis 200 fremde Hilfsarbeiter, die täglich von Zahnmeistern ausgesondert werden, angenommen. Die Schneefahrt erfolgt bei vollem Betriebe mit ca. 761 Schneekarren und ca. 441 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 289 mit 1077 Pissorständen und 887 Klosettsetzungen. 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 pro 1000 Einwohner an Abfuhrübernehmer vergeben, die sich die vorgeschriebenen eisernen Abfuhrwagen selbst zu beschaffen haben. Der gewonnene Kehricht ist Eigentum der Übernehmer. Innerhalb des städtischen Gebiets darf überhaupt kein Kehricht abgeladen werden, (der am Tage zusammengebrachte Kehricht wird in unterirdischen Gruben, von denen zur Zeit 241 vorhanden sind, zur nächtlichen Abfuhr untergebracht), ausserhalb desselben, auf hamburgisches Gebiet, muss der Kehricht sofort landwirtschaftlich verwendet, d. h. durch Unterpfügen unschädlich gemacht werden. Der Übernehmer hat die Anzahl der zu stellenden Wagen so gross zu bemessen, dass mit schliess 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 Hausnratgefässe sind von den Einwohnern an den Abfuhrwagen 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 wieder von der Strasse zu entfernen. Die Abfuhr beginnt Abends um 10½ und muss Morgens 7 beendet sein. Aus dem städtischen Freihafengebiet sowie von den städtischen Krankenhäusern erfolgt die Abfuhr siebenmal wöchentlich, während der Hausnrat aus St. Pauli, Neustadt, Altstadt und St. Georg dreimal wöchentlich, aus den übrigen Stadtteilen zweimal wöchentlich abgefahren wird. Dieser gesamte Hausnrat wird mit staatseigentlich gestellten, besonders konstruierten eisernen Abfuhrwagen von 4 cbm Inhalt nach den Verbrennungsanstalten für Abfallstoffe am Bullerdeich und am Alter Teichweg gefahren und dort verbrannt. Der aus den eingemündeten Vororten stammende Hausnrat wird vom Übernehmer abgefahren und landwirtschaftlich verwendet.

Die Marktabfälle, die Abfuhrstoffe von den Keschuppen sowie der mit Schuten transportierte Schiffsnrat werden ebenfalls in den Verbrennungsanstalten verbrannt.

Die abgefuhrte Kehrichtmenge betrug im Jahre 1912 zirka 146.152, die des Hausnrats 888.482 cbm.

Die Kosten des Strassenreinigungsbetriebes betragen 1912 zirka M. 3.652.700, davon wurden an die Abfuhrübernehmer für die Kehrichtabfuhr bezahlt M. 405.400, für die Hausnratabfuhr M. 728.240.

**Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschnitt I unter Baudeputation. Näheres Inhaltsverzeichnis.**

**Die Verbrennungsanstalt für Abfallstoffe am Bullerdeich.**

Die zum Ressort der Abteilung für Strassenreinigung und Abfuhr gehörende Verbrennungsanstalt für Abfallstoffe am Bullerdeich in Hamburg wurde in den Jahren 1894 und 1896 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 Verbrennungsanstalt wird der Hausnrat aus den Stadtteilen St. Pauli, Neustadt, Altstadt, St. Georg, Borgfelde, Ellbeck, Hamm, Horn, Bllwärdler Ausschlag, Veddel, Kleiner Grasbrook und Steinwärder-Waltershof mit zusammen ca. 495.000 Einwohnern, ausserdem aber der gesamte Schiffsnrat und Kalmnrat verbrannt, während die von den Schiffahrtsgesellschaften zur Verwertung eingelieferten Matratzen auf der gegenüber von Blankenese liegenden Insel Hahnöfersand in einem besonders konstruierten Schlotfen verbrannt werden.

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

Hinter dem Verwaltungsgebäude liegt ein Mannschaftsgebäude, das vom Kesselhaus aus geteilt wird. Das Mannschaftsgebäude enthält für das Arbeiterpersonal moderne Wasch- und Baderleinrichtungen, Bedürfnisanstalten, Aufenthalts- und Ankleideräume nach schmutziger und reiner Seite getrennt. Die Ofenhalle ist durch eine Plattform in zwei Geschosse geteilt.

Die eigentliche Verbrennungsanlage besteht aus 36 Ofenzellen in sechs Gruppen von je sechs Zellen, die unterhalb der Plattform liegen. Die Ofenzellen sind in zwei Langstrakten angeordnet. Über jedem 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 Öffnung 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 Urnat 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 Arbeitsgängen vor den beschäftigten Arbeiter. Jeder Ofenarbeiter bedient drei Ofen. In 1½ Stunden sammeln sich die Verbrennungsrückstände auf dem Ofen zu einer so dichten Schicht an, dass der Luftzutritt durch den Rost erschwert wird und das Feuer zurückgeht; dann muss der Ofen ausgeräumt werden. Die aus glühender gesinteter Schlacke und aus Asche bestehenden Rückstände werden von dem Ofenarbeiter mittels Brechschlangen und Feuerhaken herausgenommen 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 Schöte. Die Hauptrauchkanäle führen in die Kesselhäuser, woselbst sie entweder direkt zum Schornstein oder in auf- oder abführender Linie durch die Rauchröhrenkessel gehen. In der Mitte des Schornsteins steht eine senkrechte Chamottezunge, 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 Dampfzylinder, und zwar ein Turbinendynamo von 300 PS. effect, und zwei Dampfzylinder 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 einer 20PS. Akkumulatorkassette, welche zum Schleppen von Schuten mit Schiffsnrat dient. Ausserdem liefern dieselben die elektrische Energie für 2 vertheilte Beleuchtungsarbeiten der Handnratabfuhr in Betrieb gestellte Lastautomobile von je 5 Kbm Inhalt und für den Hammerbrooksee-Hilfsmotorentrieb, sowie die Beleuchtung für die öffentliche Desinfektionsanstalt am Bullerdeich und den Lagerplatz der Stadtwasserkunst an der Süderstrasse.

Die glühenden Schlacken werden zunächst unter einem Kühlapparat durch Wasserbrausen abgekühlt und sodann in die Schlackenbrechanlage geschafft. Die zerklüftete Schlacke gelangt durch ein Bechwerk in eine rotierende Siebröhre, von drei verschiedenen Maschenweiten und wird dort nach drei Sorten getrennt. Nicht genügend gebrochene Teile kommen nochmals in die Schlackenbrecher.

Die in der Schlacke enthaltenen grösseren Metallteile werden durch Ausortieren entfernt.

Der beim Brechen der Schlacken entstehende Staub wird durch einen Ventilator abgesogen und in einem Behälter durch Wasserbrausen 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 Verwertung des Hausnrats etc. bisher in durchaus zufriedenstellender Weise erfüllt.

**Die Verbrennungsanstalt für Abfallstoffe am Alter Teichweg.**

Diese Anstalt, mit deren Bau im Juli 1909 begonnen wurde, ist im Sommer 1911 in Betrieb genommen worden. Dort wird der Hausnrat aus den Stadtteilen Eimsbüttel, Rotherbaum, Harvestehude, Eppendorf, Winterhude, Uhlenhorst, Hohenfelde und Barmbeck mit zus. 481.000 Einwohnern verbrannt. Die Verbrennungsanstalt besteht aus dem, das Kesselhaus, das Ofenhaus und die Unrathalle enthaltenden Hauptgebäude nebst zwei Schornsteinen, die durch zwei Rauchkanalüberführungen mit dem Hauptgebäude in Verbindung gebracht sind.

Das östlich vom 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 Fuhrwerkswege, das im ersten Stock eine Dienstwohnung für den Verwalter enthält.

Hinter dem Verwaltungsgebäude liegt ein gleiches Mannschaftsgebäude, wie das vorgeschriebene der Verbrennungsanstalt am Bullerdeich. 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 Dachpflannen eingedeckt.

Die Schornsteine zeigen im sockel Eisenklinkerverblendung, die Schrägen sind mit Asbestplatten abgedeckt, die Schäfte sind aus Siegersdorfer Radialverblendsteinen (Marienburger Mischung) hergestellt.

Das Verwaltungsgebäude ist im Sockel aus Eisenklinkerverblendung, im Aufbau aus Siegersdorfer Verblendsteinen mit Muschelkalkornamenten ausgeführt. Im Ofenhaus sind 12 Urnatverbrennungsöfen von je 32 t Durchschnittsleistung in 24 Stunden untergebracht.

Je zwei Öfen sind durch ein Kleinkanalssystem mit einem Dampfkessel von ca. 100 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 Öfen senden ihre Rauchgase durch die Kleinkanalssysteme in Umgänge, welche zum Hauptrauchkanal führen. Der inmitten des Gebäudes durch eine Scheidewand getrennte Hauptrauchkanal mündet tangential in die Schornsteine ein.

Ausser durch die an die Öfen angebauten Flugstabskammern werden mitgerissene Flugaschenteile vor den Kesseln, in den Kesseln und beim Eintritt in den Schornstein durch Verschlussrichter abgeführt. Es ist dafür Sorge getragen, dass durch Zugangsthüren jeder Punkt der Ofenanlage nebst Zubehör im Betriebe gereinigt werden kann.

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