

Feuersicherer und wasserdichter Bodenbelag für Dachgeschosse

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **13 (1897)**

Heft 34

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-579011>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

haben am Rhein haben ergeben, daß die Fernspreckleitung zu dieser Beförderung verwendet werden, also zugleich zum Fernsprechen und Fernschreiben dienen kann. Von der Reichspostverwaltung sind bereits einige dieser Apparate probeweise in Dienst gestellt worden. Der Erfinder hat 8 Jahre auf das Problem verwandt, ehe es ihm gelang, seine Idee zu verwirklichen.

Feuerfester und wasserdichter Bodenbelag für Dachgeschosse.

(Korresp.)

Anschließend an den in Nr. 18 des „Schweizer Baublattes“ enthaltenen lesenswerten Aufsatz „Eine große Lücke in den Baupolizei-Verordnungen“ dürfte es angezeigt sein, die Bautechniker auf ein Material aufmerksam zu machen, das wie kein anderes die Eigenschaften besitzt, um als Bodenbelag für Dachgeschosse Verwendung zu finden. Es ist dies der Asphalt, der vollständig wasserdicht und feuerfester ist. Selbstverständlich kann hier nur guter, natürlicher Asphalt in Betracht kommen.

Schon früher in Nr. 8, Band III, Jahrgang 1892 des „Schweizer Baublattes“ erschien eine Notiz „Der Asphalt als feuerfesteres Baumaterial“, in der die Vorzüge des Asphalts sowohl als Bodenbelag für Dachräume als auch für Bedachungen erwähnt wurden.

Bei einem ausgebrochenen Brande wird nämlich der Asphaltbelag des Dachgeschosses durch die ausstrahlende Wärme nicht geschmolzen, sondern nur erweicht. In diesem erweichten Zustand schmiegt sich die Asphaltdecke der Unterlage überall gut an und wird nicht rissig, somit auch nicht durchlässig, selbst wenn die ganze Decke durch die Hitze eine Formveränderung erlitten hat. Es ist einleuchtend, daß ein starrer Gips- oder Cementbelag diese Eigenschaft nicht besitzen kann und beim Entstehen von Rissen für Wasser durchlässig werden muß. Da bekanntlich bei einem Brandausbruch durch das Wasser mehr Schaden verursacht wird als durch das Feuer, so ist ein Asphaltbodenbelag im Dachraume am besten imstande diese Gefahr abzuwenden.

Verschiedenes.

Den in der Werkstätte der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur konstruierten neuen Compound-Lokomotiven darf man das Zeugnis erteilen, daß sie zu den stärksten und konstruktiv am sorgfältigsten durchgebildeten Maschinen dieser Gattung auf dem Kontinent gezählt werden dürfen. Die Gotthardbahn hat 10 solcher Maschinen im Dienst, welche die schweren Blüzüge dieser Gesellschaft auf der ganzen Linie Luzern-Chaffso und zurück durchzuführen haben und diese Züge auf den Thalstrecken mit Geschwindigkeiten bis zu 90 Kilometer die Stunde, auf den Bergstrecken bis zu 40 Kilometer per Stunde befördern. Die Gotthardbahn hat der schweizer. Lokomotivfabrik weitere 10 Stück dieser Maschinen in Auftrag gegeben. Eine Mustermaschine ähnlicher Konstruktion läuft seit einem Jahre auf der Jura-Simplonbahn und macht den schweren Schnellzugdienst auf der Strecke Bern-Lausanne. Die Direktion der Jura-Simplon, in Anerkennung der vorzüglichen Leistungen dieser Lokomotive, hat der Fabrik in Winterthur weitere 25 Stück desselben Types zur Ausführung übergeben. Die Linien der Jura-Simplon weisen vielerorts, namentlich im Jura, wesentliche Steigungen von 16 bis 25 ‰ auf und es sollen die erwähnten Maschinen beispielsweise auf kontinentalen Steigungen von 18 ‰ die schweren Personen- und Schnellzüge von 240 Tonnen Gewicht befördern und auf ebenen Strecken Geschwindigkeiten bis zu 75 Kilometer erreichen. Auch die Centralbahn hat für ihren Schnellzugdienst eine Anzahl neuer vierzylinderiger Compoundlokomotiven zum Teile bereits im Dienst, zum Teil noch in Konstruktion begriffen. Die

Nordostbahn hat ebenfalls die Konstruktion einer neuen Schnellzugmaschine beschlossen und auch die Vereinigten Schweizerbahnen studieren eine solche Maschine für ihre Linien.

In den Werkstätten der Zürcher Maschinenbau-Firma Franz Bauer wird gegenwärtig für die schweiz. Lebensversicherungs- und Rentenanstalt in Zürich ein Stahlzimmer angefertigt, das punkto Dimensionen und Konstruktion alle ähnlichen Werke in der Schweiz übertrifft und den Depostenräumen der größten englischen Banker und der deutschen Reichsbank gleichkommt. Das Zimmer ist 4 m lang, 3 m breit und 2,70 m hoch. Etwa 3000 2 1/2 cm dicke, gehärtete, versenkte Stahlbolzen verbinden die 10 cm dicken Stahlplatten, denen weder Feuer noch Bohrer etwas anzuhaben vermögen, luftdicht, und eine 30 cm dicke Kieselstyre mit Stahlplatte und doppelter Isolierfüllung verschließt das interessante, aber wenig heimelige Zimmer, welches an seinem Bestimmungsort noch eine 50 cm dicke Umhüllung von mit Cement gemauerten Quadern erhält. Was in diesem Raume verwahrt wird, ist vor Dieben und Veruntreuung durch Feuer oder Wasser „bombensicher“. Die erwähnte Firma macht sich anheischig, solche Stahlzimmer mit noch größeren Dimensionen herzustellen, und hat den Beweis geleistet, daß sie der ausländischen Konkurrenz gewachsen ist.

Originelles Bauwerk. Ein Riesenschirm soll das Zugstück der im nächsten Sommer in Omaha (Nebraska) stattfindenden Trans-Mississippi-Ausstellung sein, ein riesiger „Regenschirm“ wenigstens der Form nach; im übrigen soll er dazu dienen, einen Rundblick auf die Ausstellung und ihre Umgebung zu gewähren. Das eiserne Untergestell hat Ähnlichkeit mit einem Riesenschirm, dessen Stange und Gertypen aus solidem Stahl hergestellt wird. Die Spangen des Schirmes, eisernen Armen gleich, werden sich, wenn in Bewegung gesetzt, langsam heben und gleichfalls langsam im Kreise drehen und dann in ebensolcher Weise, wie sich die Steigung vollzog, auch wieder zurück zum Erdboden gebracht werden. Die Stange oder besser gesagt der Schaft, der einen Durchmesser von 45 Fuß haben soll, wird aus Stahl und Eisen hergestellt, 350 Fuß hoch und in einem 30 Fuß tiefen und 100 Quadratmeter Umfang bestehenden Steinfundamente verankert werden. Die eisernen Arme dieses Riesenschirmes, zehn an der Zahl, werden 110 Fuß vom Träger desselben seitwärts abstehen und an ihrem äußersten Ende werden kutschähnliche Behälter zur Aufnahme von je 40 Personen angebracht werden. Von den Enden der eisernen Arme werden Drahtseile nach der Spitze des Schaftes gezogen, die zur Herstellung des Gleichgewichtes dienen. Die Wagen zur Aufnahme der Personen sollen aus Eisen hergestellt werden. Die Triebkraft für den Riesenschirm ist Elektrizität. Die Dauer der Rundfahrt ist auf zwanzig Minuten berechnet. Die verschiedenen Wagen werden elektrisch beleuchtet, mit farbigen Lampen illuminiert und auf der höchsten Spitze des eisernen Mastes wird ein elektrisches Licht angebracht.

Bekanntlich hatte der Parthenon in Athen jüngst wieder durch Erdbeben gelitten. Seine Wiederherstellung und Sicherung war in Angriff genommen, es wurden aber mehrfach Stimmen laut, daß die Durchführung in Zweifel stehe. Es erscheint jedoch gestichert, daß die Restaurationsarbeiten noch in diesem Winter wieder aufgenommen werden. Die vor kurzem veranstaltete Lotterie der athenischen archäologischen Gesellschaft hat dazu hinreichende Mittel eingebracht. Es hat eine Sitzung der für die Arbeiten eingesetzten Kommission stattgefunden und es ist beschlossen worden, sofort wieder ans Werk zu gehen. Für den Erfolg ist es von großem Wert, daß sich inzwischen eine englische Gesellschaft zur Ausbeutung der pentelischen Marmorbrüche gebildet hat, die im Stande sein wird, die nötigen großen Marmorblöcke zu liefern, deren Gewinnung bisher unübersteiglich scheinende Hindernisse im Wege standen.