

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 13 (1897)

**Heft:** 34

  

**Artikel:** Feuersicherer und wasserdichter Bodenbelag für Dachgeschosse

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-579011>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

hafen 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 schmilgt 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 Bank und der deutschen Reichsbank gleichkommt. Das Zimmer ist 4 m lang, 3 m breit und 2,70 m hoch. Etwa 3000 2½ cm dicke, gehärtete, versentete Stahlbolzen verbinden die 10 cm dicken Stahlplatten, denen weder Feuer noch Bohrer etwas anhaben vermögen, luftdicht, und eine 30 cm dicke Kiegleltüre mit Stahlplatte und doppelter Isolierung 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 Zugstrüß 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 Gerippe aus solidem Stahl hergestellt wird. Die Spangen des Schirmes, eisernen Arme 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 besitzenden Steinfundamente verankert werden. Die eisernen Arme dieses Riesenschirmes, zehn an der Zahl, werden 110 Fuß vom Träger desselben seitwärts absteigen 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.**