

Die optimalen Verarbeitungstemperaturen können natürlich bei der fabrikmäßigen Verarbeitung der Bitumen leicht eingehalten werden. Auf der Baustelle ist dies schwieriger. Abgesehen von der erwähnten Überhitzungsgefahr besteht die weitere Gefahr, daß das aus den Aufschmelzkesseln in Transporteimer abgefüllte Bitumen je nach den Witterungsbedingungen mehr oder weniger rasch abkühlt, so daß es etwa bei Dachdeckungs- und Isolierarbeiten schließlich mit ganz verschiedener Konsistenz verstrichen wird. Damit wird die Bitumenaufgabe an verschiedenen Stellen verschieden dick, und die zuverlässige Verklebung, die nur in einem bestimmten Konsistenzbereich möglich ist, wird problematisch.

Um die aus ungleichmäßiger oder lückenhafter Verklebung entstehenden Gefahren für den Bestand der Dichtungsschicht zu vermeiden, sind verschiedene Arbeitsverfahren und Arbeitsgeräte entwickelt worden. Bei einem dieser besonders für die Dachdeckung bestimmten Verfahren werden die Dichtungsbahnen fabrikmäßig mit einer entsprechend dicken unterseitigen Bitumenschicht versehen. Bei der Verlegung wird die Rolle in einen fahrbaren Verlegeapparat eingehängt, durch dessen über die ganze Bahnbreite verteilte Gasbrenner die dicke Bitumen-Unterschicht der Bahn verflüssigt und auch die Unterlage angewärmt wird. Damit wird die beste Haftkonsistenz des Bitumens unabhängig von Wettereinflüssen während des ganzen Verlegevorgangs gewährleistet, Abb. 40 (33).

Bei einem anderen Verfahren, das besonders in der Schweiz und in Frankreich bei Isolierarbeiten angewandt wird, wird die in üblicher Weise aufgestrichene und wieder erkaltete Bitumenklebeschicht beim Einrollen und Andrücken der Dichtungsbahn mittels Gasbrenner verflüssigt, so daß wieder ein von äußeren Einflüssen unabhängiges zuverlässiges Verschweißen erfolgt, Abb. 41 (34).



Abb. 41.
Aufschweißen von Dichtungsbahnen

3.2. Lösungen bituminöser Stoffe

Bitumen oder Teerpeche werden dazu in reinen oder gemischten organischen Lösungsmitteln kalt oder warm aufgelöst und auf die gewünschte

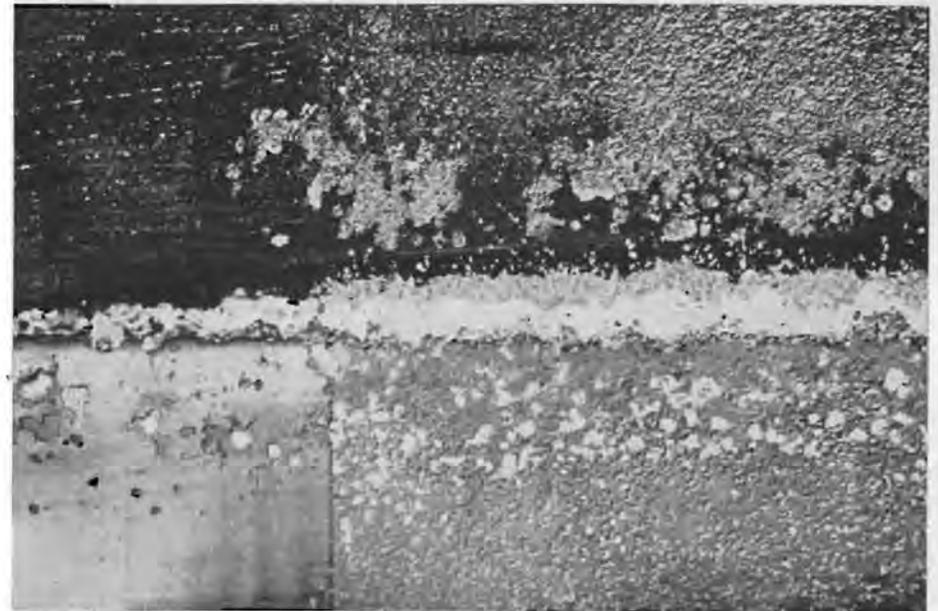


Abb. 42. Bitumenanstrich nach Seewasserlagerung

Spachtel-, Streich- oder Spritzkonsistenz eingestellt. Dieses prinzipiell sehr einfache Verfahren bedingt doch eine Reihe fabrikatorischer Vorkehrungen. Manche Hersteller verdünnen das auf mittlere Temperatur aufgewärmte Bitumen in geeigneten Rührwerken mit der notwendigen Lösungsmittelmenge, andere ziehen es vor, das zerkleinerte Bitumen kalt aufzulösen, was zwar wesentlich länger dauert, aber u. U. wegen des Ausbleibens nachträglicher Verdickungs- und Reifevorgänge sicherer ist.

Zur Herstellung dickflüssiger oder pastenförmiger Bitumenlösungen werden thixotrop wirkende Spezialtone oder faserförmige Füllstoffe eingemischt.

Es ist auf jeden Fall unzumutbar, die fertigen Auflösungen unmittelbar aus dem Mischer in die Versandgefäße abzufüllen, weil stets Konsistenzschwankungen auftreten. Man vereinigt besser mehrere Chargen in einem gut verschlossenen Vorratstank und stellt sie dort auf die endgültige Gebrauchskonsistenz ein. Der Abfüllstutzen des Tanks soll sich auch nicht an der tiefsten Stelle befinden, sondern in einiger Höhe, damit sich die unvermeidlichen Verunreinigungen, die Glätte und Glanz des Anstrichs nachteilig beeinflussen, absetzen können.

Im allgemeinen überwiegen im bituminösen Bautenschutz ebenfalls die aus Erdölbitumen hergestellten Lacke und Spachtelmassen. Nur für bestimmte