

Rostbeseitigung und Rostverhütung

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **20 (1904)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-579612>

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.

Arbeits- und Lieferungsübertragungen.

(Amtliche Original-Mitteilungen.) Nachdruck verboten

Schweizer. Bundesbahnen, Kreis II. Lieferung und Aufstellung des Eisenwerkes für eine Lokomotivdrehmaschine im Bahnhof Olten an die Gießerei von Koll, Bern.

Schweizer. Bundesbahnen, Kreis IV. Erstellung eines Wasserreservoirs mit circa 130 m³ Inhalt im Bahnhof Morschach an Anton Bernhardsgrütter, Baumeister, Morschach.

Die Mosaikbodenbeläge im Kinderspital Zürich an das Spezial-Mosaikgeschäft von Anton Tibiletti in Zürich.

Dampfzentrale auf dem Marzili-Inseldi in Bern. Dachdeckerarbeiten an Fr. Müller; Spenglerarbeiten an Soom; Schlosserarbeiten an Soltermann & Söhne; Glaserarbeiten an Alfred Wipfler, alle in Bern.

Schlachthausvergrößerung Basel. Die Schlosserarbeiten zu den Einfahrtsstoren an Emil Grieder, Schlossermeister, Klingelbergstraße 27, Basel.

Neubau zweier Güterhallen mit überdecktem Verbindungsgang im Neuen Bad. Güterbahnhof in Basel. Grab-, Maurer-, Zementarbeiten und Sekurabeden an Basler Baugesellschaft in Basel; Sandsteinarbeiten für Güterhallen an H. Lefer in Lahr; Sandsteinarbeiten für Verwaltungsgebäude an Frz. Bach in Borthal; Granitarbeiten an Gebr. Ortelli in Biasca; Walzeisenlieferung und Schmiedearbeiten an E. Güttsheim, Basel; Eisenkonstruktion der Güterhallen an Brückenbauanstalt Gustavsborg bei Mainz.

Kath. Pfarrkirche Frauenfeld. Erd- und Maurerarbeiten an Baumeister Schulthess in Frauenfeld; Granitarbeiten an Antonini in Wassen; Sandsteinarbeiten an Karl Speidel in St. Margrethen. Bauleitung: A. Rimli, Architekt, Frauenfeld.

Vorlaubanbau am neuen Holz- und Streueschuppen beim Bürgerheim Chur an Joh. Ullr. Trippel, Baumeister, Chur. Bauleitung: Stadtwerkmeister.

Die Mosaik-Terrazzo Böden im Hotel Beatus in Merligen am Thunersee an das Spezial-Mosaikgeschäft Anton Tibiletti, Zürich.

Neues Fabrikgebäude der Gips- und Kalkfabrik in Leisigen am Thunersee. Sämtliche Arbeiten an Joh. Freutiger, Baumeister, Oberhofen.

Schulhausneubau Unterwehikon. Zentral-Klosettanlagen mit automatischer Spülung, Delpfissoirs und Fäkalien-Kläranlage an Rob. Liechi, Ingenieur, Zürich I. Bauleitung: Johannes Meier, Architekt, Wehikon.

Renovation des Primarschulhauses Dürnten. Maurerarbeiten an Baumeister J. Honegger-Egli, Dürnten; Malerarbeiten an Malermeister Alf. Kästli, Tann.

Kanalisation Kilchberg. Kanalisation in der Weinbergstraße Bendikon an Hans Meier, Baumeister daselbst. Bauleitung: Ingr. Arnold, Zürich.

Hydrantenanlage Ober-Ramsern (Solothurn). Sämtliche Arbeiten an H. Gümther, Installateur und Schlosserei, Solothurn.

Renovation der Kirche Witterswil (Baselstadt). Maurerarbeit an Cesar Gschwind, Maurermeister, Thewil; Spenglerarbeit an Louis Högeli, Spenglermeister, Hofstetten; Malerarbeit an Jos. Haberthür in Hofstetten; Zimmerarbeit an Arnold Schmidt in Witterswil; Gipserarbeit an Seb. Haberthür in Basel.

Wasserversorgung Ittental. Sämtliche Arbeiten an Baumeister Erni in Leibstadt. Bauleitung: Ingr. Schmid, Narau.

Lieferung und Installation eines 20adrigen Telephonkabels für die vereinigten Schützengesellschaften Viberist an Sigrift & Zollinger, Installationsgeschäft, Derendingen.

Wasserversorgung der Brunnengenossenschaft Kirchbühl, Grabs. Zementarbeit, Reservoir, Brunnenstuben etc. an Gebr. Gantenbein, Grabs; Leitungsröhren, Winkelstücke, Hähnen etc. an Kaspar Gantenbein, Bau- und Schlosserei, Grabs. Bauleitung: M. Eggenberger, Kreisröfster, Grabs.

Neuer Leichenwagen für Goldwil. Schmiedearbeit an Joh. Stauffer, Steffisburg; Wagnerarbeit an Bischoff, Thun.

Buchener Riemenboden im Schulhaus Schmidshof (Thurgau) an J. Keller, Wiesenbagen bei Winterthur.

Straßenkorrektur Sulz-Sulzberg an Corti Pasquale, Bauunternehmer, Rheinfelden.

Straßenbau in Safenwil. Erstellung einer Zufahrtstraße zur Fabrikanlage Hüfny & Cie. von der Staatsstraße aus in Safenwil an S. Dellavalli-Weibel, Zofingen. Bauleitung: A. Basler, Geometer, Zofingen.

Die Arbeiten für den Uferschutz im Botsberg bei Flawil an M. Koch, Baumeister in Flawil.

Neubau des Postgebäudes Gams (Werdenberg). Erd- und Maurerarbeit an Kaspar Hüty, Schaam; Zimmerarbeit an A. Schöb, Gams; Steinbauerarbeit an Eggenberger, Buchs; Spenglerarbeit an Spieß, Gams. Bauleitung: Bautechniker Egger, Buchs.

Die komplette elektrische Anlage des Grand Hotel Seelisberg, mit 2 Transformatorstationen, einer 9 Km. langen Hochspannungslinie, circa 900 Glühlampen, 20 Bogenlampen, diversen elektr. Heizkörpern und elektr. Dampfessel für einen Kraftbetrieb von 100 PS an die Firma Gubler & Cie. in Zürich-Enge.

Wohnhaus-Neubau für Hrn. Indlekofer (Sulgen) in Frauenfeld. Sämtliche Arbeiten an Gubler & Schönenberger, Bau- und Zementgeschäft, Kratolf.

Waldwegbau in Piederswil (Baselstadt) an Straßebauer Wipf in Seewen (Solothurn).

Käseereigebäude-Neubau der Käseereigesellschaft Lobfingen bei Narberg. Sämtliche Arbeiten an Gottfried Müller, Bauunternehmer in Bärnen bei Narberg.

Sämtliche Hausinstallationen im Anschluß an das Elektrizitätswerk im Val d'Anniviers (Wallis) an die Firma Ed. Schlüsler & Cie. in Zürich-Wollishofen.

Rostbeseitigung und Rostverhütung.

(Eingekandt.)

Wenn wir heute eine eingehende Abhandlung über Rostentfernungs- und Rostverhütungsmittel unserm verehrten Leserkreis unterbreiten, so geschieht dies aus dem Grunde, weil so enorm viele Präparate sich im Handel befinden, die nicht immer dazu berufen sind, den an sie gestellten Forderungen zur Genüge zu entsprechen und glauben wir im Interesse der gesamten Metallindustrie auf ein Fabrikat aufmerksam machen zu müssen, welches in der Tat Vorteile besitzt, wie solche noch von keinem ähnlichen Produkt auch nur annähernd bis jetzt erreicht wurden.

Der größte Prozentsatz dieser Rostverhütungsmittel haben den großen Nachteil, daß sie aus säureenthaltenden Chemikalien zusammengesetzt sind und die Folge davon ist, daß außer dem Rost auch das Eisen etc. angegriffen wird und eher dazu beitragen, den Rost früher oder später umso stärker wieder heraufzubekommen.

Ein Mittel, welches diese Nachteile von sich abgestoßen hat, ist der sogenannte „Rost-Tod“, dessen Erfindung nicht hoch genug geschätzt werden kann und dessen Wirkung schon mit dem Wort „Rost-Tod“ ausgedrückt ist. „Rost-Tod“ ist auch das langersehnte Rostentfernungs- und Rostverhütungsmittel, welches augenblicklich jeglichen Rost oder Grünspan, ohne die Metalle anzugreifen, beseitigt, indem „Rost-Tod“ den Rost löst und man denselben dann mit Leichtigkeit mittelst einem Lappen wegnehmen kann; er wird daher nicht mit Unrecht als das Ideal dieser Mittel bezeichnet. Kurz zusammengefaßt sind die Vorteile folgende:

1. Sofortige Rostentfernung.
2. Eminente Zeiterparnis.
3. Billigste Rostbeseitigung.
4. Kein Wiederkehren des Rostes.

Um nun jedoch einen Gegenstand für alle Zeiten hinaus vom Rost frei zu halten, muß derselbe allerdings auch einen Ueberzug erhalten, der die Garantie leisten kann, daß auch wirklich kein Rost mehr in Sicht kommt und dem Eisen oder Metall doch sein ursprüngliches Aussehen nicht beeinflussen darf. Auch hierfür können wir ruhig ein Mittel bezeichnen und zwar den sogenannten „Rost-Feind“.

Durch dieses Präparat ist die glücklichste Komposition endlich geschaffen, welche jedwedes Metall vor Rost oder Oxidieren vollständig bewahrt. Das Präparat überzieht die Metallteile mit einem unsichtbaren Ueberzug, welcher sofort trocknet und die betreffenden Teile luftdicht abschließt, ohne den Glanz der Metalle irgendwie zu beeinträchtigen. Der „Rost-Feind“ muß mit einem Pinsel aufgetragen werden und sind die Vorteile folgende:

1. Absolute Rostverhütung.
2. Luftdichter, unsichtbarer Ueberzug der Metalle.

3. Sofortiges Trocknen und Ingebrauchnahme desselben.

4. Ausgiebiger, äußerst sparsamer Verbrauch.

Es ist leider Tatsache, daß schon viele Firmen sehr oft mit Rostvergiftungs- und Rostverhütungsmitteln hereingefallen sind und müssen wir daher hervorheben, daß es sich bei diesen Präparaten um wirklich erprobte und solide Fabrikate handelt, die jede Probe vertragen.

Der Vertrieb sowohl von „Rost-Tod“ als von „Rost-Feind“ ruht in den Händen der Firma Paul Fay in Basel, Birsigstraße 24, welche jede nähere Auskunft erteilt.

Schweizerische Wasserstraßenprojekte.

Aus dem Vortrag, den Herr Ingenieur R. Gelpke am 25. März im Winterthurer Technischen Verein gehalten hat, mögen noch folgende Darstellungen, die ein allgemeines Interesse beanspruchen, angeführt werden.

Der Vortragende führte zuerst an, daß durch den in den letzten Jahrzehnten ausgeführten Ausbau der Schifffahrtswege von Zentraleuropa der Güterverkehr einen gewaltigen Aufschwung genommen hat. Da diese Hauptstromgebiete von Mitteleuropa, Rhein-, Rhone-, Donau (Inn)- und Po- (Tessin)-Gebiete ihren Ursprung in der Schweiz haben, so hat unser Land auch am weitern Ausbau der Schifffahrtswege, besonders im Hinblick auf den ungeheuren Güterverkehr in der Nord-Südrichtung, ein bedeutendes wirtschaftliches Interesse.

Es wurde folgende Uebersicht über die Schifffahrtslinien für Güter in Mitteleuropa gegeben: Von Venedig aus werden die Güter teils auf künstlich angelegten Wasserstraßen, teils auf dem Po nach der lombardischen Ebene (Mailand) geführt. Der schnelle Wechsel des Wasserstandes im Po hat auf den Verkehr oft ungünstige Wirkungen. Die Projekte für neue Kanalbauten nehmen in Aussicht den Tessin, der an seiner Mündung bedeutend mehr Wasser als der Po selber führt, bis hinauf nach Sesto Calende, dem untern Ende des Langensees, der Schifffahrt zu erschließen. Der Güterverkehr der Gotthardbahn würde damit von seiner Endstation Locarno an durch den Langensee, Tessin und Po direkt mit dem Meere verbunden. Die technischen Schwierigkeiten, die der Tessin bietet, liegen in seinem Gefälle. Durch besseren Ausbau der Adda und der Kanäle von Cremona bis Mailand und ihrer Fortsetzung nach Lecco kann auch die Schifffahrt des Comersees mit dem Meere verbunden werden.

Die Rhone wird bis Lyon mit großen Güterschiffen befahren. Die Wasserstraße für Güter geht von da durch die Saône und den Doubs nach Norden. Der Rhone-Rheinkanal, der vom Doubs über Mülhausen nach Straßburg führt, verbindet die französischen Wasserstraßen mit den deutschen.

Auf der Donau geht der große Güterverkehr vom Schwarzen Meer, auf 2400 km langem Weg, bis Regensburg. Trotz der starken Wasserschwankungen sucht man die Schifffahrt bis nach Ulm hinauf erschließen zu können. Der alte Ludwigskanal, der nach Bamberg zum Main hinüber führt, hat zwar heute seine Bedeutung verloren, dagegen sucht man neue Kanalanlagen zu erstellen, wodurch die Donau in besserer Weise mit dem Main oder dem Neckar und damit mit dem Rhein verbunden wird.

Von den schiffbaren Strömen Deutschlands ist der Rhein der wichtigste. Trotzdem ein Dreißigstel der deutschen Bevölkerung an den Rhein akkumuliert ist, ist diese Wasserstraße immer noch außerordentlich entwicklungsfähig. Ursprünglich erfolgte der große Gütertrans-

port nur auf der Strecke Rotterdam-Mannheim, jetzt geht er bis Straßburg-Kehl.

Der Vortragende beleuchtete nun das Spezialthema, die Erschließung des Schifffahrtsverkehrs auf dem Oberrhein. Für die Schweiz ist es wichtig, daß ihr durch den Ausbau der Kanäle vom Rhein nach der Rhone und nach der Donau die große Güterbewegung der Nord-Südrichtung nicht abgeschnitten wird. Indem man den Rhein bis Basel, eventuell bis Konstanz schiffbar macht, arbeitet man der Umgehung entgegen. Seit 1892 macht man Untersuchungen und Versuche für diesen Zweck. Infolge von Korrekturen hat der Rhein in jüngster Zeit sein Bett unterhalb Basel vertieft, und erst etwa von der Gegend des Kaiserstuhlgebirgs an schwemmt er Kies an. Einzelne hoch gelegene Kiesbänke sind es, die den Schifffahrtsverkehr unmöglich machen. Ihre Beseitigung ist jedoch für die Technik keine besonders schwierige Aufgabe. Größere Schwierigkeiten bilden die Brücken, die zwei festen Brücken bei Kehl und verschiedene Schiffbrücken. Dennoch ist der Vortragende der Ansicht, daß es möglich ist, daß der gesamte Güterverkehr, besonders derjenige der Ruhrkohlen, bis Basel geleitet werden könne. Damit die Schifffahrt auch bei Niedrigwasserstand betrieben werden kann, müßte am Bodenseeaussfluß eine Regulierung errichtet werden. Für 8—10 Millionen Franken kann in der Gegend Stein-Hemmishofen eine Stauung erbaut werden, die das Bodenseeniveau um 3 Meter hebt. Diese Stauwassermenge würde genügen, um die Rheinschifffahrt für 300 Tage des Jahres zu ermöglichen. Die Kosten der Verbauung der Rheinstraße von Germersheim bis Basel werden auf 30—40 Millionen Mark veranschlagt.

Die Schwierigkeiten der Schifffahrtsstrecke Basel-Konstanz sind die Gefällsbrüche, die man durch Erbauung von Schleusenstufen umgehen müßte. Die Gesamtkosten der bei Rheinfelden, bei Laufenburg, bei Zurzach und bei Neuhausen zu erstellenden Schleusen werden auf 20—25 Millionen Franken veranschlagt.

Die Erschließung der Strecke Waldshut-Biel, die hauptsächlich die Vore benützen würde, wird als weniger bedeutend dargestellt, während die Schifffahrt auf der Limmat, in Verbindung mit Zürich Wichtigkeit erlangen könnte. Die Limmat bietet aber zufolge ihres starken Gefälls große technische Schwierigkeiten. Die Schifffahrt könnte nur vermitteltst Schleusen betrieben werden, deren Baukosten auf 30—40 Millionen Franken anzusetzen sind.

Die interessanten Ausführungen haben deutlich gezeigt, daß die Bestrebungen, den Anschluß der Schweiz an die großen Wasserfahrtsstraßen von Zentraleuropa, an die Linie Rotterdam-Straßburg und Locarno-Venedig zu erlangen, volle Aufmerksamkeit verdienen.

(„Winterthurer Landbote.“)

Verschiedenes.

Bauwesen in Zürich. Der Zürcher Regierungsrat bewilligte den verlangten Kredit von 27,100 Fr. für Renovation und Neueinrichtung einer Zentralheizung und Bad im Schulhause an der Seefeldstraße.

Die Leimgrosshandlung Gottl. Maurer, Basel

empfehlte sich für ihre anerkannt vorzüglichen

Kölnerlederleime und Landleime,
zähstes Flintsteinpapier, sowie Lacke
für jedes Gewerbe. 448