

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 20 (1904)

**Heft:** 3

**Artikel:** Rostbeseitigung und Rostverhütung

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

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-579612>

### **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:** 02.02.2026

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

## Arbeits- und Lieferungsübertragungen.

(Amtliche Original-Mitteilungen.) Nachdruck verboten

**Schweizer. Bundesbahnen, Kreis II.** Lieferung und Aufstellung des Eisenwerkes für eine Lokomotivdrehthebe im Bahnhof Olten an Gießerei von Roll, Bern.

**Schweizer. Bundesbahnen, Kreis IV.** Errstellung eines Wasserreservoirs mit zirka 130 m<sup>3</sup> Inhalt im Bahnhof Rorschach an Anton Bernhardsgrüter, Baumeister, Rorschach.

Die Mosaikbodenläge im Kinderhospitium Zürich an das Spezial-Mosaikgeschäft von Anton Tibiletti in Zürich.

Dampfzentrale auf dem Marzili-Inseli in Bern. Dachdeckerarbeiten an Fr. Müller; Spenglerarbeiten an Söom; Schlosserarbeiten an Soltermann & Söhne; Glaserarbeiten an Alfred Wissler, alle in Bern.

Schlachthausvergrößerung Basel. Die Schlosserarbeiten zu den Einfahrtstoren an Gml. Grieder, Schlossermeister, Klingelbergstraße 27, Basel.

Neubau zweier Güterhallen mit überdecktem Verbindungsgang im Neuen Bahnhof in Basel. Grab, Maurer, Zementarbeiten und Seturadecken an Basler Baugesellschaft in Basel; Sandsteinarbeiten für Güterhallen an H. Leder in Lahr; Sandsteinarbeiten für Verwaltungsgebäude an Frz. Hack in Borthal; Granitarbeiten an Gebr. Dörfli in Biasca; Walzeisenlieferung und Schmiedearbeiten an G. Götschheim, Basel; Eisenkonstruktion der Güterhallen an Brückenbauanstalt Gustavsburg bei Mainz.

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

Vorlaubenanbau am neuen Holz- und Streneschuppen beim Bürgerheim Chur an Joh. Ulr. Trippel, Baumeister, Chur. Bauleitung: Stadtwerkmeister.

Die Mosaic-Terrazzoböden im Hotel Beatus in Merligen am Thunersee an das Spezial-Mosaikgeschäft Anton Tibiletti, Zürich.

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

Schulhausneubau Unterwilen. Zentral-Klosettanlagen mit automatischer Spülung, Delpissoirs und Fäkalien-Kläranlage an Rob. Biechi, Ingenieur, Zürich I. Bauleitung: Johannes Meier, Architekt, Weizton.

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

Kanalisation Käfisberg. Kanalisation in der Weinbergstraße Bendlikon an Hans Meier, Baumeister derselbst. Bauleitung: Ingr. Arnold, Zürich.

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

Renovation der Kirche Witterswil (Baselland). Maurerarbeit an Cesar Gschwind, Maurermeister, Thervil; Spenglerarbeit an Louis Hägeli, Spenglermeister, Höflietten; Malerarbeit an Joz. Haberthür in Höflietten; Zimmerarbeit an Arnold Schmidli in Witterswil; Gipsarbeit an Seb. Haberthür in Basel.

Wasserversorgung Ittenthal. Sämtliche Arbeiten an Baumeister Ernst in Leibstadt. Bauleitung: Ingr. Schmid, Aarau.

Lieferung und Installation eines 20drigen Telephonkabels für die vereinigten Schlüsgesellschaften Biberist an Sigrist & Zollinger, Installationsgeschäft, Dierendingen.

Wasserversorgung der Brunnengenossenschaft Kirchbühl, Grabs. Zementarbeit, Reservoir, Brunnenstufen etc. an Gebr. Gantenbein, Grabs; Leitungsröhren, Winkelstücke, Habnen etc. an Kaspar Gantenbein, Bauflosserei, Grabs. Bauleitung: M. Eggengerger, Kreisförster, Grabs.

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

Buchen Niemeboden im Schulhaus Schmidshof (Thurgau) an J. Keller, Wiesendangen bei Winterthur.

Straßenkorrektion Sulz-Sulzerberg an Corti Pasquale, Bauunternehmer, Rheinfelden.

Straßenbau in Safenwil. Errstellung einer Zufahrtstraße zur Fabrik anlage Hüfli & Cie. von der Staatsstraße aus in Safenwil an G. Dellavall-Weibel, Zofingen. Bauleitung: A. Basler, Geometer, Zofingen.

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

Neubau des Postgebäudes Gams (Werdenberg). Erd- und Maurerarbeit an Kaspar Hüfli, Schaan; Zimmerarbeit an A. Schöb, Gams; Steinhauerarbeit an Eggengerger, Buchs; Spenglerarbeit an Spieß, Gams. Bauleitung: Bautechniker Egger, Buchs.

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

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

Waldwegbau in Liedertswil (Baselland) an Straßenbauer Wiss in Seewen (Solothurn).

Käseriegebäude-Neubau der Käseriegessellschaft Lobsigen bei Aarberg. Sämtliche Arbeiten an Gottfried Müller, Bauunternehmer in Bärgen bei Aarberg

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

## Rostbeseitigung und Rostverhütung.

(Gingesandt.)

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 Rostvertilgungsmittel 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 hervorzubringen.

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 Rostentfernungsmitel, welches augenblicklich jeglichen Rost oder Grünspan, ohne die Metalle anzugreifen, beseitigt, indem „Rost-Tod“ den Rost löst und man denselben dann mit Leichtigkeit mittels 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 Zeiterbsparnis.
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 Überzug erhalten, der die Garantie leistet 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 sogen. „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 Überzug, 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 Überzug der Metalle.

3. Sofortiges Trocknen und Ingebrauchnahme des selben.

4. Ausgiebiger, äußerst sparsamer Verbrauch.

Es ist leider Tatsache, daß schon viele Firmen sehr oft mit Rostvertilgungs- 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 Schiffahrtswege von Zentraleuropa der Güterverkehr einen gewaltigen Aufschwung genommen hat. Da diese Hauptstromgetriebe 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 Schiffahrtswege, besonders im Hinblick auf den ungeheuren Güterverkehr in der Nord-südrichtung, ein bedeutendes wirtschaftliches Interesse.

Es wurde folgende Uebersicht über die Schiffahrtslinien für Güter in Mitteleuropa gegeben: Von Benedig 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 Längensees, der Schiffahrt zu erschließen. Der Güterverkehr der Gotthardbahn würde damit von seiner Endstation Locarno an durch den Längensee, 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 Schiffahrt 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-Rhein-Kanal, der vom Doubs über Mühlhausen 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 Schiffahrt bis nach Ulm hinauf erschließen zu können. Der alte Ludwigskanal, der nach Bamberg zum Main hinauf 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 Eröffnung des Schiffverkehrs 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 Kaiserstuhlbirgs an schwemmt er Kies an. Einzelne hoch gelegene Kiesbänke sind es, die den Schiffsverkehr 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 können. Damit die Schiffahrt auch bei Niederwasserstand betrieben werden kann, müßte am Bodenseeausfluß eine Regulierung errichtet werden. Für 8—10 Millionen Franken kann in der Gegend Stein-Hemmishofen eine Staumauer erbaut werden, die das Bodenseeniveau um 3 Meter hebt. Diese Stauwassermenge würde genügen, um die Rheinschiffahrt 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 Schiffahrtsstrecke 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 Eröffnung der Strecke Waldshut-Biel, die hauptsächlich die Ware benutzen würde, wird als weniger bedeutend dargestellt, während die Schiffahrt auf der Limmat, in Verbindung mit Zürich Wichtigkeit erlangen könnte. Die Limmat bietet aber zufolge ihres starken Gefälls große technische Schwierigkeiten. Die Schiffahrt könnte nur vermittelst Schleusen betrieben werden, deren Baukosten auf 30—40 Millionen Franken anzusezen sind.

Die interessanten Ausführungen haben deutlich gezeigt, daß die Bestrebungen, den Anschluß der Schweiz an die großen Wasserstraßen von Zentraleuropa, an die Linie Rotterdam-Straßburg und Locarno-Benedig 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 Neuerichtung einer Zentralheizung und Bad im Schulhause an der Seefeldstraße.

### Die Leimgrosshandlung **Gottl. Maurer, Basel**

empfiehlt sich für ihre anerkannt vorzüglichen  
**Kölnerlederleime und Landleime,**  
**zählestes Flintsteinpapier, sowie Lacke**  
für jedes Gewerbe.