

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 90 (1972)  
**Heft:** 4: 3. Internat. Fördermittelmesse Basel, 3. bis 12. Februar 1972

**Artikel:** Autokrane auf dem Schweizer Markt  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-85102>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.02.2025

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

Mit auf Lastwagen oder sonstigen Transportfahrzeugen montierten hydraulischen Autokrane können die Fahrzeuge ohne fremde Hilfe und ohne Zeitverlust be- und entladen werden. Sie gelten daher als wichtiger Beitrag zur Rationalisierung im Gütertransport und Baugewerbe sowie in der Forstwirtschaft, da mit solchen Transportmaschinen Arbeitskräfte eingespart und Wartezeiten vermieden werden können.

Das Ursprungsland hydraulischer Autokrane ist Schweden. Vor rund vier Jahren fusionierten aus Rationalisierungsgründen die Firmen *Hiab* und *Foco*, die grössten Hersteller von Autokrane, zur neuen Gesellschaft *Hiab-Foco AB in Hudiksvall*. Die Typenreihen beider Marken ergänzen sich durch ihre konstruktiven Eigenheiten. Die einfache Bauart und die zentrale Kransäule sind für das *Hiab*-Produkt bezeichnend, während sich *Foco*-Krane durch sinnvolle Konstruktionen mit rechts- und linksseitiger Kransäulenlage auszeichnen. Alle Krantypen können hinter der Fahrzeugkabine aufgebaut werden, und einige Modelle sind auch für die Montage am Fahrzeugheck bestens geeignet. Seit Jahresbeginn sind Verkauf und Kundendienst beider Kranmarken nun auch in der Schweiz in einer Organisation vereinigt. Die bisherige Alleinvertreterin der *Foco*-Krane, die *J. Moser & Co. AG in Urdorf* bei Zürich, übernahm ab 1. Januar 1972 auch die Vertretung der *Hiab*-Erzeugnisse. Gleichzeitig wurde nach gründlicher Marktanalyse das schwedische Kransortiment durch das *italienische Effer-Autokran-Programm* ergänzt. Die Firma *Effer*, in Fachkreisen bestens bekannt, baut zusammenlegbare hydraulische Autokrane aus hochwertigen Spezialstählen mit 80 bis 95 kg/mm<sup>2</sup> Festigkeit.

Mit diesen drei Produktlinien stehen elf Grundmodelle mit Hubleistungen von 2250 mkp bis 36 000 mkp und mit Auslegerlängen von 4,10 bis 25,00 m zur Auswahl. Die schweizerische Vertriebsorganisation verfügt nebst einem stark ausgebauten Verkaufs- und Kundendienstnetz mit

mehr als zwanzig Stationen über eine langjährige und grosse Erfahrung in allen Einsatzmöglichkeiten von Autokrane.

Am Fahrzeugheck montierte Krane erfreuen sich immer grösserer Beliebtheit, weil sowohl Zugwagen als auch Anhänger in deren Aktionsbereich liegen. Der Marktanteil der *Heckkrane* betrug im Jahr 1971 gegen 40 %, wobei besonders die Baustoffindustrie und das Hoch- und Tiefbaugewerbe leicht demontierbare Heckkrane bevorzugten. Bei Nichtgebrauch werden diese Krane im Werkhof parkiert oder an anderen Nutzfahrzeugen eingesetzt. Moser-Konstrukteure fanden die Lösung für eine einfache und rasche Kranmontage: die Krankonsole mit Schnellverschluss. Innerhalb eines Jahres war die Konsole in allen europäischen Industrieländern patentiert. Die Stabilität der mit hydraulischen Ladekrane ausgerüsteten Transportmaschinen wird durch seitliche, mechanisch oder hydraulisch ausfahrbare Abstützungen gewährleistet. Die mit knickbarem Teleskopausleger ausgerüsteten Krane können auch stationär auf fester Unterlage als einfach zu bedienende und leistungsfähige Hebezeuge eingesetzt werden. Einzelne Krantypen sind auch mit Hochsitz erhältlich, was dem Kranführer einen besseren Überblick über die zu leistende Arbeit erlaubt.

Nebst einfachen Kranhaken werden für Autokrane auch dem zu hebenden und fördernden Gut angepasste mechanische oder hydraulische *Zusatzausrüstungen* benötigt. Das den spezifischen Bedürfnissen des Schweizer Marktes angepasste Programm umfasst hydraulische Rotatoren, mechanisch drehbare Aufhängungen, Zweischaalen- und Mehrschalengreifer, hydraulische Holzgreifer sowie Holzzangen, Palettengabeln, Rohrhaken und Seilwinden. Dank einer sehr weitgehenden Auslese und gleichzeitigen Standardisierung der Zusatzausrüstungen können alle Wünsche der Benutzer von Autokrane befriedigt werden, andererseits sind jedoch die Lagerhaltung, der Ersatzteildienst und der Service vereinfacht worden.

## Die Verkehrsmittel von morgen

DK 656.001:001.18

Von Prof. Dr.-Ing. K. Leibbrand, Frankfurt

### Einleitung

Lärm und Abgase soll das Verkehrsmittel von morgen nicht erzeugen. Aber das sind nur zwei der vielen Anforderungen, die gestellt werden. Die Bedingungen, die das Verkehrsmittel von morgen erfüllen soll, sind vielfältig und widersprechen sich teilweise.

Angesichts der herrschenden Verkehrsnot – besonders in den grossen Städten – erwecken neue Verkehrsmittel immer wieder besondere Aufmerksamkeit. Dabei wendet sich die Öffentlichkeit vor allem maschinentechnischen Neuentwicklungen zu. Noch vor wenigen Jahren machte die Alwegbahn viel von sich reden; heute sind es andere Arten von Einschienenbahnen, dazu vielfältige Formen von Zweischienebahnen, Leitschienebahnen, Magnet- oder Luftkissenbahnen, Druckluftrohrbahnen. Die Fahrzeuge können auf den Schienen rollen, reiten und gleiten oder an ihnen hängen. Bei manchen Konstruktionen wird die Stahlschiene durch einen Betonbalken, ein Hochfrequenzkabel oder eine andere Vorrichtung ersetzt. Neben die herkömmlichen Antriebsarten tritt der Linearmotor, vielleicht in absehbarer Zeit auch die Atomkraft. Verschiedene neue Verkehrsmittel fahren selbsttätig, ohne

Führer. Der Betrieb kann durch Elektronenrechner gesteuert und überwacht werden.

Die Einführung der neuen Verkehrsmittel wird von manchen geradezu mit Ungeduld erwartet. Sie meinen, dass es rasch gelingen werde, der Autoflut in den Städten Herr zu werden. Der Kraftwagen habe ohnehin den Höhepunkt seiner Entwicklung überschritten. Es erscheint unverständlich, dass die Verkehringenieure diese Vorschläge nicht mit der gleichen Begeisterung aufnehmen.

Der Einwand, dass viele dieser Gedanken durchaus nicht neu sind, sondern schon vor 80 Jahren (Schwebebahn), 90 Jahren (Einschienebahn), 100 Jahren (Röhrenbahn), 110 Jahren (Untergrundbahn) und noch früher entwickelt wurden, trifft den Kern der Sache nicht. Seither sind so viele technische Fortschritte erzielt worden, dass mancher alte Vorschlag heute in anderem Licht erscheinen mag. Es genügt aber nicht, ein Verkehrsmittel nur auf Grund seiner maschinentechnischen Konstruktion zu beurteilen. Entscheidend ist vielmehr, ob es die Verkehrsbedürfnisse der Menschen – von den Gütern soll hier nicht die Rede sein – besser befriedigt als die vorhandenen Fahrzeuge.