

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 65 (1947)  
**Heft:** 15: Schweizer Mustermesse Basel, 12.-22. April 1947

**Artikel:** Zur Lage in den schweizerischen Industrien  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-55862>

### **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:** 16.05.2025

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

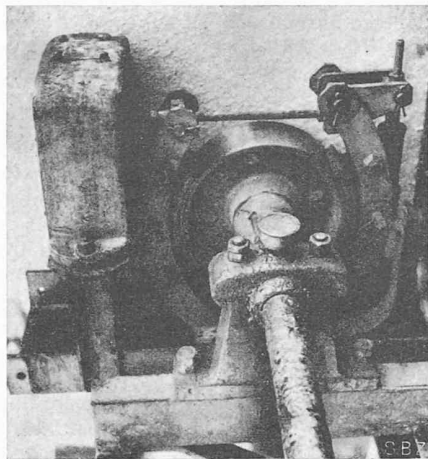
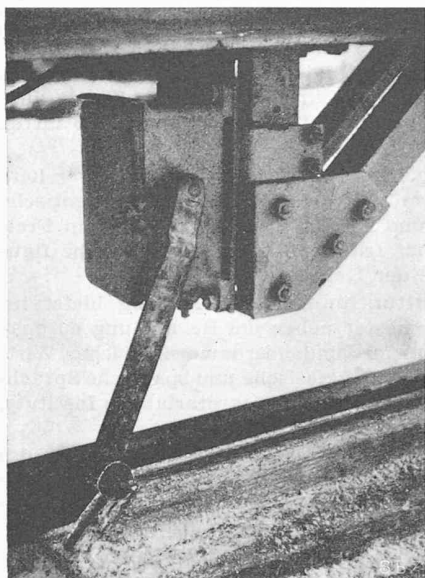


Bild 4. Fahrwerkbremse mit Lüftmagnet, nachträglich auf der waagrechten Fahrwelle eines Turmdrehkrans montiert  
Bild 3 (links). Fahr-Endschalter am Fahrgestell eines Baukrans

Bild 3 zeigt einen *Fahr-Endschalter*, der den Fahrweg des Baukrans begrenzt. Der Apparat ist am Fahrgestell des Krans über der Schiene befestigt und besitzt einen frei hängenden Kontakthebel, der bei entsprechendem Manövrieren auf einen nahe dem Schienenende angebrachten Anschlag auftritt und dadurch den Endschalter betätigt. Die Folge ist der Stromunterbruch zum Fahrmotor, das Einfallen der elektromagnetischen Fahrwerkbremse und das automatische Anhalten des Krans. Auch hier ist ein Umweschalter vorhanden, mit dem nach Ansprechen des Fahr-Endschalters die Bewegung in der andern Richtung wieder eingeleitet wird.

Alle diese Sicherungen sind Not-Vorrichtungen und sollen selbstverständlich nie die Aufmerksamkeit des Kranführers ersetzen. Vielmehr hat dieser zu arbeiten, wie wenn keine Sicherungen vorhanden wären. Er muss lediglich wissen, dass im Falle eines versehentlich falschen Handgriffes das Unheil nicht gleich da ist. Dies setzt aber voraus, dass die Sicherungsapparate zuverlässig arbeiten, was täglich zu kontrollieren ist.

Eine letzte Schutzvorrichtung bezweckt die *Sicherung der Ausleger-Schwenkung*. Fast jeder Baukran besitzt zur Regulierung des Schwenkvorganges eine mechanische Bremse, die in der Kabine meistens mit dem Fuss bedient wird. Um Schwenkungen während der Arbeitspausen gänzlich zu verhindern, wird mancherorts der Lasthaken an einer Schienenschwelle verankert. Dies ist nötig, wo ein frei drehender Ausleger Schaden anrichten könnte. Hier besteht aber die Gefahr, dass ein gefährlicher Schrägzug entsteht, wenn ein ungebremster Kran vom Wind bewegt wird.

Eine Reihe von behördlichen Vorschriften über Baukrane entsprechen heute nicht mehr den Erfordernissen und Möglichkeiten auf dem Gebiet der Sicherungs-Vorrichtungen. Ueberdies vermehren sich die Gefahren beim Betrieb von Kranen zusehends, weil von ihnen stets höhere Leistungen gefordert werden. Es ist deshalb zu wünschen, dass die Suval bei der Vorbereitung des Bundesratsbeschlusses über die Verhütung von Kranunfällen und die Stadtbauämter bei der Ausarbeitung der lokalen Kranverordnungen auch den Sicherungs-Vorrichtungen ihre volle Aufmerksamkeit zuwenden.

## Zur Lage in den schweizerischen Industrien

DK 338 (494)

Aus den in der Schweiz. Arbeitgeber-Zeitung kürzlich veröffentlichten Konjunkturberichten über die bedeutenden Industrien unseres Landes geht hervor, dass die im letzten Jahre beobachtete *Hochkonjunktur* sich abschwächt. Mangel an Rohmaterialien und an Arbeitskräften sind dafür in erster Linie massgebend. Der Export begegnet vermehrten Schwierigkeiten; andererseits hat sich die Einfuhr in verschiedenen Branchen erheblich erhöht. Immerhin darf man der Zukunft, wie es in einem Bericht heisst, «mit gedämpftem Optimismus» entgegenblicken.

Das gleiche Bild zeigt die Statistik über den *Aussenhandel* im Jahre 1946. Gegenüber dem Vorjahre stellt man eine bedeutende Steigerung der Einfuhr auf allen Gebieten fest. Bei den Lebens-, Genuss- und Futtermitteln und den Rohstoffen steht sie hinter derjenigen von 1938 zurück, während der Fabrikate-Import mengenmässig eine Vermehrung um nahezu ein Viertel gegenüber dem letzten Vorkriegsjahre aufweist. Bei der Ausfuhr weisen Seidenstoffe, Wirk- und Strickwaren, Heilmittel und Riechstoffe, Instrumente und Apparate und Hutgeflechte die bedeutendste Erhöhung gegenüber den Vorkriegsjahren auf; dagegen hält sich z. B. die Ausfuhr der Uhrenindustrie nur unwesentlich über derjenigen von 1938.

Im Vordergrund standen unter unseren Lieferanten die Vereinigten Staaten, Frankreich, Belgien und Argentinien. Der Export richtet sich in erster Linie nach den drei erstgenannten Staaten und nach Schweden. Grossbritannien ist als Absatzgebiet weit zurückgefallen.

Wie aus dieser Entwicklung zu schliessen ist, werden wir in der kommenden Zeit mit einer stark vermehrten Einfuhr zu rechnen haben. Dabei wird es sich weitgehend um Fertigfabrikate handeln. Man darf die Wirkungen der Exportoffensiven wirtschaftlich starker Länder und das Exportstreben anderer Staaten, die ihre Industrie mit allen Mitteln fördern und sich sichere Devisen verschaffen wollen, nicht unterschätzen. Die Schweiz. Ursprungszeichen-Bewegung sieht da eine Gefahr, der man begegnen müsse, und sie hofft, die Konsumenten werden bei ihren Einkäufen nicht nur die Qualität und den Preis der Waren in Betracht ziehen, sondern auch das bekannte, gesetzlich geschützte schweizerische Ursprungszeichen, die *Armburst*, gebührend berücksichtigen, das auch im Ausland immer mehr Beachtung und Anerkennung findet als Gewähr für erstklassige Schweizer Erzeugnisse.

## Zum Gedächtnis an Wilhelm Ritter

Am 14. April 1947 jährt sich zum 100. Male der Tag, an dem Professor Dr. h. c. Wilhelm Ritter das Licht der Welt erblickte. Die Verdienste, die sich dieser bedeutende Mann nicht nur um unsere Technische Hochschule, sondern auch um die Wissenschaft im allgemeinen erworben hat, rechtfertigen einen kurzen Ueberblick auf sein Leben und seine Tätigkeit<sup>1)</sup>.

Ritter wurde in Liestal, Basel-Land, geboren, wo er seine erste Schulbildung erhielt. Anschliessend besuchte er die Realschule in Basel und trat 1865 ins Polytechnikum in Zürich ein, an dem er sich, erst 21 Jahre alt, das Diplom als Baingenieur erwarb. Nach kurzer Tätigkeit bei einem Bahnbau in Ungarn kehrte Ritter als Assistent seines hochverehrten Lehrers Culmann nach Zürich zurück und habilitierte sich auch bald als Privatdozent für Ingenieurfächer.

Im Jahre 1873 wurde Ritter an das Polytechnikum in Riga berufen, an dem er 9 Jahre lang wirkte. Als Culmann starb, war es natürlich, dass Ritter als sein Nachfolger vorgeschlagen und an die Zürcher Hochschule berufen wurde, an der er bis kurz vor seinem Tode lehrte und zu deren Welt Ruf er in hohem Masse beigetragen hat. Es würde zu weit führen, im einzelnen auf die Lehrtätigkeit Ritters, seine vielen bedeutenden Veröffentlichungen, Gutachten, Expertisen und andere ausserdienstliche Arbeiten einzugehen. Erwähnt sei lediglich sein vierbändiges Werk über die «Anwendungen der graphischen Statik», das besonders Zeugnis von seinen hervorragenden Fähigkeiten ablegt und in dem auch die kompliziertesten Probleme dieses schwierigen Stoffes in zum Teil souveräner Art gelöst sind. Die Klarheit und Treffsicherheit seiner Darstellungsweise, die ganz besonders auch seinen Vortrag auszeichneten, riefen bei Schülern wie bei Fachleuten immer wieder Bewunderung hervor.

Es ist selbstverständlich, dass es einem Mann wie Ritter

<sup>1)</sup> Vgl. die ausführliche Darstellung seines Lebenslaufs, mit Bild, in SBZ Bd. 48, S. 206.