

Zeitschrift:	Mitteilungen über Textilindustrie : schweizerische Fachschrift für die gesamte Textilindustrie
Herausgeber:	Verein Ehemaliger Textilfachschüler Zürich und Angehöriger der Textilindustrie
Band:	75 (1968)
Heft:	3
Rubrik:	Messen

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: 23.02.2026

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

Messen

Die Wiener Messe vor der Zürcher Presse

(Zürich, UCP) Man weiß es ja, die Wiener sind Spezialisten in der «Jubiläumsmache». Männiglich war gespannt, was es wohl dieses Mal sein könnte, das jubiläumswürdig wäre. Man brauchte denn auch nicht lange zu warten, um es zu vernehmen. Der Direktor der Wiener Messe, Porges, begrüßte die Teilnehmer zur Jubiläums-Pressekonferenz in Zürich, nämlich der zwölften nach dem Kriege, d. h. das Dutzend ist voll.

Bei der 87. Wiener Messe, die vom 3. bis 10. März stattfindet, beteiligen sich rund 2880 österreichische Unternehmen, von denen 2238 allein aus Wien stammen. Die Wiener Firmen benutzen demnach ihre Messe vorzüglich als Schaufenster und profitieren von den Geschäftsverbindungen, die durch die Messeorganisation geboten werden.

Das Ausland ist mit 2339 Unternehmen aus 31 Ländern vertreten, d. h. durch 1395 Aussteller. Die Wirtschaftsräume treten wie folgt in Erscheinung: EWG mit 64 %, EFTA mit 15,5 %, der Ostblock mit 1,5 %.

Im Laufe der Jahre hat sich die Wiener Messe zu einer straff gegliederten Mehrbranchenmesse umstrukturiert, an der im Frühjahr 24 Fachgruppen in Erscheinung treten.

Den wohl breitesten Raum nimmt die Textilindustrie ein, vielleicht auch noch verstärkt durch den Wegfall der Dornbirner «Oetex». Angeboten werden hier Meterware, Halbfertigware, Vorhänge, Decken, Teppiche, textile Bodenbeläge, Damen- und Herrenbekleidung, Wäsche und Miederware usw.

Die Wiener Mode, die auf dem internationalen Markt in den letzten Jahren wieder einigen Boden zu gewinnen vermochte, zeigt sich auf einheimischem Boden natürlich ganz besonders im Element, denn täglich finden Modeschauen statt, wobei die Maschenmode vordergründig ist. Mexiko wirft hier schockartig die Modeschatten voraus. In dieser Beziehung gehört Wien, als Gegenpol von Paris, zu den Informationszentren des Modegeschehens Frühjahr/Sommer 1968, dessen Angebot der Fachhandel in sein Kalkül einbeziehen mußte.

Internationale Fördermittelmesse IFM 68

7. bis 14. Februar 1968 in Basel

Anton U. Trinkler

Förderprobleme stellen sich in sozusagen allen Unternehmungen von Industrie, Gewerbe und Handel sowie in öffentlichen Betrieben. Im Verein mit den baulichen Gegebenheiten ist das innerbetriebliche Förder- und Lagerwesen auch in vielen Betrieben unserer Textilindustrie Träger akuter Mangelerscheinungen. In ihm liegen unnötigerweise große Rationalisierungsreserven brach. Diese zu erkennen, ist eine bindende Voraussetzung zu jeder Art von Rationalisierung und der sich daraus ergebenden Produktivitätssteigerung, die idealerweise von einer Kostensenkung begleitet sein mußte.

Heute ist der aufgeschlossene Unternehmer bereit, durch Investitionen die im Ablaufgeschehen des innerbetrieblichen Förderns und Lagerns von Rohstoffen, Halbfabrikaten und Fertigprodukten entbehrlichen Arbeitskräfte freizumachen, um sie dem eigentlichen Produktionsprozeß nutzbringender einzugliedern. Die stetig steigenden Lohnkosten und die weiter anhaltende Tendenz der Arbeitszeitverkürzung provozieren den rationellen Einsatz menschlicher Arbeitskraft. Es hat uns angenehm berührt, daß bei diesem harten Substitutionsprozeß der Mensch als Maß aller Dinge Erwähnung findet. In seiner Ansprache zur Eröffnung der IFM 68 fügte Regierungspräsident und Nationalrat Dr. Edmund Wyss, Basel, in diesem Zusammenhang als einziger Redner folgende Uebersetzung bei: «Uebersehen Sie, meine Damen und Herren, bei der Erforschung der Technik und der betriebswirtschaftlichen Aspekte in der Förderung und Verteilung der Waren auch die sich für die Mitarbeiter Ihrer Betriebe stellenden menschlichen Probleme nicht. Die Neugestaltung der Fördermittel, der Fließbänder in den Betrieben und die Ueberprüfung der Organisation des Materialflusses können entscheidende Veränderungen in der Arbeitsweise mit sich bringen. Der einzelne Arbeitnehmer wird durch die neuen Fördermittel zwar körperlich weniger stark beansprucht, seine Arbeit wird jedoch umgestaltet und in der Regel auch monotoner. Es ist eine Aufgabe der Verantwortlichen in den Betrieben, durch eine zweckmäßige Personalschulung dafür zu sorgen, daß sich die in Frage kommenden Betriebsangehörigen in der neuen

Arbeitswelt zurechtfinden. Dabei darf nicht übersehen werden, daß die moderne, durch vermehrte technische Einrichtungen gekennzeichnete Organisation des Materialflusses in den Unternehmungen auch neue Unfallgefahren mit sich bringen kann. Vergessen Sie daher auch nicht, den Blick des einzelnen Mitarbeiters für diese Gefahren zu schärfen, damit Unfälle vermieden werden können.»

Damit wurde sinnvoll angedeutet, daß die IFM 68 mit ihrem umfassenden Angebot an modernen Fördermitteln nicht allein dem technischen Fortschritt dient, sondern auch dem wirtschaftlichen Fortschritt gerecht wird. Auch der Unternehmer textiler Prägung fand eine fachgerechte und ausgezeichnete Darbietung des reichhaltigen Angebotes, das der besseren Uebersicht halber wie folgt gruppiert werden kann:

1. Krane und Hebezeuge
2. Auto- und Mobilkrane
3. Flurfördermittel
4. Aufzüge
5. Industriefahrzeuge
6. Schienen- und Straßenfahrzeuge
7. Zubehör für Maschinen, Lagereinrichtungen, Umschlagmittel
8. Fachliteratur

«Umfassend» und «übersichtlich geordnet» sind die Attribute, die dem Angebot dieser zweiten Internationalen Fördermittelmesse in Basel zukommen. Damit erfüllte diese Veranstaltung ein Hauptgebot der auf ein Fachgebiet ausgerichteten Messen: die Konzentration auf den Bereich des Fördermittelwesens und die repräsentative Präsenz des in diesem Sektor heute gültigen Marktangebotes. In bezug auf das Ausstellungsgut der 323 Lieferwerke (1966: 270) verweisen wir auf die Standbesprechungen in dem wiederum von der Schweizerischen Handelszeitung (Bleicherweg 20, 8039 Zürich) vorzüglich redigierten Messeheft IFM 68 und weisen auf folgende Firmen hin: Ameise GmbH, Aarau; Ammann AG, Langenthal; Brown, Boveri & Cie., Baden; Drawag, Regensburg; Edak

AG, Schaffhausen; EMAG, Neunkirch; Fasolin, Basel; Habasit AG, Reinach; Oehler & Co. AG, Aarau; Polytechna AG, Zürich; Rotzinger & Co., Kaiseraugst; Stöcklin AG, Dornach, und Wild AG, Zug.

Besonders augenfällig war die hohe Entwicklung automatischer und elektronischer Steuerungen. Leicht manövrierbare und raumsparende Einrichtungen — sowohl für die temporäre Ergänzung bestehender Transport- und Lageranlagen als auch für den permanenten Einsatz geeignet — fanden spezielle Beachtung.

Als übergeordnete Einleitung zur Fachtagung und als allgemeine Grundlage für die in den Messgesprächen sich stellenden Fragen war ein Referat von Oberstdivisionär Honegger über «Ziel und Planung» gedacht. Die Ausführungen hatten den Zweck — wie der Referent selber feststellte —, die Planung in einem allgemeinen Rahmen zu behandeln, «als Reminiszenz vielleicht für die einen, als teilweise Neuland für die anderen». (Planung: Ziele — Analyse — Synthese — Zusammenfassung — Entscheidung; formale Gesichtspunkte: Grob- und Feinplanung — Fristigkeit — Aufgliederung — Anpassung — Plantoleranz — Ueberplanung — Unterplanung — Netzpläne — Durchführung.)

Die Impulse, die einer Veranstaltung mit dem Gewicht der IFM 68 entspringen, müssen spürbar zur Lösung von Problemen der Produktivitätssteigerung beitragen. Der Förderung einer fruchtbaren Weiterentwicklung im Bereich des Fördermittelwesens diene zweifelsohne auch die Fachtagung. Acht Referenten aus Deutschland, Frankreich, den USA und der Schweiz behandelten die beiden Tagesthemata:

- a) Moderne Fördertechnik senkt Kosten
- b) Moderne Fördertechnik rationalisiert den Verkehr

Wir versuchen, im folgenden unseren Lesern den Hauptgedanken des jeweiligen Referates zu interpretieren:

Bewertung von Investitionsvarianten auf dem Gebiet des Transportwesens und Ermittlung von Transportkosten

Referent: Prof. James M. Apple, School of Industrial Engineering, Georgia Institute of Technology, Atlanta, Georgia/USA

Der Referent geht von der Erkenntnis aus, daß in einem Industriebetrieb im Durchschnitt ca. 50 % der Herstellungskosten auf die Bearbeitungs- und Transportkosten entfallen, wovon allein die Transportkosten wieder etwa die Hälfte ausmachen. Abweichungen von diesem Richtwert nach oben und unten sind selbstredend branchenbedingt. Da die Transportkosten nur zum geringen Teil direkt ausgewiesen werden, ist deren Erfassung und Kontrolle sehr aufwendig und wird deshalb kaum mit der ihrer Bedeutung angemessenen Sorgfalt durchgeführt. Andererseits ist eine exakte Erfassung der Transportkosten unerlässlich für

- das Erkennen von Möglichkeiten zur Senkung der Transportkosten
- das Aufzeigen von Verbesserungsmöglichkeiten auf dem Gebiet des Transportwesens
- die Bewertung von Investitionsvorhaben
- das Vermeiden von Fehlinvestitionen durch bessere Planungsgrundlagen

Ziel des Referates war es, die zur systematischen Erfassung und Ueberwachung der Transportkosten notwendige Kostengliederung aufzuzeigen mit dem besonderen Hinweis, auch die nicht quantifizierbaren Faktoren zu berücksichtigen und in einem Bewertungsschema zu gewichten.

Integration im Förderwesen durch elektronische Datenverarbeitung

Referent: Dipl.-Ing. H. C. Felder, Technischer Direktor, Maschinenfabrik Stöhr, Offenbach a.M.

Jedes Top-Management muß in einem gewissen Rhythmus die Wirtschaftlichkeit seines Unternehmens genau beurteilen und daraus die notwendigen Erkenntnisse sammeln, um die Firmen- und Finanzpolitik, Fertigungsprogramme, Materialwirtschaft, Kostenermittlung und Kostenberechnung sowie die Personalpolitik zu übersehen und zu steuern. Der Referent erhebt mit Recht die Frage, warum gerade das Fördern und Transportieren als Programmbereich und Arbeitsprozeß nicht in das Arbeitsgebiet der Datenverarbeitung miteinbezogen wird. Es zeigt sich, daß man sich in den meisten Fällen nicht die Mühe macht, die Resultate, die bei der Datenverarbeitung im Arbeitsprogramm anfallen, auszuwerten und nicht noch so zu spezifizieren, damit Informationsträger entstehen, die es ermöglichen, über diesen Informationsträger vollautomatisch das Ansammeln und Verteilen von Waren vorzunehmen. Auch dieser Referent weist auf den hohen Kostenanteil der Transportlöhne hin und sagt wörtlich: «Senken Sie die Gemeinkostenlöhne, so können Sie eine höhere Produkti-

vität erzielen, damit Kosten sparen und diese eingesparten Kosten als Investitionen für Mechanisierung, Halbautomatisierung oder Vollautomatisierung der Lager- und Fördereinrichtungen verwenden.» Herr Felder ist der Ansicht, daß in den meisten Fällen diese Investitionskosten in maximal 2–3 Jahren amortisiert sind. Sicher ist, daß durch die Ausschaltung der menschlichen Fehlerquoten ein weit höherer Wirkungsgrad erreicht werden kann durch eine bessere, schnellere und sicherere Befriedigung der Kundschaft.

Ein vollintegriertes Lager- und Verteilsystem mit real-time arbeitender EDV

Referent: Dipl.-Ing. ETH J. A. Minder, c/o Unternehmensberatung H. R. Haldimann, Zürich/Stuttgart

«Automation heißt, einen Vorgang mit technischen Mitteln so einzurichten, daß der Mensch weder ständig noch in erzwungenem Rhythmus für den Ablauf des Vorganges tätig zu werden braucht.» Mit einem packenden Beispiel eines integrierten Lagersystems interpretiert der Referent die erwähnte Definition von Dolezalek. Wird jeder Fördereinheit ein unverwechselbarer Code mitgegeben, so läßt sie sich beim Durchgang an einer Lesestation identifizieren und nach Rückfrage beim Speicher der EDV eine Zielbezeichnung ausgeben: «real-time»-Verarbeitung. Diese Zielbezeichnung wird in Schiebespeichern mit dem Fördergut weitergeschoben oder direkt auf das Fördergut als Code angebracht. Die Aufgliederung des Zielspeichers in 15 Etagen zu je 15 Kanälen und die nochmalige Aufgliederung in 15 Packbahnen ermöglicht es, mit total 3×4 Codestrichen auszukommen, dabei aber doch bis zu 3400 Einzelkunden pro Tag zu beliefern. Der Referent hebt den großen Rationalisierungseffekt dieses Systems heraus, werden doch für den ganzen Ablauf von Einlieferung bis zum Versand nur weniger als 10 Packer engagiert.

Transport- und Lagerkosten im industriellen Rechnungswesen

Referent: Dr. rer. pol. M. Röthlisberger, dipl. Bücherexperte VSB, Bern

Für die Behandlung des Themas stellt der Referent die Gesichtspunkte und Erfordernisse der Praxis in den Vordergrund, wobei er sich in erster Linie auf die Verhältnisse in sog. schweizerischen Mittelbetrieben bezieht. Die Darstellung einiger Möglichkeiten zur Auswertung der Lager- und Transportkosten im Rahmen der Unternehmensführung auf Grund von Auszügen aus dem BAB ist von unmittelbarem Interesse auch für unsere Textilbetriebe. Weil Lagerung und Transport in einem modernen Betrieb eng mit dem Fabrikationsprozeß verbunden sind, warnt der Referent ausdrücklich vor einer isolierten Betrachtung der Lager- und Transportkosten. Ausschlaggebend ist nicht allein die Entwicklung der Lager- und Transportkosten selbst, sondern es wird der Geschäftsleitung immer darum gehen müssen, eine optimale Lösung im Hinblick auf die Gesamtkosten zu finden. Besonders Augenmerk soll dabei dem Verhältnis der festen und variablen Kosten geschenkt werden, läuft doch leider mit der Rationalisierung auf dem Gebiete des Lager- und Transportwesens oft zwangsläufig die Schaffung zusätzlicher Fixkosten parallel.

Der Transcontainer und die europäischen Eisenbahnen

Referent: Dr. F. Hegner, Chef des Kommerziellen Dienstes Güterverkehr der SBB, Kirchdorf b. Bern

Vorausgeschickt werden muß, daß Transcontainer «Riesenkisten» von 8 Fuß Breite, 8 Fuß Höhe sind und Längen von 20, 30 und 40 Fuß aufweisen. Um sich erfolgreich ins Transcontainergeschäft einschalten zu können, stellt der Referent die Forderung, daß die europäischen Bahnen eine klare und einheitliche Grundkonzeption für diese Transporte erarbeiten, und zwar sowohl für den bahnbetrieblichen wie für den tarifarischen Bereich. Durch gute betriebliche Leistungen mit entsprechenden Fahrplänen sind die Transcontainer rasch und regelmäßig zu vernünftigen und realistischen Preisen zwischen Häfen und Zentren im Innern Europas zu befördern. Um dem Transport auf der Straße gegenüber konkurrenzfähig zu bleiben, müßte bei der Betriebskonzeption der Bahnen im Transcontainerverkehr folgenden Punkten Beachtung geschenkt werden:

- Beschränkung auf Knotenpunktverbindungen
- Gewährung von nur nach Entfernung und Transcontainergröße, nicht aber nach Gutart differenzierten Tarifen
- Ueberlassung des Umschlages, der Sammel- und Verteiltransporte an die Straßentransporteur, wobei die Bedienungszone, je nach Lage, nicht zu eng zu fassen sind.

Die neu gegründete Intercontainer-Gesellschaft wird dabei eine wichtige Rolle als Vermittlerin zwischen allen Interessierten zu übernehmen haben, wobei sie ihrerseits auf eine tatkräftige Unterstützung durch die Spediteure angewiesen ist.

Die Bedeutung der Lastwagen-Umschlagsbahnhöfe im modernen Transportwesen

Referent: M. B. Vos, Directeur général SOGARIS, Rungis/France

Im Zuge der Planung der Pariser Region und speziell der Region Paris-Süd wurde im Jahre 1958 auf Grund umfangreicher Studien die Sicherstellung eines Geländes von 60 ha in Rungis, 8 km südlich von Paris, in unmittelbarer Nähe des Flughafens von Orly und mit Anschluß an die Autoroute du Sud, zum Zwecke der Erstellung einer Güterumschlagsstation für den Stra-

Senverkehr beschlossen. Das Projekt wurde als Teil einer größeren Planung angesehen, die, neben andern Güterumschlagszentren, vor allem auch die Verlegung der bekannten Pariser Hallen aus dem Zentrum von Paris an die Peripherie vorsah.

In diesem Rahmen entstand schließlich der Komplex von Paris-Rungis als gemischtwirtschaftliche Firma unter dem Namen SOGARIS, die in ihrer Art und Größenordnung als gemeinnützige Umschlagsstation für den Straßenverkehr bis heute einzig dasteht. Schon nach einem nicht ganz einjährigen Betrieb hat die Benützung der Anlagen durch Transport- und Handelsfirmen einen derartigen Umfang angenommen, daß noch im laufenden Jahr mit Erweiterungsbauten begonnen werden muß. Die wirtschaftlichen Zielsetzungen können so umschrieben werden:

- Vereinfachung des Güter austausches unter Transportfirmen
- Verhinderung der Zunahme der Verteilungskosten im städtischen Gebiet
- Verbindung der Lagerhaltung und der Verteilung
- Schnellere Zol labfertigung und Gewährleistung der Verbindung des nationalen und internationalen Verkehrs.

Der internationale Verkehr wird dadurch erleichtert, daß die Zollformalitäten von den Grenzen ins Innere des Landes verlegt werden. Das Unternehmen stellt eine den Anforderungen angepaßte Zollstation zur Verfügung, in nächster Nähe von Verbraucherzentren, die einen Anteil von 25–30 % am gesamten französischen Markt beanspruchen.

Der Umschlag von Luftfrachtsendungen — heutiger Stand und zukünftige Entwicklung

Referent: M. Kalb, Dortech Incorporated, Stamford, Connecticut/USA

Seit dem Aufkommen der Düsenflugzeuge verdoppelt sich das Flugfrachtvolumen alle 3–4 Jahre; es macht derzeit jedoch noch weniger als 1 % des gesamten Warentransportes aus. Mit der Inbetriebnahme der Jumbo-Jets (Boeing 747 u. a.), welche in ca. 3 Jahren beginnen wird, ist mit einer Erhöhung des kommerziellen Luftfrachtvolumens um 600–800 % zu rechnen. Dabei wird nicht der Frachtraum, sondern das Umschlags- und Dispositionssystem auf dem Boden einen Engpaß darstellen. 90 % der Luftfracht stellen heute noch Stückgut dar und müssen zu «fluggerechten» Einheiten zusammengestellt werden. Diese werden dann mit Karren zum Flugzeug gebracht und mit Hilfe von Staplern oder auch manuell verstaute. Der Entladevorgang geht in umgekehrter Reihenfolge vor sich. Zur Be- und Entladung einer DC-6 (Propellermaschine) mit 15 t Stückgut benötigen 8–10 Mann etwa drei Stunden. Eine Boeing 707 oder DC-8 mit 30 t Nutzlast kann, bei palettierte Ladung, von 4–5 Mann in 20 Minuten be- oder entladen werden.

Es geht also darum, die Standzeiten der Flugzeuge und die Lagerdauer der Stückgüter im Flughafen zu verkürzen. In Zukunft sollen nur noch Container transportiert werden. Die Dortech Inc. entwickelt derzeit ein Gerät, welches eine Boeing 747 mit ca. 110 t Nutzlast vollautomatisch in 10 Minuten be- oder entlädt. Ein Computer übernimmt die Steuerung der Transport- und Verladeanlagen, erstellt die Ladepläne und erledigt den administrativen Aufwand. Die hierfür erforderlichen Investitionen sind enorm, jedoch werden sie allein durch die verringerten Standzeiten der Flugzeuge wettgemacht: Würde eine Jumbo-Jet bei einem täglichen Einsatz von 18 Stunden nur täglich 1 Stunde länger am Boden verbringen, so würde dies für die Fluggesellschaft eine jährliche Einbuße von 25 Mio Tonnenkilometern bzw. 12 Mio Franken pro Flugzeug bedeuten!

Es wird auch erwartet, daß sich die Zollbehörden in Zukunft den neuen Gegebenheiten anpassen; nach einer Flugdauer von 8–10 Stunden verbringen Importsendungen auf dem Kennedy-Airport in New York heute durchschnittlich 3 1/2, in London 6, auf anderen Flughäfen noch mehr Tage.

Ein Verfahren zur Auswahl von Fördermitteln

Referent: Prof. James M. Apple, School of Industrial Engineering, Georgia Institute of Technology, Atlanta, Georgia/USA

Der Transportingenieur steht heute vor dem Problem, aus etwa 400 verschiedenen Fördermitteltypen den für ihn passenden auszuwählen. Die Tatsache, daß nur 50–60 verschiedene Typen allgemein in Gebrauch sind, gibt ihm jedoch keine Gewähr, daß für sein spezielles Problem nicht eines der wenigen bekannten Transportmittel am besten geeignet wäre. — Das vom Referenten besprochene Verfahren soll vor allem dem praktisch weniger erfahrenen Ingenieur die Möglichkeit bieten, gute Lösungen für sein Transportproblem auszuarbeiten. Das Wesentliche des Verfahrens liegt darin, daß die Auswahl der in Frage kommenden Fördermitteltypen auch durch Nichtfachleute (bzw. den Computer) so eingeschränkt werden kann, daß der Transportingenieur sich nur mehr auf wenige Typen zu beschränken braucht, mit deren Charakteristiken und Anwendungsgebieten er sich dann eingehender beschäftigen muß.

Die Vermittlung von theoretischem und praktischem Wissen darf als überdurchschnittlich hoch bewertet werden, und wir möchten der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß die vielseitigen Aspekte unter dem Messemotto «rationell fördern — Produktivität steigern» in den kommenden zwei Jahren zum guten Teil von der Praxis übernommen werden.

Tagungen

Textiltechnische Frühjahrstagung

des Vereins Deutscher Ingenieure
VDI-Fachgruppe Textiltechnik (ADT)

Die diesjährige Textiltechnische Frühjahrstagung findet gemäß nachstehendem Programm am 25. und 26. April 1968 in Freiburg i. Br. statt.

Donnerstag, den 25. April 1968

09.00 Eröffnung und Begrüßung

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. H. Stussig, Vollmerhausen

09.30 Aktuelle Fragen der Textilindustrie im internationalen Wettbewerb

Präsident N. H. Schilling, Bremen-Blumenthal

10.40 Textile Flächegebilde aus nicht gesponnenem Material

Dr. E. Heim, Freiburg

13.20 Betriebsbesichtigungen

Ludwig Bahner GmbH, Strumpffabrik
Mundingen bei Emmendingen, Hauptstraße 16

Deutsche Rhodiace AG, Freiburg i. Br.,
Engesserstr. 8 (Konkurrenz ausgeschlossen)

Gütermann & Co., Gutach (Brsg.), Bundesstraße
Kollnauer Baumwollspinnerei & Weberei AG
Kollnau (Brsg.), Fabrikstraße 17

Lahrer Kleiderfabrik Weber & Lederer GmbH,
Lahr (Schwarzwald), Lotzbeck-Str. 41

Manufaktur Koechlin, Baumgartner & Cie. AG,
Lörrach, Fabrikstraße 5

Merian & Co. GmbH, Werk Spinnerei Steinen,
Steinen (Baden)

Spinnweberei Utingen GmbH, Werk Waldkirch,
Waldkirch (Brsg.), Batzenhäusle

Spinnerei & Webereien Zell-Schönau AG,
Zweigwerk Breisach (Spinnerei)
Breisach a. Rh., Grüngartenweg

Tuchfabrik Lörrach AG,
Lörrach, Teichstraße 57

Freitag, den 26. April 1968

Gruppensitzungen mit Diskussionen

Gruppe I

08.30 Die Herstellung von Garnen nach dem Reißspinnverfahren

Text.-Ing. C. D. Wagner, Obernbürg

10.15 Mechanisch-technologische Prüfverfahren zur Ermittlung der Eigenschaften von Fasergarnen und Endlosfäden

Obering. H. Stein, Mönchengladbach

Gruppe II

08.30 Elastische Garne für die Rundstrickerei

Dr.-Ing. J. Gayler, Wuppertal

10.15 Vorhersagemethoden in der Maschenwarenindustrie

Text.-Ing. G. Brase, Düsseldorf