

Zeitschrift: Mittex : die Fachzeitschrift für textile Garn- und Flächenherstellung im deutschsprachigen Europa
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung von Textilfachleuten
Band: 84 (1977)
Heft: 1

Artikel: Transporte
Autor: Isaak, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-677035>

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: 23.12.2025

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

Transporte

Am Bügel — von Haus zu Haus — unverpackt

Echte Bedürfnisse der Marktpartner Hersteller/Handel und die Problemlösung durch Jacky Maeder Konfektionstransporte

Herkömmlicher Versand

Kleidertransporte konventioneller Art — also sorgfältig verpackt — sind in mancherlei Beziehungen aufwendig und damit kostenintensiv; dabei sind die direkten Kosten, nämlich Bahn- oder Postspesen, verhältnismässig gering.

Entscheidender sind die indirekten Kostenverursacher. Auf Herstellerseite sind dies Verpackungsmaterial — für grössere Distanzen und mehrere Umschläge entsprechend stark dimensioniert — sowie vor allem Verpackungszeit. Gerade letztere ist teuer und bedingt vielerorts in Spitzenzeiten Zusatzpersonal, bzw. hat schlecht ausgelastete Arbeitskräfte in den Zwischensaisons zur Folge.

Weitere indirekte Kosten bei konventionellen Kleidertransporten entstehen am Verkaufspunkt:

Neben dem Auspacken der Kleider und dem Vernichten des Verpackungsmaterials schlägt vor allem das Aufbügeln zeit- und kostenmässig stark zu Buche. Dies gilt bei- leibe nicht nur für Kleidungsstücke der gehobenen Quali- täts- oder Ausstattungsklasse. Die Ware kommt also kei- neswegs verkaufsfertig zum Empfänger.

Wollte der Hersteller die erwähnten Nachteile umgehen, und seinen Kunden die Kleidungsstücke einwandfrei übergeben, müsste er mit fabrikeigenen Spezialfahrzeugen operieren. Fahrzeuge und Fahrpersonal wären aber höch- stens dann einigermaßen vretretbar ausgelastet, wenn die Verteilung lediglich innerhalb eines kleinen geographi- schen Bereiches vorgenommen werden müsste. Diese Vor- aussetzung trifft jedoch selten zu. Die Folge: die Hersteller verzichten auf diese, für sie teuerste Lösung, sie ver- packen und spedieren weiterhin auf konventionelle Art. Und das heisst weiterhin: eine ganze Reihe von preistrei- benden Faktoren in Kauf nehmen.

«Hängende» Kleidertransporte

Die Grundidee ist einfach, einleuchtend und ökonomisch: Kleidungsstücke am Bügel hängend in Spezialbehältnissen transportieren und zwar ab Rampe des Herstellers direkt ins Ladengeschäft des Detaillisten; ganz gleich ob diese Tätigkeit innerhalb einer Nation oder auf internationaler Ebene geschehen muss.



Dazu sind mancherlei technische Mittel und organisatorische Vorkehrungen nötig — anders gesagt — eine Dienstleistung von A—Z. Sie wurde 1962 durch die Jacky Maeder Gruppe realisiert und basiert auf folgenden wesentlichen Faktoren:

1. Bereitschaft von Kleiderherstellern und — Handel zur partnerschaftlichen Zusammenarbeit, zum Mitmachen
2. International etablierte Transportorganisation mit eigenen Niederlassungen und Agenturverbindungen, als Voraussetzung für rationelle Abwicklung
3. Bereitschaft der Transportfirma zu umfangreichen Investitionen in Spezialfahrzeuge, Spezialcontainer und zugehörige Umschlagzentren
4. Absolute Trennung Konfektionstransporte / Transporte übriger Wirtschaftsgüter
5. Ausbildung von Spezialisten.

Kleiderimporte und -exporte «hängend», made by Jacky Maeder

Empfehlungen an die Hersteller von Kleidungsstücken

Im Prinzip benötigt Konfektionsgut am Bügel keinen Schutz, auch dann nicht, wenn der Transportweg über mehrere Kontinente geht. Immerhin wird empfohlen, besonders heikle Stücke (Abendkleider, Pelze, hellfarbige Stoffe, Samtartikel) wenigstens gruppenweise mit Plastikhüllen zu versehen. Bei Wildlederartikeln ist die Schutzhülle eine Bedingung (Verschmutzung anderer Kleider durch Abrieb). Daneben sollten alle mit oder ohne Schutzhülle gruppierten Stücke die gleiche Bestimmung haben, eine zu beziehende Adressetikette genügt.

Versandbereitschaft

Diese wird durch die dem Kunden zur Verfügung gestellte Frachtbriefgarnitur erstellt, Ausfuhrdeklaration, Warenverkehrsbescheinigung und Rechnungskopien sind im grenzüberschreitenden Verkehr zusätzlich nötig. Der Abholauftrag an die Transportfirma wird telephonisch erteilt.

Abholtransport

Die bereitgestellten Kleidungsstücke werden direkt aus den Räumen der Hersteller geholt, sorgfältig in die Spezialfahrzeuge getragen und dort an Stangen aufgehängt. Sinnreiche Einrichtungen verhindern Beschädigungen am Transportgut während der Fahrt. Bodenteppiche sowie hermetischer Verschluss der Wagenaufbauten sind selbstverständlich.

Umschlag zum Verkehrsträger

In den Umschlagplätzen — sie sind nur dem Konfektionsumschlag reserviert — werden die Kleidungsstücke auf fahrbare Ständer gehängt und für die Weiterreise an die verschiedenen Bestimmungen neu gruppiert. Entsprechend den Aufbauten der Strassenfahrzeuge ausgerüstete Konfektionscontainer nehmen die Ware auf; danach erfolgt der Antransport zu den verschiedenen Verkehrsträgern, wobei die kostengünstigen Sammeltarife zur Anwendung kommen.

Umschlag ex Verkehrsträger

Die Konfektionscontainer werden per Bahn oder per Camion ab den Verkehrsträgern Schiff oder Flugzeug zu

den zentralen Umschlagplätzen in den Bestimmungsländern transportiert, dort wiederum auf fahrbare Ständer gehängt und für die Feinverteilung an die Endempfänger vorbereitet.

Konfektionsverkehr im Inland

Feinverteiler allgemein

Feinverteilertransporte werden mit entsprechend ausgerüsteten Strassenfahrzeugen bewältigt. Jedem Empfänger trägt der Chauffeur die Kleidungsstücke in das Ladengeschäft oder ins Lager — beschädigungsfrei, bereit zur Preisauszeichnung und zum sofortigen Verkauf.

Feinverteiler-Service Schweiz

Der Zentralumschlagplatz ist in Basel, da enden auch die meisten Auslandverbindungen. 500 fahrbare Kleiderständer werden benötigt, um Kleidungsstücke kurzfristig zu lagern bzw. neu zu gruppieren.

Heute fahren 10 Spezialcamions, welche je 1200 bis 1500 Kleidungsstücke transportieren, fahrplanmässig die verschiedenen Gebiete der Schweiz an.

Ab Basel werden die Gebiete Richtung Zürich, Bern, Luzern und das gesamte Mittelland täglich bedient, die Fahrzeuge sind zugleich Zubringer und Abholer. Die Verbindungen in die Ost-, West- und die Südschweiz bedingen 2 Tage Zeit, somit ist auch in diesen Regionen ein doppelter Service pro Woche garantiert. Die Disposition ist gegenseitig abgestimmt, so dass z. B. am Mittwoch in der Ostschweiz Ware übernommen werden kann, welche bereits am Donnerstag dem Empfänger in der Westschweiz übergeben wird. Dies ist auch deshalb möglich, weil die Kleidungsstücke noch in der dazwischenliegenden Nacht in Basel für die Weiterreise gruppiert werden.

Für Transporte innerhalb der Schweiz genügt ein Telefonanruf nach Basel und ein ausgefülltes Auftragsformular.

Alle Manipulationen an Kleidern werden von hierfür ausgebildeten Angestellten erledigt, der grösste Teil des Chauffeur- und Umschlagpersonals steht seit 1962, dem Eröffnungsjahr, in unseren Diensten. Nicht zuletzt diese Tatsache gibt dem Kunden Garantie für reibungslosen Transportablauf.

Feinverteiler Europa

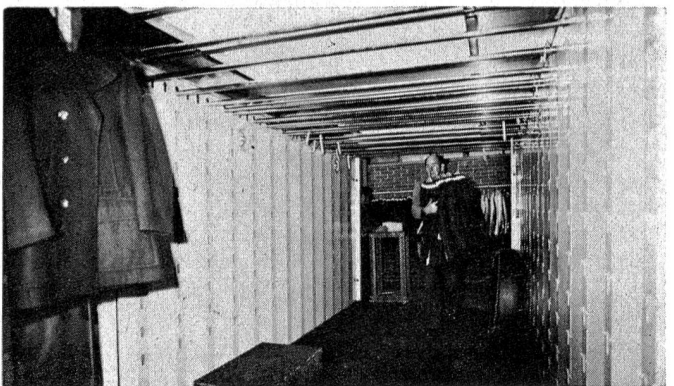
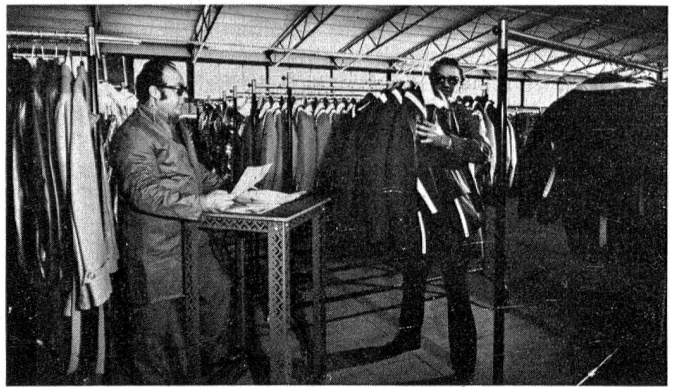
Dieser ist im gleichen Sinne wie die Lösung für die Schweiz organisiert, wobei Basel der zentrale Umschlagplatz ist und zuverlässige Partnerfirmen im Ausland mitarbeiten.

Sicherheit

Die Schadenanfälligkeit infolge Fehlmanipulationen ist ausserordentlich gering, die jährliche Schadenquote liegt nahezu bei der Zahl Null.

Preisgestaltung

Die direkten Transportkosten für die beschriebene, umfassende Transportleistung sind natürlich etwas höher als



die diesbezüglichen Bahn- oder Postspesen im verpackten Versand. Die wegfallenden Nachteile beeinflussen jedoch die Kostenrechnung der Marktpartner positiv, d. h. der «hängende» Transport führt zu namhaften Einsparungen.

Zur Kalkulationsvereinfachung für Hersteller und Verkäufer wurde das Prinzip «Preisansatz pro Kleidungsstück, abgestuft nach Länge des Transportweges» geschaffen. Diese Lösung hat sich überaus gut bewährt, weil sie praxisgerecht und kalkulatorisch transparent ist.

1976 haben Jacky Maeder Konfektionstransporte weltweit 1 554 829 Kleidungsstücke transportiert, ein Beweis für die mannigfaltigen Vorteile der Dienstleistung «Am Bügel — von Haus zu Haus — unverpackt».



Palettenverlad bei einer Swissair DC-10 am Zürcher Flughafen

Luftfracht immer aktueller

Strukturwandlungen im Luftfrachtverkehr (1945—heute)

In den Anfangsjahren des flugplanmässigen Luftverkehrs kam Luftfracht nur für die schnelle Beförderung dringender Kleinsendungen in Frage. Grössere Stücke konnte man gar nicht verladen und besonders wertvolle Fracht vertraute man lieber den konventionellen Transportmitteln an. Dass Luftfracht zu einer der wichtigsten Transportarten werden könnte, schien undenkbar. Genauso undenkbar wie ein Flugzeug für mehrere hundert Passagiere.

Die Propellerflugzeuge wurden grösser und sicherer, schneller ... und bekamen spezielle Laderäume für Fracht. Die Flughafenverwaltungen erstellten Anlagen für den Frachtverkehr und die Luftverkehrsgesellschaften begannen für Luftfracht zu werben.

Mit den nun folgenden Düsen-Jets stiegen die Frachtmätze rapid, wurden doch bald die verschiedensten Warenkategorien in der Luft transportiert. Dazu trug insbesondere auch die Weiterentwicklung auf dem Verpackungsssektor bei. Leichte Verpackungen aus modernen Materialien ersetzten die bis anhin noch gebräuchlichen schweren Kisten. Für viele Güter wurde Luftfracht zur wirtschaftlichsten Transportart.

Da zur Bewältigung des ständig steigenden Frachtvolumens zu wenig Ladekapazität bestand, wurden von vielen Luftverkehrsgesellschaften auch Fracht-Flugzeuge und «Gemischtsversionen» eingesetzt. Somit wurde Luftfracht dank den Verladeeinheiten (Paletten, Igloos und Container) noch wirtschaftlicher.

Heute befinden wir uns bereits wieder in einer neuen Phase. Die modernen Grossraumflugzeuge — wie zum Beispiel B-747 und DC-10 — haben Unterflur-Laderäume für viele Tonnen Fracht und sind speziell für die Aufnahme von grossen Verladeeinheiten eingerichtet. Da diese Einheiten natürlich austauschbar sind, kann der Frachtkunde auf den meisten Stationen von diesem Palettenservice profitieren. Für immer mehr Güter wird Luftfracht deshalb attraktiv.

Verkehrsträger des schweiz. Aussenhandels 1975

Gewichtsanteil	Einfuhr	Ausfuhr
Schiene	22,9 %	53,7 %
Strasse	29,1 %	42,3 %
Wasser	25,8 %	3,4 %
Pipeline	22,1 %	—
Luft	0,11 %	0,58 %

Wertanteil

Luft	9,8 %	19,4 %
------	-------	--------

Quelle: OZD

Gewichtsmässig ist der Anteil der Luftfracht in der Schweiz immer noch unter der Schwelle von einem Prozent. Der relativ hohe Luftfrachtanteil beim Wert bestätigt die Tatsache, dass heute die meisten hochwertigen Güter und viele Erzeugnisse von mittlerem spezifischen Wert per Flugzeug transportiert werden, wobei es gar nicht mehr in erster Linie auf den Zeitgewinn, sondern um Kosteneinsparungen geht.

Warum Luftfracht?

In den modernen Flugzeugen können so ziemlich alle Erzeugnisse zu durchwegs annehmbaren Bedingungen als Luftfracht versandt werden. Viele Kaufleute haben die wesentlichen Pluspunkte der Luftfracht längst erkannt, so zum Beispiel speditiv Abfertigung, rasche Beförderung, hohe Regelmässigkeit, häufige Abflüge, geringste Risiken, einfache Reservation, wenig Umtriebe (nur ein Transportdokument), sorgfältiger Umschlag, sichere Transportüberwachung, rasche Zollbehandlung etc.

Grundsätzlich gibt es vier Gründe das Flugzeug als Transportmittel zu wählen:

Dringlichkeit — Verderblichkeit — Zerbrechlichkeit — Wirtschaftlichkeit.

Es ist wirtschaftlicher, einen Ersatzteil per Luftfracht einzufliegen, als den Produktionsverlust einer defekten Textilmaschine in Kauf zu nehmen, oder es ist wirtschaftlicher, in einer «Engpass-Situation» Modeartikel per Luftfracht nachzuliefern, als Kunden zu verlieren, die man mit

grossen Marketing-Aufwendungen gewonnen hat. Bei der Verderblichkeit unterscheiden wir zwischen physischer (Früchte, Gemüse, Frischfleisch) und kommerzieller Verderblichkeit (z. B. Modeartikel, Zeitungen, saisonal gehandelte Waren). Es kann beispielsweise für die Bekleidungsindustrie wirtschaftlicher sein, während des ganzen Jahres Badekleidung in grossen Mengen herzustellen und damit die europäische und die südamerikanische Badesaison zu beliefern, als die Produktion jeweils umzustellen oder eine Halbjahresproduktion einzulagern.

Zerbrechliche Güter lassen sich mit konventionellen Verkehrsmitteln kaum oder nur mit einem unverhältnismässigen Verpackungsaufwand transportieren und sind somit auf die sorgfältige Luftfrachtbehandlung angewiesen. Vom wirtschaftlichen Standpunkt her gesehen, stellt sich hier wie auch bei vielen verderblichen Waren die Grundsatzfrage: «Sein oder Nichtsein», wenigstens was die Ueberseemärkte anbelangt.

Um die Wirtschaftlichkeit eines Transportsystems zu ermitteln, ist eine sorgfältige Evaluation notwendig. Die folgenden Ausführungen zeigen, welche Ueberlegungen angestellt werden sollten.

Ist bei Luftfracht nur der Preis entscheidend?

Gewiss kann das Flugzeug nicht zu den billigen Transportmitteln gezählt werden. Betrachtet man die hohen Anschaffungs-, Unterhalts-, Betriebs- und Sicherheitskosten des Flugwesens, so wird deutlich, dass die Tarifschwelle für Luftfracht nicht so niedrig sein kann wie bei andern Transportmitteln.

Dass dieses verhältnismässig teure Transportmedium sich trotzdem als überraschend wirtschaftlich erweisen kann, dürfte noch nicht genügend bekannt sein. Wirtschaftlich sollte ja nicht mit billig gleichgesetzt werden. Teure Luftfracht kann tatsächlich sparen! Der Manager von heute weiss, dass der Transportmittelwahl betriebswirtschaftliche Ueberlegungen und Rechnungen vorausgehen müssen. Die Verteilungskosten müssen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes überprüft werden.

Die wesentlichen Elemente einer solchen Analyse sind:

Lagerhaltungskosten

- Bestandeskosten (Zins, Abschreibung etc.)
- Raumkosten
- Unterhaltskosten

Verpackungskosten

- Lohnkosten
- Materialkosten
- Lagerhaltung, Packmaterial
- Reduktion des Tarifgewichtes

Diverse Kostenelemente

- Administrative Kosten (Dokumente, Garantien etc.)
- ungedeckte Schadenfälle
- Transportüberwachung

Kapitalkosten

- Transportdauer (Zins)
- Sendungs-Frequenz (Liquidität)

Transportkosten

- Vortransport
- Fracht

- Transportversicherung
- Nachttransport
- Nebenspesen

und Kosten am Bestimmungsort.

Die totale Transportleistung der Luftfracht muss an ihren Auswirkungen auf die Unternehmenskosten und an den Vorteilen beim Empfänger erkannt und gemessen werden. Natürlich kann es vorkommen, dass sich bei einer Kostenanalyse Luftfracht als teurer erweist als ein Oberflächentransport. Gründe dafür können beispielsweise tiefe Kilowerte sein, ungünstige Relationen zwischen Raten und Destinationen oder unvorteilhafte Volumenverhältnisse. Was gestern im Hinblick auf Luftfracht nicht durchführbar schien, kann morgen selbstverständlich Tatsache sein. In vielen Unternehmen werden solche Analysen periodisch durchgeführt — oft in enger Zusammenarbeit zwischen dem Versandleiter, dem Marketing-Spezialisten, dem Luftfrachtexperten und (neuerdings) auch dem Logistiker.

Luftfracht für die Textilindustrie

Textile Rohstoffe, Halbfabrikate und Fertigwaren werden in vielen Fällen mit dem Flugzeug transportiert. In der Textilindustrie hat man die wesentlichen Vorteile der Luftfracht rechtzeitig erkannt. Die Gründe liegen beispielsweise bei der eingangs erwähnten kommerziellen Verderblichkeit. Aber auch der Zweiwegverkehr, bei dem Halbfabrikate exportiert und die Fertigprodukte wieder importiert werden, nimmt seinen festen Platz ein. Dank dem Angebot günstiger Arbeitskräfte im Ausland können die Verkaufspreise tiefer und damit konkurrenzfähiger angesetzt werden.

Gemessen am gesamtschweizerischen Luftfrachtverkehr ergeben sich für die Textil-Luftfrachttonnagen folgende prozentuale Anteile:

Import

1971	1972	1973	1974	1975
12,4 %	11,2 %	10,9 %	9,7 %	11,1 %

Export

1971	1972	1973	1974	1975
13,1 %	13,5 %	10,7 %	9,9 %	10,2 %

Quelle: Schweiz. Zivilluftfahrt

Diese Zahlen demonstrieren, dass das Flugzeug für die Textilindustrie von entscheidender Bedeutung ist. Mitverantwortlich an dieser Entwicklung sind zweifellos auch die dem Verlader von der Luftfrachtindustrie angebotenen, zeitgerechten Transportvorteile:

- Verbesserung der Ladekapazität durch Grossraumflugzeuge
- Verladeeinheiten wie Flugzeugpaletten, Container und Igloos
- Spezialraten für Textilien und Tarife für Gewichtsabstufungen
- verbesserte Bodenabfertigungsmethoden
- neueste elektronische Uebermittlungssysteme
- neue Destinationen und vermehrte Frequenzen
- kurze Transit-Umschlagszeiten
- Verteilungszentren mit Zollfreilager (z.B. Embraport).

Was die Verpackung von Textilien anbetrifft, ergeben sich kaum Schwierigkeiten. Speziell beachten sollte man die bei Luftfracht gültige Volumenregel: $1 \text{ m}^3 = 143 \text{ kg}$.

Gemäss OZD/Schweiz. Zivilluftfahrt-Statistik wurden von 1971—1975 folgende Mengen Textilien, Wirk- und Strickwaren sowie Konfektion ein- und ausgeführt:

Import (in Tonnen)

	1971	1972	1973	1974	1975
Gesamttotal (alle Verkehrsträger)	225 000	239 000	275 000	248 000	209 000
Luftfracht	3 303	3 695	4 095	3 554	3 720
Luftfrachtanteil am Gesamttotal	1,47 %	1,55 %	1,48 %	1,43 %	1,78 %

Export (in Tonnen)

	1971	1972	1973	1974	1975
Gesamttotal (alle Verkehrsträger)	157 000	181 000	186 000	172 000	165 000
Luftfracht	2 583	2 905	2 591	2 348	1 984
Luftfrachtanteil am Gesamttotal	1,65 %	1,61 %	1,39 %	1,36 %	1,2 %

Aus diesem Aufsatz dürfte hervorgehen, dass die Luftfracht den Transportanforderungen der fortschrittlichen Textilindustrie weitgehend entgegenkommt.

Walter Isaak,
Leiter Beratungsdienst Fracht, Swissair Zürich

Der Kunde in Lima, der die 21 Maschinen erhielt, wird hierauf hochwertige Kammgarnware für Herrenanzugstoffe weben. Nach Inbetriebnahme zählt dieser Betrieb zu den technisch bestausgerüsteten Kammgarnverarbeitern Perus.

Die Entscheidung für den Lufttransport und gegen den billigeren Seetransport begründete der Abnehmer damit, dass er die Maschinen sechs Wochen früher in Betrieb nehmen kann, also den Zeitgewinn in sofortige Produktion umsetzt. Die Webmaschinen wurden direkt auf Spezialpaletten der Lufthansa befestigt, womit sich eine Be- und Entladezeit von je 1.30 h ergab. Hierbei entfällt die aufwendige Seefrachtverpackung.

Dornier-Greifer-Webmaschinen per Jumbo-Frachter nach Peru

Am 29. November 1976 startete der B 747-Frachter der Lufthansa in Frankfurt zu seinem ersten Flug nach Lima/Peru. Der Jumbo, von der Lindauer Dornier GmbH gechartert, hatte 21 Greifer-Webmaschinen inkl. Zubehör im Wert von ca. zwei Millionen DM an Bord. Die Zuladung betrug 83 Tonnen.

Bei den versandten Maschinen handelte es sich um die bewährten, modernen Greifer-Webmaschinen, deren Schusseintragssystem das Weben aller Arten von Geweben zulässt.

Messen und Prüfen

Warenbahnspannung als Mess- und Regelgrösse

In den meisten Ausrüstungsprozessen beeinflusst die Warenschwindigkeit bestimmte Qualitätsmerkmale der Ware, z. B. deren Breite, Dicke, Flächengewicht. Aber auch die Betriebssicherheit der verschiedenen Maschinen wird davon berührt. Bei zu hohen Spannungen kann die Warenbahn reißen oder faltig laufen, bei zu niedrigen Spannungen drohen Verstopfungen und Umwicklungen aufzutreten. Der aktuellste Bedarf für die Kontrolle der Warenspannungen ergibt sich beim Waschen, Trocknen und Thermofixieren von Geweben und Maschenwaren aus texturierten Synthefasern, um das geforderte Flächengewicht zu erreichen und Qualitätsmängel hinsichtlich Griff und Volumen zu vermeiden. Bei diesen Artikeln ist die Kontrolle der Warenspannung eine ab-

