

Zeitschrift: Mittex : die Fachzeitschrift für textile Garn- und Flächenherstellung im deutschsprachigen Europa

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung von Textilfachleuten

Band: 89 (1982)

Heft: 6

Rubrik: Transportunternehmen

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

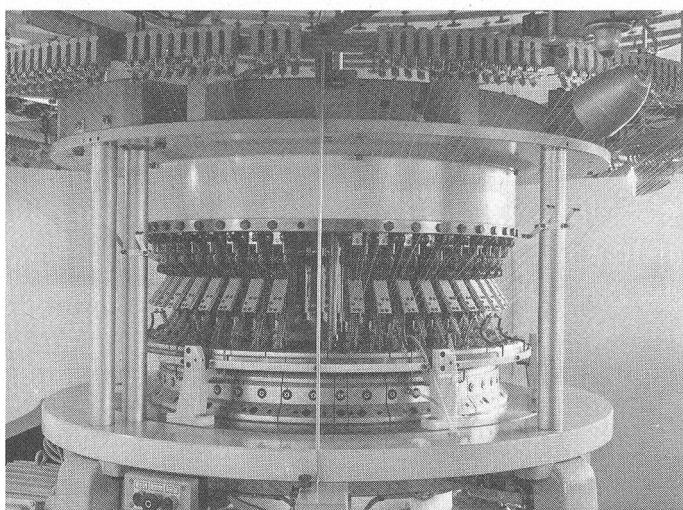
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 02.01.2026

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

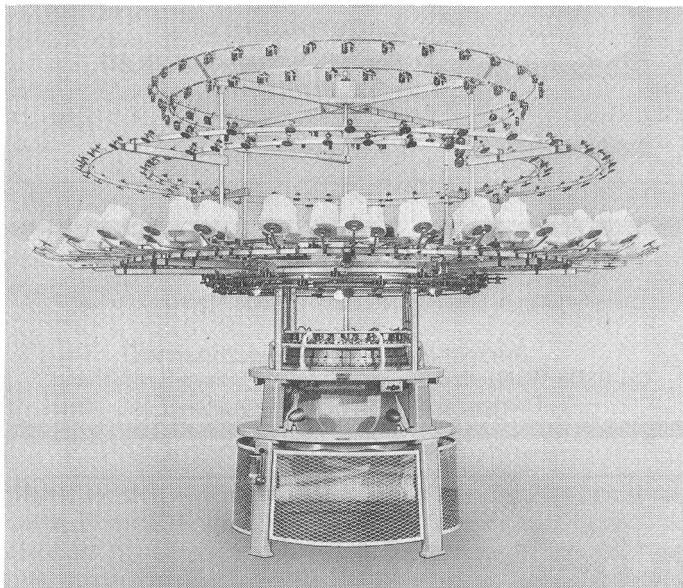


Modell: RDC
 Hersteller: JUMBERCA SA
 Produkt: Zweiseitiger Plüscht
 Durchmesser: 30"
 Teilungen: 10, 16
 Systeme: 24, jeweils mit drei Fäden gleichzeitig arbeitend (Innenflor, Grund und Außenflor).

Höhe des Konventionellen Flors: 3,9 - 3,2 mm
 Höhe des unkonventionellen Flors: unabhängig variierbar in jedem System mittels eines Platinen-Regulier-Systems.

Möglichkeiten: Zweiseitiger Plüscht in jedem System
 Zweiseitiger Plüscht alternierend
 Einseitiger Plüscht, entweder innen oder aussen.

Sebastian Comella Soler
 Jumberca SA
 Badalona (Spanien)



Technische Daten für Plüscht-Rundstrickmaschinen:

Modell: IFPL-R

Hersteller: JUMBERCA SA

Produkt: einseitiger Plüscht

Durchmesser: 26" 30"

Systeme: 42 48

Teilungen: 18, 20, 24 18, 20

Flor- (oder Pol-) Höhe in mm: 2,5 3 3,5

In jedem System werden die Platinen nach der Bildung der Schlingen erneut eingeführt, was dank ihrem patentierten Profil absolute Gleichmässigkeit der Schlingen-höhe ermöglicht.

Modell: SRB-L

Hersteller: JUMBERCA SA

Produkt: Zweiseitiger Plüscht, nach Wunsch vierfarbig gestreift.

Durchmesser: 26" 30"

Systeme: 42 48

Teilungen: 18, 20

Polhöhe in mm: 2,5 3 3,5

Grundsätzlich gleiche Eigenschaften wie Modell IFPL-R

Möglichkeit zu Ringelmusterung:

564 Reihen bei 30"-Maschinen

492 Reihen bei 26"-Maschinen

Wenn der «Ringel-Stopp-Kontrollmechanismus» eingesetzt wird, ist die Musterung in der Höhe nicht limitiert.

Transportunternehmen

SWISSAIR LUFTFRACHT: Ihr Mittel zur Erreichung Ihrer Marketingziele

Qualitätsprodukte, wie sie die schweizerische Textil-industrie herstellt, verlangen einen qualitativ hochstehenden Transport. Ob Einkäufer oder Verkäufer, der Transportbenutzer muss über zuverlässige Mittel verfügen, seine Güter rechtzeitig und möglichst risikolos transportieren zu können. Dabei kann er unter verschiedenen Transportarten wählen. In vielen Fällen liegt die Entscheidung auf der Hand. Art und Volumen des Gutes, Herkunfts- beziehungsweise Bestimmungsort, das Zeitelement und nicht zuletzt die Transportkosten sind die wichtigsten Entscheidungskriterien. Oft sind es aber auch Usanzen, die das Transportmittel bestimmen, Usanzen, die seit langem nicht mehr auf ihre Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft wurden.

Die Praxis zeigt, dass nicht nur spezifisch hochwertige und teure oder sehr dringende Güter per Luftfracht befördert werden, sondern auch normale Handelsgüter. Doch welche Überlegungen beeinflussen die Entscheidung über die Wahl des Transportmittels?



Eine Swissair DC-10 wird mit Fracht beladen

Marketing Aspekte

Meistens basiert die Wahl des Transportmittels auf Marketing-Überlegungen: Erreichen eines Marktes, rechtzeitige Marktpräsenz, Schaffen eines zeitlichen oder räumlichen Angebotsvorteils für das eigene Produkt. Diese Ziele können nur erreicht werden, wenn eine zeitgerechte und risikoarme Güterbewegung sichergestellt ist. Mängel in der Güterbewegung wirken sich sehr negativ auf den Unternehmensruf und das Produkt aus. Folglich liegt es im eigenen Interesse, mögliche Schwachstellen frühzeitig zu erkennen. Bereits bei der Planung muss auf ein reibungsloses Zusammenwirken aller am Transport beteiligten Stellen geachtet werden. Damit wird auch beweckt, dass der Transport nicht isoliert betrachtet, sondern als Teil der gesamten Distribution in einem Konzept integriert wird. Ein solches Konzept muss sich mit dem ganzen Güterfluss befassen. Alle wichtigen Einflussfaktoren müssen optimiert und aufeinander abgestimmt werden. Nur so kann die geplante Distribution reibungslos durchgeführt werden. Die Flexibilität in der Planung und vor allem in der Durchführung ist eine nicht zu unterschätzende Komponente, denn sie wird ein gezieltes und schnelles Reagieren auf Veränderungen im Betrieb oder auf dem Markt erlauben. Die konzeptionelle Planung und Durchführung der gesamten Distribution erleichtert das Erreichen gegebener Ziele wesentlich.

Die Vorteile der Luftfracht liegen nicht einzig im Zeitgewinn. Richtig eingesetzt lassen sich innerbetriebliche Ersparnisse erzielen, die sich positiv auf das Erreichen der Marketingziele auswirken können. Ein mit solchen Kostenreduktionen erzielter Spielraum ist sicherlich überall willkommen, erlaubt er doch entweder eine marktkonforme Preisgestaltung und damit bessere Marktchancen oder er schafft neue Möglichkeiten auf der Kommunikationsseite.

Wirtschaftliche Aspekte

Auch für die Distribution gelten die ökonomischen Prinzipien: Ein gegebenes Ziel soll mit möglichst geringem Aufwand erreicht werden. Das heißt für uns, dass die Transportbedürfnisse mit der gegebenen Kostenstruktur in Verbindung gebracht und optimiert werden müssen. Es geht also darum, für einen bestimmten Verkehr die wirtschaftlichste Transportart zu finden. Ein isolierter Vergleich der Frachtkosten der einzelnen Transportarten ist zu oberflächlich, wenn man bedenkt, dass sie nur einen Teil des gesamten Distributionsaufwandes ausmachen. Der Distributionsaufwand seinerseits beeinflusst wiederum das ganze Kostengefüge. Es bedarf eines modernen Rechnungswesens mit seinen verfeinerten Methoden, um die Einflusswirksamkeit zu messen. Verfügt ein Unternehmen über ein ausgebautes Rechnungswesen, sind die Voraussetzungen zu einer Wirtschaftlichkeitsrechnung gegeben. Es handelt sich dabei um Analysen, die einen effizienten Vergleich des Distributionsaufwandes bei verschiedenen Transportarten erlaubt.

Erweitern wir den Begriff «Transport» und schliessen wir alle Komponenten mit ein, die das Kostengefüge von der Produktion bis zum Verkauf beeinflussen, dann stellen wir fest, dass darunter verschiedene gewichtige Kostenverursacher fallen. Es sind dies hauptsächlich:

- Lagerbewirtschaftungskosten
- Lagerhaltungskosten
- Kapitalkosten
- Verpackungskosten

a) Lagerhaltungs- und -bewirtschaftungskosten

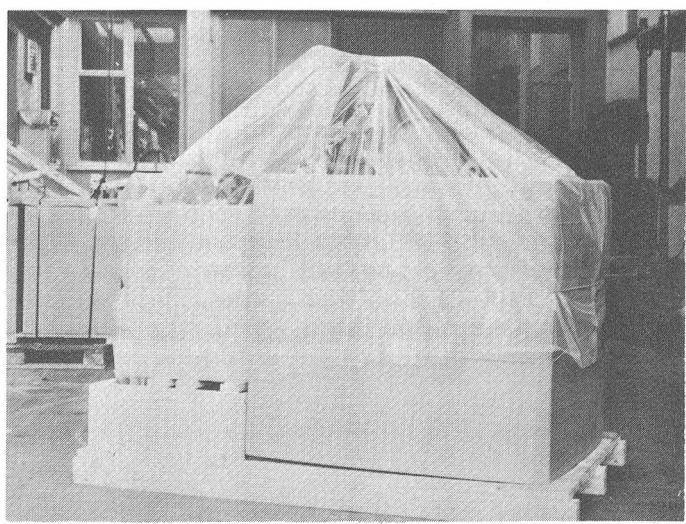
Eine auf der Luftfracht aufgebaute Logistik erlaubt in den meisten Fällen eine Reduktion des Lagerbestandes nicht nur beim Absender sondern auch beim Empfänger. Der Absender profitiert durch schnellere Versandfolge. Er benötigt deshalb weniger Lagerraum, weil er weniger lang produzieren muss, bis er die optimale Größe einer Sendung erreicht hat. Der Empfänger seinerseits kann, infolge kürzerer Transportzeiten, seinen Sicherheitsbestand senken. In beiden Fällen können nicht nur Lagerhaltungskosten gesenkt, sondern auch das Lagerrisiko vermindert werden.

b) Kapitalkosten

Mit abnehmender Bestandesgröße vermindert sich das im Lagerbestand gebundene Kapital. Das so frei gewordene Kapital kann andernorts eingesetzt werden. Dies ist aber nicht der einzige Vorteil: Dank verkürzter Transportdauer werden die durch die Bezahlung ausgelösten Geldrückflüsse beschleunigt. Beide Fälle bewirken tieferre Kapitalkosten. In Zeiten der Hochzinspolitik können damit nicht zu vernachlässigende Beträge gespart werden.

c) Verpackungskosten

Luftfracht erlaubt eine den besonderen Vorteilen des Flugzeuges angepasste Verpackung. Im Vordergrund stehen die verkürzte Risikodauer, einfache Verladevorgänge und ein ruhiger Transport. Werden diese Vorteile optimal ausgenutzt, wird eine konventionelle Transportverpackung zur Luftfrachtverpackung. Die Luftfrachtverpackung kann leichter und kostengünstiger sein, vor allem wenn es gelingt, Vor- und Nachtransporte optimal auf den Lufttransport abzustimmen. Eine Reduktion des Tara ist meistens mit einem kleineren Volumen verbunden, was sich direkt auf die eigentlichen Frachtkosten auswirkt.



Luftfrachtgerechte Verpackung eines SNAP-BAND-Automaten.

Die Swissair verfügt über ein spezialisiertes Beraterteam, das ihren Kunden für Analysen dieser Art zur Verfügung steht. Dabei werden – in enger Zusammenarbeit mit dem interessierten Unternehmen – alle relevanten Kostenkomponenten, die den zu untersuchenden Verkehr beeinflussen, berücksichtigt. Das Ergebnis ist ein detaillierter Kostenvergleich der bestehenden Transportart mit Luftfracht. Dabei zeigt sich sehr oft, dass es nicht darauf ankommt, was Luftfracht kostet, sondern wieviel man mit ihr spart.

Swissair Luftfracht in Ihrer Dienstleistung

Die Swissair-Luftfracht ergänzt Ihre Dienstleistung auf dem Transportsektor bestens. Wichtige Leistungselemente helfen mit, aus Ihrem Transport einen wohlgelegtenen Service zu machen. Die Swissair-eigenen Spezialisten am Abgangs- und Bestimmungsort handhaben oder überwachen die Abfertigungsdienste. Diese Spezialisten nehmen sich Ihrer Transportprobleme an und sorgen für eine prompte und zuverlässige Weiterleitung Ihrer Sendung. Dabei hilft Ihnen ein modernes elektronisches Kommunikationssystem, Carido genannt. Im Carido wird jede Swissair-Luftfrachtsendung gebucht. Das gibt Ihnen die Gewissheit, dass Ihre Güter wunschgemäß verladen, transportiert und ausgeliefert werden. Für die Swissair ist die Basis für die vollständige Überwachung einer jeden Sendung: Nicht nur die wichtigen Einzelheiten einer Sendung werden im Carido gespeichert, sondern jeder Abfertigungsvorgang wird dort festgehalten. Dies ermöglicht jeder angeschlossenen Station den Standort Ihrer Sendung zu erfahren. Innerhalb Sekunden stehen alle Informationen dem Abrufer zur Verfügung und können an den Empfänger weitergeleitet werden.



CARIDO, das moderne Reservations-, Abfertigungs- und Informationssystem der Swissair Luftfracht.

Die Swissair fliegt ungefähr 100 Destinationen von der Schweiz direkt und regelmässig an. Über 50 davon werden mit Grossraumflugzeugen der Typen B747-Jumbojet, DC-10 und ab 1983 mit dem Airbus bedient. Diese Flugzeuge weisen nicht nur eine grössere Kapazität auf, sondern sie sind für den Verlad ganzer Einheiten (Pallen und Container) ausgerüstet.



Nächtliche Verladeszene: Eine Swissair DC-10 wird mit Verladeeinheiten beladen.



Ein B747 Jumbojet wird mit einem «Igloo» beladen.

Die Luftfrachtbüros in Basel, Bern, Genf und Zürich stehen zu Ihrer Verfügung. Sie nehmen Exportsendungen entgegen und stellen Luftfrachtbriefe aus, sie verzollen Importsendungen und besorgen in ihrem Einzugsgebiet das Abholen und Ausliefern.

Alle Beteiligten werden Ihnen helfen, die Qualität Ihrer Dienstleistungen sicher zu stellen.

Swissair Parcel Express - SPEX

Erinnern Sie sich, als kürzlich Ihr wichtigster Kunde in den USA mehrmals telefonierte und wissen wollte, ob das dringend benötigte Ersatzteil wirklich abgesandt wurde? Und Sie hatten wirklich alles versucht, den bestmöglichen Service zu geben, wussten Sie doch, dass die Produktion stillgelegt werden musste. Nach dem dritten Anruf glaubten Sie, das Ersatzteil müsste den Empfänger erreicht haben. Erst wenig später kam die Ankunftsbestätigung. Spät, wenn man jede Minute zählt.

Mit SPEX, einer besonderen Dienstleistung der Swissair für dringende Kleinsendungen, wäre alles nur halb so schlimm gewesen. Sie hätten Ihrem Kunden bereits während des Notrufes die späteste Ankunftszeit des Ersatzteiles fest zusagen können. Trotzdem wäre Ihnen genügend Zeit geblieben, die letzten Auslieferungskontrollen zu machen.

Als SPEX werden Ihre Kleinsendungen, bis zu 10 kg Gewicht, bis kurz vor Abflug angenommen. Ihre Ersatzteile wären beispielsweise bis um 09.45 Uhr in Basel angenommen worden, auch ohne vorangehende Buchung. Die Annahmestelle fertigt die notwendigen Ausfuhrdokumente an und macht die Sendung versandbereit. Mit dem Kurs SR 963 wird sie nach Zürich geflogen und innerhalb minimalster Anschlusszeiten auf den Flug SR 128 nach Boston verladen. Kaum hat die Maschine von der Piste in Zürich abgehoben, wird Boston als Transitstation alle notwendigen Einzelheiten mittels Carido übermittelt. Wenn das Flugzeug in Boston landet, sind Ihre Ersatzteile bereits vorverzollt und die Weiterleitungsdocumente sind erstellt. Anschliessend werden alle eingetroffenen Sendungen fertig verzollt und der Federal Express, dem amerikanischen Marktleader auf dem Gebiet der Kleinpaket-Expressdienste, übergeben.

Über Nacht werden die Sendungen an den Bestimmungsflughafen geflogen und frühmorgens beginnt die Verteilung der Pakete. Bis spätestens 14.00 Lokalzeit sind alle Sendungen beim Empfänger zu Hause ausgeliefert. Und das nicht etwa nur in den Ballungszentren, im Gegenteil mit SPEX erreichen Sie annähernd 15 000 Ortschaften überall in den USA. Und dies alles mit Laufzeitgarantie, in weniger als 36 Stunden.



Kurz vor Abflug: Alle SPEX-Sendungen werden zuletzt verladen, damit ein speditiver Auslad und Weiterleitung gewährleistet ist.

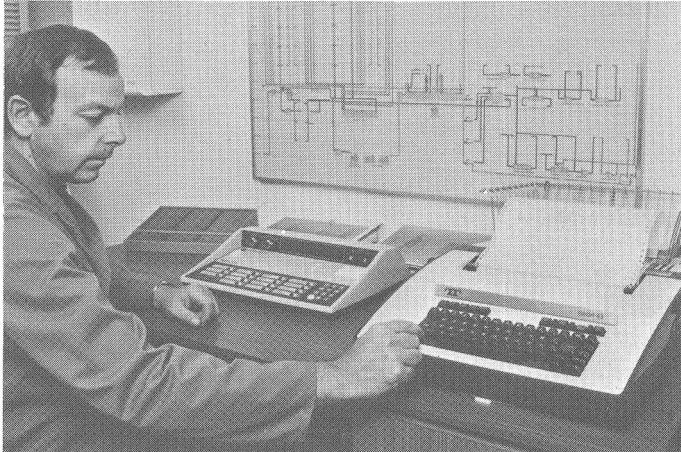
Es müssen nicht immer Ersatzteile sein. Dieser superschnelle Dienst eignet sich ebenso für dringende Dokumente, Offerteingaben, Pläne, Verträge, EDV-Software, Mustersendungen und vieles mehr. SPEX funktioniert nicht nur nach den USA. Er kann ebenfalls von den USA, oder innerhalb Europas, von und nach gewissen Stationen in Afrika und dem Fernen Osten benutzt werden.

Sollten Sie wiederum einen ähnlichen Notruf erhalten oder gilt es sonst irgend etwas Dringendes zu versenden, sind Sie dazu bestens vorbereitet: SPEX in Ihrer Dienstleistung.

Gerold R. Gut
Leiter Beratungsdienst Fracht

Energie

Fr. 95 000.– Heizkostensparnis durch Energiemanagement in einem Zürcher Versicherungsgebäude



FLP. Das Energiemanagement ist eine der wirksamsten Möglichkeiten, in bestehenden Gebäuden und in geplanten Neubauten Energie zu sparen. Es sind dazu weder bauliche, noch andere Eingriffe nötig. Ohne Beeinträchtigung des Raumkomfortes werden unter Anwendung modernster Technologien sämtliche Ernergieströme wirtschaftlicher eingesetzt. So wird vermieden, dass nachts, am Wochenende und an Feiertagen, beim Nichtgebrauch einzelner Räume, bei Sonneneinstrahlung auf der Südseite usw. mehr geheizt wird als der Augenblick erfordert. Alle diese kleinen und grossen Einsparungen summieren sich zu einer vorausberechneten Summe, die das Energiemanagement meist innert ein bis drei Jahren amortisiert.

Bei unserem konkreten Beispiel, im Bürogebäude der «Zürich»-Versicherung am Mythenquai, begann das Energiemanagement damit, dass sich die Honeywell-Experten das Gebäude genau ansahen, Temperaturen und Feuchtigkeit zu jeder Tages- und Nachtzeit feststellten und pro Anlageteil den Bedarf ermittelten. Dann wurde ein Delta-Gebäudeleitsystem eingerichtet. Es besteht aus einem kleinen Computer, der mit verschiedenen Thermostaten, Thermometern und anderen Messgeräten verbunden ist. Er regelt die Heizungs-, Klima- und Beleuchtungsanlage mit der optimalen Effizienz und der Berücksichtigung aller Bedürfnisse und Faktoren. Diese können auch Monate im voraus programmiert werden. Unser Bild zeigt die einfache Bedienungskonsole, mit der alle Betriebszustände festgestellt, kontrolliert und geändert werden.

Mit Hilfe eines speziellen Computerprogramms konnte in unserem konkreten Fall im voraus ein Sparpotential von Fr. 80 000.– pro Jahr ermittelt werden. Die Einsparungen im ersten Betriebsjahr wurden um Fr. 15 000.– übertroffen. Im Detail wurden beispielsweise folgende Anzahl KWh pro Jahr eingespart:

Jet-air-Tagbetrieb 48 153, Jet air-Nachtbetrieb 79 836, Hallenbad 22 886, Traforäume ZL + AL 25 268, Garage-Nachtbetrieb 56 770, Verwaltungsratszimmer 46 705, usw. Die Jahresersparnis beträgt insgesamt 385 531