

Folgerichtige Entwicklung bedeutet Aufschwung

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses**

Band (Jahr): **7 (1934)**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727458>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Simplon mit Berner Alpen

Käsermann in Bern wird nach einem patentierten Spezialverfahren gebaut, das die Kühlfläche des Wasserdurchlaufs für die besonders grosse Beanspruchung bei Bergfahrten gross gestaltet. Ich habe die Beobachtung gemacht, dass beispielsweise bei raschester Fahrt von Gletsch auf die Passhöhe der Furka, von 1761 m auf 2431 m, die Wassertemperatur nicht über 140 Grad Fahrenheit = 46 Grad Celsius stieg.

Ich hoffe auch im nächsten Jahre über meinen guten alten Wagen berichten zu können, denn ich bin überzeugt, dass der Bergsport auf schweizer Alpenstrassen ihn jung erhält.

Folgerichtige Entwicklung bedeutet Aufschwung.

Die Gründung der R. & E. Huber, Draht- und Kabelwerke, fällt ins Jahr 1880. Als um die Jahrhundertwende die Bestimmung erlassen wurde, dass die für elektrische Leitungen verwendeten Drähte durch Gummi-Umwicklung isoliert werden müssten, schritten die Draht- und Kabelwerke zur Anschaffung einiger Gummi-Maschinen. Diese wenigen Maschinen stellten den Grundstock zur Gummifabrik dar, die sich im Laufe der Zeit zu dem jetzigen, nach modernsten Prinzipien eingerichteten Werk entwickelte, das seine Konkurrenzfähigkeit mit dem Ausland bewiesen hat und das als selbständige Abteilung die einzige in der Schweiz bestehende Pneufabrik besitzt. Durch die ständig fortschreitende technische Vervollkommnung der verschiedenen Gummimischungen entwickeln sich für den Gummi heute noch gar nicht zu überblickende Verwendungsmöglichkeiten. Gerade durch diese technisch wie wirtschaftlich sich stets aufs neue erhaltende Tatsache, dass Gummi nicht nur andere Materialien zu verdrängen vermag, sondern dass er auch bei frisch in Angriff zu nehmenden Problemen mit Vorteil in Erwägung gezogen wird, stehen die Draht- und Kabelwerke in Verbindung mit der gesamten Industrie der Schweiz, gleichgültig, ob es sich z. B. um Automobil-, Maschinen- oder Papierwerke, Kunstseiden- oder chemische Fabriken handelt. Dabei ist eine Spezialisierung auf die Fabrikation technischer Gummiartikel und Autoreifen für die Kunden von grossem Vorteil. Den Urstoff, den Kautschuk, beziehen die Draht- und Kabelwerke als Rohgummi, der bei ihnen von der ersten Waschung bis zum Fertigprodukt bearbeitet wird. Das Versuchslaboratorium stellt alle Gummimischungen selbst zusammen, was ausgedehnte Studien und reiche Erfahrungen erfordert. Denn die jeweilige Gummimischung ist die Basis für das in sorgfältiger Arbeit hergestellte Produkt und muss den gewünschten Anforderungen entsprechen. Die bei der Fabrikation verwendeten Gewebe werden im Laboratorium strengsten Prüfungen auf ihre Widerstandsfähigkeit ausgesetzt.

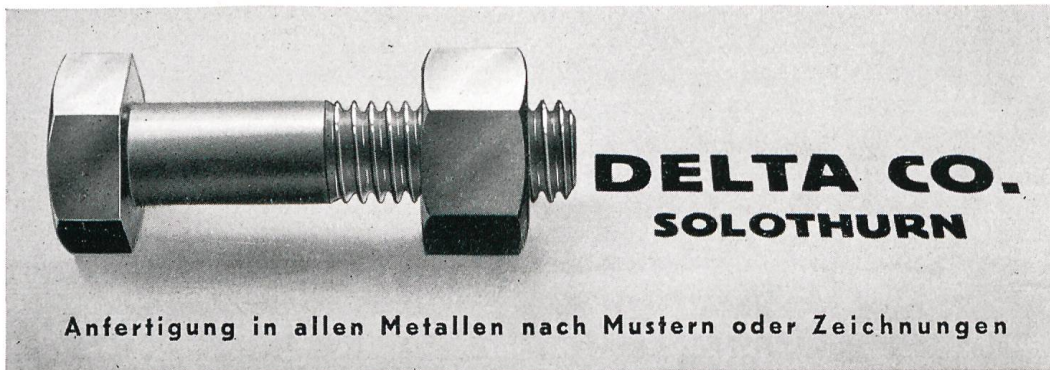
Von jeher hat die Landstrasse starke Anforderungen an das auf ihr rollende Material gestellt. Der Pferdehuf, der Jahrtausende die Entfernungen bezwang, wird seit 30 Jahren immer mehr durch den Pneumatikreifen verdrängt, der interessanterweise im Anriss auch die Hufeisenform aufweist. Die Lebensdauer der Pneu hat sich in den letzten 15 Jahren von zirka 5000 km Dauer auf 50,000 km für die Lastwagenprofile erhöht. In gleichem Masse hat auch ihre Wirtschaftlichkeit zugenommen. Der Pneumatikreifen, der das Auto erst lebensfähig machte, bedeutete für den Gummi einen unerhört gesteigerten Konsum. Denn kein anderes Rohprodukt ausser Gummi vereinigt folgende Vorzüge: Unempfindlichkeit gegen atmosphärische Einflüsse, Elastizität und Widerstandsfähigkeit sowie weitgehende Behandlungsmöglichkeit. Für die Pallas-Pneu werden nur die besten, d. h. elastischsten und reissfestesten Gummisorten verarbeitet und die Gewebeeinlagen aus Sakellaridis, der langfaserigen Baumwollfaser Aegyptens gemacht. Bei der Pneuherstellung werden zunächst die Gewebeeinlagen in einzelnen Bahnen unter einem Winkel von 45° diagonal zugeschnitten. Dadurch sind auch diese Stofflagen dehnbar. Nachdem die Bahnen zusammengeklebt sind, werden sie auf den Kern aufgezogen, und zwar je nach Grösse des Reifens zunächst in zwei bis drei Lagen, bei denen die Stofffasern jeweils entgegengesetzt laufen und mit den dazwischen angebrachten Gummischichten eine unzerreissbare Einheit bilden. Dann werden die Wulste angelegt und über sie die restlichen Stofflagen gezogen. Der Kern mit dieser auf ihm angefertigten Karkasse wird von der Maschine abgenommen, mit einer auf dem Kalandr gezogenen Gummiplatte gedeckt und in eine aus zwei Schalen bestehende Form eingelegt. In dieser Form ist in Stahl das Gleitschutzprofil angebracht, das dem Pneu beim Vulkanisieren eingedrückt wird. Der Luftschlauch selbst wird ohne Naht fabriziert. Vollgummireifen für Lastwagen werden ebenfalls mit grösster Sorgfalt hergestellt und in hydraulischen Autoklaven vulkanisiert. Die *Pallas-Cord*-Pneu werden, unter besonderer Berücksichtigung unserer Landstrassen, immer wieder härtesten Prüfungen unterworfen, um sie bis ins letzte zu vervollkommen und sie zum schweizerischen Strapazierpneu für unsere Verhältnisse zu machen. Auf glattem oder schlüpfrigem Belag, auf zähem Leimboden oder auf messerscharfer Beschotterung — Pallas-Pneu ziehen kraftvoll ihre Spur. Am Prüfstand werden Reifen denselben Strapazen ausgesetzt wie auf offener Strecke und die Abnutzung wird dauern geprüft. Pallas-Cord-Pneu durchliefen auf dem Prüfstand ohne Stop eine Strecke, die der Entfernung von Zürich über Sibirien nach Japan gleichkommt.

POLSTERHAARE

zu Carrosseriezwecken
liefert prompt und billig

PFERDEHAARSPINNEREI
J. ROTH & Cie., Wangen a. A.

TELEPHON 96.003 - GEGRÜNDET 1745



DELTA CO.
SOLOTHURN

Anfertigung in allen Metallen nach Mustern oder Zeichnungen