

Jährlich 20 Millionen Franken

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **7 (1931)**

Heft 42

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-753138>

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.

Jährlich 20 Millionen Franken

bezahlt die Schweiz für eingeführte Autoreifen, das entspricht einer Jahresmenge von etwa 150 000 Reifen. Die einzige schweizerische Pneufabrik, Herstellerin des Pallas Cord, produziert zur Zeit einen Zwanzigstel unseres Gesamtbedarfs

Aufnahmen aus der Pneufabrik R. & E. Huber in Pfäfers von E. Mettler

Wissen Sie, daß Sie nicht einmal Arbeiter in einer Gummitabrik werden können, ohne daß die Fabrikleitung vorher sorgfältig prüft, ob der Schweiß Ihrer Hand gummi-schädlich ist! Das gibt es! Es ist nicht gleichgültig, wer mit dem Gummi umgeht. Der verhält sich zu den Menschen verschieden. Und jede Plantage liefert wieder andern Gummi als die nächste. Nicht äußerlich anders, aber in seinem Verhalten bei der Verarbeitung anders. Der Gummi ist halt ein lebendiges Ding, ein gewachsener Stoff mit allen Tücken eines solchen. Und in der Fabrik wird er nun vermischt mit Dutzenden verschiedener Chemikalien, wie z. B. Kohle, Schwefel, Kreide usw. und je nach Art und nach dem Maß des Zusatzes entstehen Hunderte, ja Tausende von Gummiarten mit ganz verschiedenen Eigenschaften. Eine endlose Reihe von Gummiqualitäten. Beim Pneu steigern sich die Anforderungen an den Gummi ins Ungewöhnliche. In manchen Fällen gibt die Fabrikgarantie für 40 000 Fahrkilometer. Andern Gummi! Bei den Geschwindigkeitstest! ... Wie sie's machen! Einiges zeigen wir hier in Bildern. Anderes bleibt Geheimnis der Fabrik. Gewissenhafte Arbeiter sind Bedingung. Die Schweiz liefert heute Pneu, die den besten eingeführten Erzeugnissen des Auslandes zum mindesten ebenbürtig sind.



Bild links:

Die Gummipläne stehen in den südafrikanischen Gebieten Südafrikas. Zentralafrika sind Östafrika in Plantagen oder wildwachsend. Sie werden angehäufelt, dann fließt der Gummi in milchiger Saft in die aufgestellten Gefäße.

Rohgummi. Die Eingeborenen bringen den verhältnismäßig lockeren Gummi in Säcken in den Ruch einer Feuer, in dem ganz bestimmte Halbtone brennen. Dann gerinnt der Gummi; der Klumpen wird vom Saft getrennt und verknallt. Die Halbtone bilden Wilkandrub. Die Plantagen liefern den Gummi in Rollen gewirkt. Sie verwenden chemische Zusätze, um den Gummi zum Gerten zu bringen. Vierzig Franken kostete die Kilo Franko europäische Fabrik vor 15 Jahren, heute etwa 80 Franken



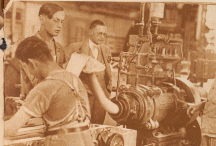
Der Plantagengummi ist bereits gereinigt. Der Wilkandrub muß erst noch gewaschen werden. Der gereinigte und gereinigte Gummi kann dann zur Verarbeitung kommen. Zunächst gelangt er in die Mischerei. Zwischen hohen Walzen wird er nun wieder und wieder durchgequetscht und geknetet und sind den nötigen Zusätzen vermengt, je nach seiner späteren Bestimmung



Einer von den vielen, vielen Mischkästen. Jede Gummiqualität hat ihr bestimmtes Mischverhältnis. Jede Änderung in den Mengen der beigefügten Chemikalien verändert die Eigenschaften des Gummi-Erzeugnisses. Die Mischerei geben nur Zahlen- oder fingierte Bezeichnungen, niemals die Namen der Mischstoffe. Fährgeheimnis! - Laboratoriumsgeheimnis!



Bestes Baumwollgarn wird gewirkt und mittels einer Gummiablage zu einem schmalen Gewebe (faber Cord-Pneu, Kordel-Pneu) zusammengeschlossen. Dies Gewebe belegt man mit Gummirollen. Das Ganze wird in schräge Stücke geschnitten. Diese Stücke werden in die kreisförmigen Formen-Schalen. Das gibt die Grundlage des Pneus. Auf den Kanten werden die Wulsten eingelegt. Auf Gasse kommt zuletzt die Lauffläche oder der Pneu als fertige Lage



Aus der Sperrmaschine kommt der Gummiabdruck als fertiges Rohr. Er braucht nur in der erforderlichen Länge geschnitten und geklebt zu werden. - Auch die Lauffläche des Pneus wird so aus einer Maschine herausgepreßt



Zur Schweizer-Woche vom 18.-31. Oktober 1931

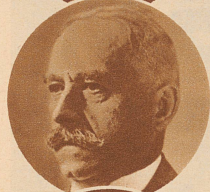


Sind die Einlagen und die Lauffläche fertig auf dem Formwerkzeug aufgetragen, nimmt man den Kern heraus. An seine Stelle tritt ein Luftklotz. Das Ganze kommt in schwere gusseiserne Formen hinein und mit einem in den Vulkanisierkessel gefüllten Hitzel! Der Luftklotz oder Hitzelklotz dehnt sich gewaltig, der Pneu wird in die Formen des Bierstängels hineingepreßt, er bekommt seine endgültige Gestalt. Der Gummi verklebt sich demnach mit seinen Zusätzen, er ist jetzt kein weiches Knetmasse, sondern ein harter, richtiger Pneu ...

Bild rechts: So wie der hier, der mit seiner Lauffläche und den Rippen den nur seine 60-70000 Kilometer und mehr auf den Straßen lauft und seine 10-15 Tonnen Lasten dabei erduldet. Trotzdem auch dieser harte Arbeitstierchen anfangs nur ein weiches Gummirollen im Urwald Java oder auf einer Plantage Indiens gewesen ist

Das neue deutsche Kabinett

Am 9. Oktober hat Reichskanzler Brüning sein neues Kabinett gebildet, dem allerdings bei den jetzigen parlamentarischen Zuständen in Deutschland keine lange Lebensdauer prophezeit wird.



Die Mitglieder des neuen Kabinetts (von oben nach unten): Brüning (Kabinettschef und Außenminister); Dietrich (Vizekanzler und Finanzen); Joël (Justiz); Scharif (Post); Schiele (Ernährung); Stegerwald (Arbeitsminister); Treviranus (Verkehrs- und Reichsiedlungsmiister); Groener (Reichswehr- und Innenminister)



An der Tagung in Bad Harzburg: Die nationalsozialistischen «Schutzstaffeln» defilieren mit faschistischem Gruß vor ihrem Führer Hitler



Am 11. Oktobertage in Bad Harzburg die vereinigte «Nationale Opposition»: Hitlerianer, Stahlhelmeute, Deutschnationale, Hohenzollernprinzen, ehemalige kaiserliche Generäle, Schwerindustrie (Hochfinanz und Agrarier), Hugenberg, Hitler, die Stahlhelmführer Seldte und Düsterberg sprachen vor der riesigen Menge und forderten die Neuorientierung Deutschlands

Bild rechts: Ein Zeichen der wachsenden Bedeutung der Nationalsozialisten in Deutschland: Zum erstmal hat der Reichspräsident den Führer der Nationalsozialisten, Hitler, in seinem Palais empfangen und 1 1/2 Stunden mit ihm gesprochen. — Hitler wird bei der Ausfahrt aus dem Hindenburg-Palais von begeistertsten Anhängern umjubelt



In Deutschland

geht es jetzt um die Entscheidung; die Rechtsparteien sind in den letzten Monaten stark gewachsen. Nun haben sich ihre Führer auf der großen Tagung der «Nationalen Opposition» in Bad Harzburg vereinigt, um das Kabinett Brüning zu stürzen, Neuwahlen in ganz Deutschland durchzusetzen und eine Rechtsregierung ans Ruder zu bringen.

Bild links: Die Gauführer der Deutschnationalen und des Stahlhelms an der Harzburger Tagung. Von links nach rechts: Der Führer des Stahlhelms Franz Seldte, Düsterberg, Prinz Eitel Friedrich, Hugenberg