

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 7 (1931)
Heft: 42

Artikel: Jährlich 20 Millionen Franken
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-753138>

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: 13.01.2026

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

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 Pfäffikon
von E. Mettler

Wissen Sie, daß Sie nicht einmal Arbeiter in einer Gummifabrik werden können, ohne daß die Fabrikleitung vorher sorgfältig prüft, ob der Schweiß Ihrer Hand gummischädlich 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 Gummimärkten mit ganz verschiedenen Eigenschaften. Eine endlose Reihe von Gummiqualitäten. Beim Pneu steigern sich die Anforderungen an den Gummi ins Ungewöhnliche. In manchen Fällen gibt's Fabrikgarantie für 40 000 Fahrkilometer. Armer Gummi! Bei den Geschwindigkeiten! — Wie sie's machen? Einiges zeigen wir hier in Bildern. Anderes bleibt Geheimnis der Fabrik. Gewissenhafte Arbeiter sind Bedingung. Die schweiz. Industrie liefert heute Pneus, die den besten eingeführten Erzeugnissen des Auslandes zum mindesten ebenbürtig sind.



Bild links:

Die Gummibäume stehen in den tropischen Gebieten Südamerikas, Zentralafrikas und Ostindiens in Plantagen oder wildwachsend. Sie werden angeschnitten, dann läßt der Gummi als milchiger Saft in die aufgestellten Gefäße

Rob. gummi:

Die Einheimischen bringen den verflüssigten Gummi an Stöcken in den Rauch eines Feuers, dann auf bestimmte Holzarten brennen. Dann gerinnt der Gummi; der Klumpen wird vom Stock gestreift und verkauft. Das Bild zeigt solche Wildkausche. Die Plantagen liefern das Gummi zu Fellen gewalzt. Sie verarbeiten chemische Zusätze, um den Gummi zu Gerinnen zu bringen. Vierzig Franken kostete das Kilo franco-euro-päische Fabrik vor 15 Jahren, heute etwa 80 Rappen



Der Plantengummi ist bereits gereinigt. Der Wildkausuk wird nun mit den anderen Zusätzen vermischt. Das neue Gummi kann dann zur Verarbeitung kommen. Zunächst gelangt er in die Mischerrei. Zwischen heißen Walzen wird er nun wieder und wieder durchgequetscht und geknetet und mit den nötigen Zusätzen vermischt, je nach seiner späteren Bestimmung



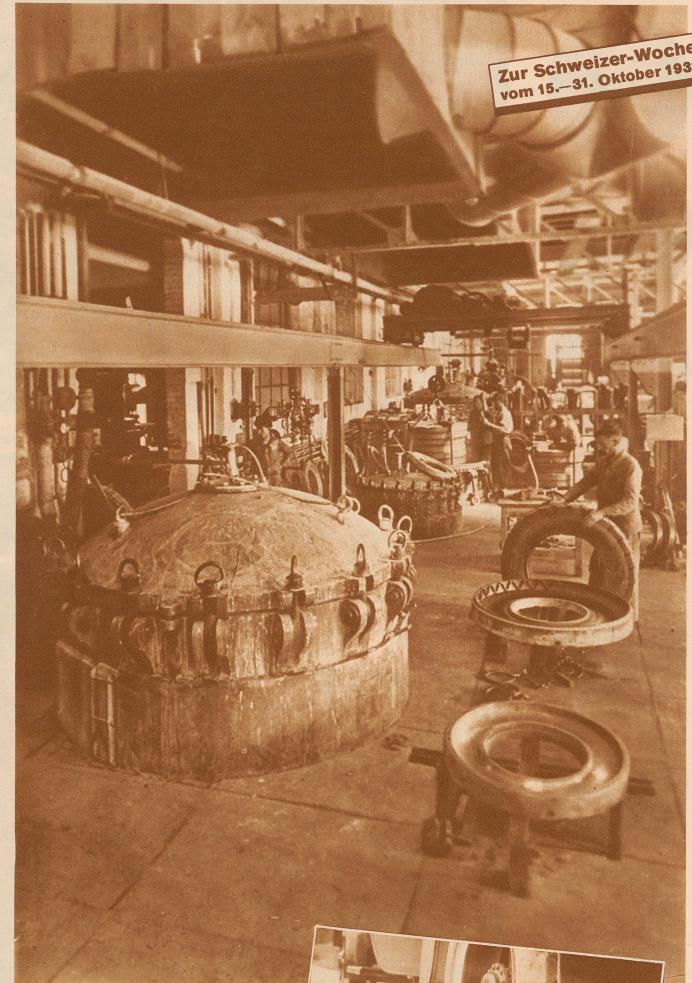
Einer von den vielen, vielen Mischkästen. Jede Gummiqualität hat ihr besonderes Mischverhältnis. Jede Änderung in den Mengen der beigefügten Chemikalien verändert die Eigenschaften des Gummis-Endprodukts. Die Mischkästen geben nur Zahlen oder längstere Bezeichnungen, niemals die Namen der Mischstoffe. Fabrikgeheimnis!! — Laboratoriumsgeheimnis!!



Bereits Baumwollgarn wird gewirkt und mittels einer Gummilösung zu einem schulfreien Gewebe (daher Cord-Pneu, Kordel-Pneu) zusammengeschlossen. Dies Gewebe belegen man mit Gummiplatten. Das Ganze wird in schräge Stücke geschnitten. Diese Stücke oder Blöcke legt man auf einen Rahmen und drückt sie in Lagen auf die konträren Formenscheiben. Das gibt die Grundlage des Pneus. An den Kanten werden die Wulsten eingelegt. Aufs Ganze kommt zuletzt die Lauffläche oder der Protektor als äußerste Lage



Aus der Spritzmaschine kommt der Gummischlauch 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



Sind die Eingaben und die Lauffläche fertig auf dem Formenschein aufgezogen, nimmt man den Kember aus. An seine Stelle tritt ein Luftschlauch. Das Ganze kommt in schwere gußeiserne Formen hinein und mit diesen in den Vulkanisierkessel. Große Hitze!! Der Luftschlauch oder Heizschlauch dehnt sich gewaltig, der Kessel wird in die Formen hineingezogen. Hier geprägt wird der Pneu in seine endgültige Gestalt. Der Gummi verbindet sich chemisch mit seinen Zusätzen, er ist jetzt kein weichlicher Keri mehr, sondern ein harter, richtiger Pneu ...



Bild rechts: So wie der hier, der mit seiner Lauffläche und den Rillen drin seine 60—70 000 Kilometer auf einer Strecke, den man nicht kennt und seinem 10—15 Tonnen Lasten, dabei ertrahlt. Trotzdem auch dieser harte Autospicup anfangs nur ein weicher Gummisatz im Urwald Javas oder auf einer Plantage Indiens gewesen ist

Zur Schweizer-Woche
vom 15.—31. Oktober 1931

Das neue deutsche Kabinett

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



Die Mitglieder des neuen Kabinetts (von oben nach unten): Brüning (Kabinetschef und Außenminister); Dietrich (Vizekanzler und Finanzen); Joel (Justiz); Schiess (Post); Steierwald (Ernährung); Stegerwald (Arbeitsminister); Treviranus (Verkehrs- und Reichsdevelopment); 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, Stahlhelmlute, Deutschnationale, Hohenzollernprinzen, ehemalige kaiserliche Generäle, Schwerindustrie (Hochfinanz und Agrarier), Hugenberg, Hitler, die Stahlhelmlührer 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 erstenmal hat der Reichspräsident den Führer der Nationalsozialisten, Hitler, in seinem Palais empfangen und 1½ Stunden mit ihm gesprochen. Hitler wird bei der Auffahrt aus dem Hindenburg-Palais von begeisterten 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