

**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 vermisch 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 Gummimarkierungen. 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 Pneu, die den besten eingeführten Erzeugnissen des Auslandes zum mindesten ebenbürtig sind.

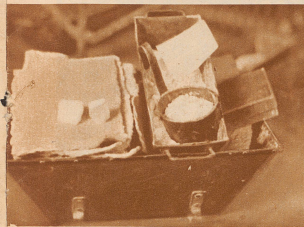


Bild links:

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

## Rohgummi.

Die Eingeborenen bringen den verhältnismäßig leichtflüssigen Gummisaft an Stöcken in den Rauch eines Feuers, in dem ganz bestimmte Holzarten brennen. Dann gerinnt der Gummi; der Klumpen wird vom Stock gestreift und verkauft. Das Bild zeigt solchen Wildkautschuk. Die Plantagen liefern den Gummi zu Fellen gewalzt. Sie verwenden chemische Zusätze, um den Gummi zum Geringeren zu bringen. Vierzig Franken kostete das Kilo franko europäische Fabrik vor 15 Jahren, heute etwa 80 Rappen



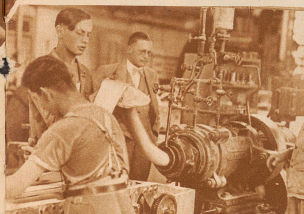
Der Plantagengummi ist bereits gereinigt. Der Wildkautschuk muß erst noch gewaschen werden. Der gereinigte und getrocknete Gummi kann dann zur Verarbeitung kommen. Zunächst gelangt er in die Mischerei. Zwischen heißen Walzen wird er nun wieder und wieder durchgequetscht und geknetet und mit den nötigen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



Einer von den vielen, vielen Mischkasten. Jede Gummiqualität hat ihr besonderes Mischverhältnis. Jede Aenderung in den Mengen der beigelegten Chemikalien verändert die Eigenschaften des Gummi-Endprodukts. Die Mischzettel geben nur Zahlen oder fingierte Bezeichnungen, niemals die Namen der Mischstoffe. Fabriksgeheimnis! – Laboratoriumsgeheimnis!



Bettes Baumwollgarn wird gewirnt und mittels einer Gummilösung zu einem schußfreien Gewebe (daher Cord-Pneu, Kordel-Pneu) zusammengeschlossen. Dies Gewebe belegt man mit Gummipulver. Das Ganze wird in schräge Stücke geschnitten. Diese Stücke oder Bänder legt der Arbeiter eins ums andere in vielen Lagen auf die kreisförmigen Formen-Scheiben. Das gibt die Grundlage des Pneus. An den Kanten werden die Wulsten eingelegt. Auf's 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 gebleibt zu werden. – Auch die Lauffläche des Pneus wird so aus einer Maschine herausgepreßt



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

Sind die Einlagen und die Lauffläche fertig auf dem Formkern aufgezogen, nimmt man den Kern heraus. 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 Pneu wird in die Formen des Baisings hineingepreßt, er bekommt seine endgültige Gestalt. Der Gummi verbindet sich chemisch mit seinen Zusätzen, er ist jetzt kein weicherer Keil mehr, sondern ein harter, richtiger Pneu...

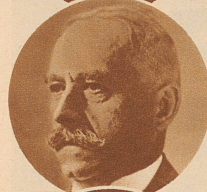
Bild rechts: So wie der hier, der mit seiner Lauffläche und den Rillen drin nun seine 60–70 000 Kilometer und mehr auf den Straßen läuft und seine 10–15 Tonnen Lasten dabei erduldet. Trotzdem auch dieser harte Arbeitspneu anfangs nur ein weicher Gummisaft im Urwald Javas oder auf einer Plantage Indiens 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); Jodl (Justiz); Schiele (Post); Schiele (Ernährung); Stegerwald (Arbeitsminister); Treviranus (Verkehrs- und Reichsiedlungsminister); 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, Stahlhelmlaute, 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 erstenmal hat der Reichspräsident den Führer der Nationalsozialisten, Hitler, in seinem Palais empfangen und 1½ Stunden mit ihm gesprochen. — Hitler wird bei der Ausfahrt 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