

Auto-Gummi-Strasse

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **37 (1947)**

Heft 40

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-649831>

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

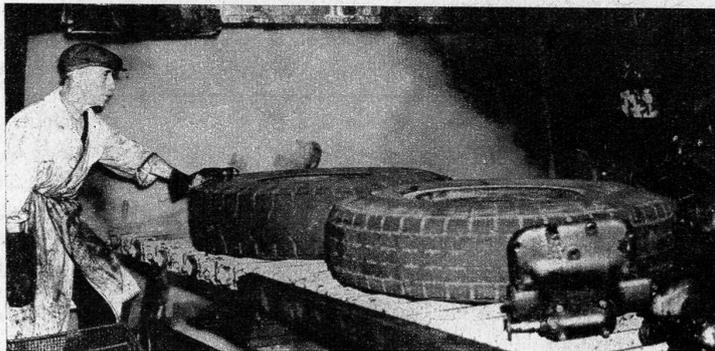
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

AUTO · GUMMI STRASSE

Der Weltgummiverbrauch bewegt sich gegenwärtig auf dem Rekordstand von rund 1 600 000 Tonnen im Jahr, und übersteigt damit den im Jahre 1937 erreichten Vorkriegsrekord von 1 120 000 Tonnen um mehr als einen Drittel. Die Weltgummierzeugung reicht dagegen auf rund 1 900 000 Tonnen im Jahr heran. Von diesen entfällt noch rund mehr als die Hälfte auf synthetischen Gummi, aber für 1948 hofft man bereits 1 500 000 Tonnen Naturgummi pro-



Auf einem riesigen Lagerplatz von rund 40 Hektaren, in einer Industriestadt der USA., sind Millionen alter, ausgefahrener Autoreifen aufgestapelt, die auf ihre letzte Verwendung, als wertvolles industrielles Altmaterial, harren



Schwere havarierte Autobusreifen machen eine «Verjüngungskur» durch

duzieren zu können, da die Plantagen in Südostasien, dem reichsten Gummigebiet der Welt, nach den Kriegsjahren nunmehr wieder ertragsreicher sein dürften. Als wichtigstes Automobilland der Welt nehmen die Vereinigten Staaten stets mehr als die Hälfte der Weltgummiproduktion für sich in Anspruch. Kein Wunder, wenn man bedenkt, dass von den etwa

38 Millionen Automobilen der Welt mehr als 28 Millionen auf die USA. entfallen. Der riesige Gummiverbrauch der Welt ist gerade auf die ausserordentliche Entwicklung des Automobilverkehrs zurückzuführen, und dieser hat bei weitem noch nicht den Höchstpunkt seiner Aufwärtskurve erreicht. Mit dem Fortschreiten der Technik und Wis-

senschaft sank jedoch der Verbrauch von Autoreifen proportionell, nachdem es u. a. innerhalb der letzten 25 Jahre gelungen war, die Lebensdauer der Autoreifen von 3200 km auf 32 000 km, und bei schweren Wagen auf über 80 000 km zu erhöhen. Für verschiedene industrielle Autozwecke, in denen eine besondere Zerreibfestigkeit verlangt wird, können Gummitypen hergestellt werden, welche die Verschleissfestigkeit von Stahllegierungen sogar übertreffen.

Eine beachtliche Ersparnis im Verschleiss von Autoreifen brachte auch die Verbesserung im Bau und in der Unterhaltung von Strassen, ganz besonders aber die Schaffung von Automobilstrassen, deren Decken den Anforderungen der Gummireifen besonders angepasst sind. Immerhin, der intensive Dienst, den beispielsweise grosse und schwere Autobusse auszuführen haben, zeichnet seine Spuren bald in deren Zustand ein. Hier, wie übrigens bei allen Autos, trägt eine fachgemässe und sorgfältige Wartung, Ueberprüfung und wenn nötig, Reparatur der Reifen sehr zur Verlängerung ihrer Lebensdauer bei.

Zu den Grossreifenverbrauchern zählt auch die Luftfahrt, deren mächtige und schwere Verkehrsflugzeuge an den Abroll- und Landungsrädern einer besonders widerstandsfähigen Reifentypen aus Spezialgummi bedürfen. Es handelt sich hier um Räder, die Durchmesser von der Höhe eines erwachsenen Mannes besitzen. Dementsprechend eindrucksvoll sind auch die Dimensionen ihrer Reifen. Aber selbst wenn die Autoreifen ausgefahren sind, ist es möglich, sie durch eine Regenerationsmethode wieder beschränkt dienstfähig zu machen. Geht dies schliesslich auch nicht mehr, werden sie als Altmaterial an gewisse Industrien abgegeben, die sie für ihre Zwecke verarbeiten. Dieses Schicksal erreichen Millionen von alten, ausgedienten Autoreifen jedes Jahr.

-g-



Viscount Nuffield
der britische «Autokönig»

Viscount Nuffield, der britische «Autokönig», wurde im Jahre 1877 in der Grafschaft Oxfordshire (westlich von London) geboren. Damals hiess er nicht Nuffield, sondern Morris. Sechzehnjährig, 1893, eröffnete er in Oxford eine bescheidene Velowerkstätte. Später übernahm er auch Reparaturen von Motorrädern; schliesslich ging er auf den Bau von Motorrädern über. Unternehmungslustig machte er einen Schritt weiter und brachte 1912 sein erstes Auto heraus. Die Marke Morris ist seither zu einer der führenden britischen Automarken geworden. Frederick Morris war in seinen Unternehmungen von Glück begünstigt. Heute steht er, — als Lord Nuffield (1934 geadelt), — der mächtigsten Gruppe von Automobilfabriken in Grossbritannien vor, und ist ein Mann von ausserordentlichem Reichtum. Aber Lord Nuffield verwendet den grössten Teil seines Reichtums, um Spitäler und arzneiwissenschaftliche Forschungsinstitute, Heilanstalten und andere soziale Institutionen zu finanzieren. In diesem Rahmen hat er bereits Dutzende Millionen Pfund Sterling gespendet. —

Auf einer amerikanischen Ueberlandstrasse zwischen zwei Großstädten

