

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 37 (1947)
Heft: 40

Artikel: Auto-Gummi-Strasse
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-649831>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

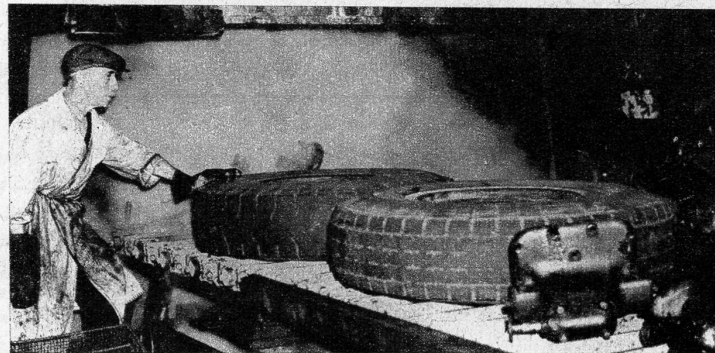
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 Weltgummiherzeugung 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 Zerreissfestigkeit 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 Reifentype 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-

Auf einer amerikanischen Ueberlandstrasse zwischen zwei Großstädten



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 Autokennen geworden. Frederick Morris war in seinen Unternehmungen von Glück begünstigt. Heute steht er, — als Lord Nuffield (1934 geädelt), — 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. —