



◆ 콘티社, 76年 收益

800萬마르크를 計上

西獨 最大의 타이어메이커인 콘티넨탈社는 76年 稅金控除後 利益 800萬마르크(約 9億6千萬圓, 1마르크=120圓)을 計上했다. 이 利益은 그룹全體의 賣上高 17億8,000萬마르크(約 2,136億圓)로부터 보면 少額이지만 前年度의 稅金控除後 利益 500萬마르크로부터 보면 増益이었다.

母會社의 賣上은 豫想된바와 같이 5%增인 14億 3,900萬마르크를 計上, 한편, 그룹全體의 賣上은 4%의 增加를 表示했다. 76年業績의 速報 發表時에 會社側은 「76年의 利益은 擔保金에서 200萬마르크를 加하면 1,000萬마르크로 되며 이것은 72~74年의 사이에 생긴 累積赤字를 메우는 데 쓴다」라고 말했다. (파이낸셜타임스 4月 6日)

◆ GY社, 埃及에 타이어工場 建設을 認可

GY社는 요즈음 埃及政府로부터 同國에 타이어工場을 建設하는 認可를 얻었다. 同政府 投資監理局에 依하면 이 工場에선 乘用車, 트럭 및 農業機械用的 타이어를 生産하게끔 되어있다.

GY社의 필리웃드會長은 「우리社는 多年 埃及에 타이어工場을 建設할 意向을 保持해 왔으나 今番의 認可에서 實現의 段階에 들어섰다. 早速 調査團을 派遣하여 工場敷地의 選定과 建設計劃에 關한 諸情報의 入手에 當할 작정이다」라고 말하고있다.

現在 GY의 工場數는 全世界에서 139있으며 그중 72工場이 美國內에 67工場이 海外에 있다.

◆ GY社, 今年 1.4半期도 新記錄의 業績

GY社의 찰스 J. 필리웃드 會長은 4月 4日의 同社 定期 株主總會의 席上, 今年度 第1.4半期의 業績에 言及, 最終的 計數는 同月末에 發表되나 從來의 如何한年

度의 4半期보다도 “相當히 大幅의” 販賣收益을 計上했음을 言明했다. 即 第1.4半期의 營業成績은 從來의 記錄인 1976年度의 同期의 賣上高 14億5,000萬弗, 收益 4,370萬弗을 모두 上廻한 것으로 보여지나 이것은 昨年の 長期스트라이크와 海外市場의 低迷에 依한 打撃에도 不拘하고 今年度는 모든 製品部門을 통해서 好況에의 형세이기 때문에 充分한 樂觀과 期待가 있음을 表示하고 있다.

필리웃드會長이 表示한 1977年度의 展望은 大要 다음과 같다.

① 乘用車, 트럭타아, 建設車輛用 各種 補修용타이어 需要는 100億弗로 前年度의 85億弗을 大幅으로 上廻하는 新記錄을 樹立할것이다. 이 需要에는 1億4,500萬本의 乘用車用 新品타이어도 포함되어있다.

② 美政府의 에너지計劃의 進展에 따라 平型벨트나 호오스를 中心으로하는 工業用 고무製品도 相當한 活況을 보일 展望이다.

③ GY社는 오하이오州 포오즈마스에 있는 政府用 尿酸 濃縮 施設과 獨自의 「가스 擴散法」에 依해서 世界의 에너지 需要에 對應하는 原子力發電의 開發에 重要한 役割을 하게될 것이다.

이 가스 擴散施設은 同社의 航空宇宙機器 部門을 統轄하는 GY에아르스 페이스社(GAC)가 設計製作한 것으로서 目下 政府에너지 研究開發廳(ERDA)의 오오크릿지 試驗所에서 테스트中 이다. 필리웃드會長에 依하면 GY社의 今後의 展望은 Washington에서 檢討되고있는 經濟振興 措置보다도 오히려 美國과 世界의 市場의 動向에 그 論據를 두고 있다.

現時點에 있어서의 美國의 全雇傭人數는 8,900萬으로 높으며 그 個人收入도 消費수요도 記錄의 으로 높다. 他面 歐洲經濟도 上向하고있으며 開發途上諸國도 아직 高價의 石油輸入이 招來한 外貨需要增에 順應하고 있는 中이다.

이들의 事情이 海外市場의 安定化를 招來한다고해서 1977年度의 堅實한 業績向上이 豫見되고있다.

◆ BFG社, 第1.4半期 増益

B.F굴리치社의 O.P. 토오마스會長에 依하면 同社는

第1.4半期の收益이 前年同期的 960萬弗(1株 63セント)로부터 1,800萬弗(1株 1.19弗)로 增加, 賣上은 前年同期的 5億2,060萬弗로부터 5億3,790萬弗로 增加했다. 76年 第1.4半期の 賣上엔 現在의 子會社가 아닌 和蘭의 子會社의 賣上 3,500萬弗이 포함되어 있었다.

이外 同社社長 J.D. 응氏가 말한바에 依하면 以前 未發表됐던件 이나, 同社는 8%의 利子 添付로 3,500萬弗의 私募債發行을 거의 完了하고 있다는 것이다.

同氏は「今年の 設備投資는 昨年の 7,300萬弗을 上廻하여 1億2,500萬으로부터 1億5,000萬弗로 될 것이다」라고 말했다. 토마스 會長은 타이어의 價格引上에 對해서 「當分間은 價格引上은 不考慮하고 있다」라고 말했다.

(월스트리트. 저어날 4月 19日)

◆ 유니로알社, 第1.4半期 增益

유니로알社의 會長兼 社長인 D. 베렛타氏의 말한바에 依하면 同社는 4月 3日까지의 13週間으로서 利益은 前年同期的 650萬弗(1株 20セント)의 約 2倍인 1,300萬弗(1株 44セント)을 記錄했다. 이 數值에는 라텍스, 파이버어工業의 2月の 販賣로부터 얻어진 200萬弗(1株 8セント)의 特別收益이 包含되어 있다. 當期の 賣上은 前年同期的 5億7,200萬弗을 上廻하여 6億4,700萬弗로 되었다. 타이어와 그 關聯製品의 賣上은 3億6,700萬弗, 方便化學製品, 고무, 플라스틱製品의 賣上은 9,600萬弗이었다. (以上 77. 6 日本 月刊타이어誌)

◆ 美 3타이어會社, 77年の 保證體系 發表

굴리치社, 케리이. 스프링필드社, 파이어스톤社의 3社는 77年度の 改正된 保證體系를 갖게 되었다.

<굴리치社>

굴리치社의 補修用 타이어의 保證은 使用者의 立場에서의 保證規定의 改正이 行해져, 또한 타이어檢査를 하는 小賣店에 補償의 自由裁量이 주어졌다.

이 保證은 굴리치社의 全乘用車타이어에 適用된다. 이 새로운體系로 原材料 또는 製造工程에 基因하는 不良品の 無料交換의 期間이 從來의 保證體系와 重復하게 된다. 또 이 保證에는 無償期間의 타이어交換에 따른 脫着 발란스가 包含되어 있다.

이에 基호해서 타이어 判定을 無償으로 行하는 덜러어에 10弗의 檢査料가 支拂된다. 無償期間後의 判定에서 使用者가 脫着 발란스料를 支拂했을 境遇 굴리치社는 小賣店에 從來의 倍에 相當하는 5弗의 檢査料를 支拂한다. 保證內容에 依하면 乘用車用 라디알타이어는

購入後 1年間의 原材料 또는 製造工程上의 缺陷에 依할 境遇, 또는 摩耗 25% 以下の 境遇에 無償交換이 된다. 바이어스와 벨트드바이어스에 對해서는 同條件下에서 摩耗가 10% 以下の 境遇 無償 交換된다. 無償 交換期間이 지난뒤, 原材料 또는 製造工程上의 缺陷으로 갖고오게되는 타이어는 檢査時點에서 使用者가 그 때까지에 받은 便益의 程度에 依하여서 判定된다.

從來는 굴리치社는 管理不能한 損傷등을 事實上 保證하고 있었으나 今番부터 道路條件 및 摩耗에 對해선 規定으로부터 削除하고 있다. (엘라스트멜릭스 3月號)

<케리이. 스프링필드社>

케리이. 스프링필드社는 道路條件 등의 從來의 要因을 削除했다.

이 制度는 乘用車用 및 小型트럭用 타이어에 適用된다. 說明書에 依하면 「케리이. 스프링필드의 乘用車用 타이어 및 小型 트럭용타이어를 買上하게된 貴下는 製造上의 缺陷 및 原材料에 依한 不良品에 對해서는 保證되고 있다. 이品質保證制度의 適用範圍는 貴下가 가지고 있는 타이어의 種類, 運轉되는 車의 種類 및 타이어나 車에 注意해주시실것을 基本으로 하고 있다」

保證範圍는 下記와 같다.

라디알타이어에 對해서는 同社의 라디알 타이어가 25%마모 以下에서 製造工程 또는 原材料의 缺陷으로 使用不能이되면 脫着, 발란스 섞어서 同等 타이어와 無償交換된다. 25%以上 마모되어 있을경우, 트렛드. 웨어. 인디케이터 까지 殘溝에 依해서 使用者는 그것을 支拂하게 된다. 이境遇 脫着料, 발란스料는 使用者負擔이다. 바이어스타이어 및 벨트드바이어스에 對해서는 摩耗 10% 以下에서 製造工程 또는 原材料에 起因하는 缺陷일것 같으면 脫着, 발란스 섞어서 無償交換을 받을 수 있다. 摩耗 10%以上일것 같으면 트렛드. 웨어. 인디케이터 까지 殘溝에 依해서 使用者는 支拂하게되며 脫着料, 발란스料는 使用者負擔이다.

道路條件에 依한 缺陷은 케리이. 스프링필드社의 새로운 保證에선 適用除外로 되어 있다.

<파이어스톤社>

FS社는 乘用車用 라디알 타이어에 對해서 無料 檢査期間을 길게 했으나 타이어 全그룹에 關해 道路條件 및 타이어 수명의 期待值에 對해서는 除外했다. 라디알 타이어에 關해서는 摩耗 25% 以下 또는 摩耗 25% 까지로 購入後 1年以內일것 같으면 保證範圍로서 無料 檢査라고하는 制度로 되어 있다. 이境遇 脫着, 발란스는 無料이다. 바이어스 벨트드 및 바이어스 타이어에 對해서는 摩耗 10% 以下の 경우, 脫着, 발란스 섞어서 檢査는 無料이다. 트럭용타이어 및 픽업, 밴, 레저어 후동에 使用하고 있는 트럭용 타이어는 摩耗 10% 以下の 경우 無料 檢査이나 脫着料, 발란스料는 別費用이

다. 無料檢査期間이 넘으면 全乘用車 타이어 및 記載되어있는 小型트럭용 타이어에 對해서는 保證適用 範圍內에서 新品의 溝깊이로부터의 使用程度에 따라서 判定은 行해진다.

新保證 體系에 기초하는 檢査는 다음의 原因以外에서 타이어가 使用不能케 되었을때 行해진다. 即 適用되지않은 原因으로서 道路條件, 一見해서 알수있는 內壓의 過不足, 휠어라이멘트의 故障, 휠발판스의 故障, 苛酷한 使用, 衝突, 레이스, 事故, 火災, 突起物에서의 摩擦, 破壞, 完全摩耗등이 있다.

(엘라스트 메릭스 3月號)

(77.6日本 月刊타이어誌에서)

◆76年 타이어의 輸出順位는 低下

프레디덴트誌 鑛工業200社 順位

프레디덴트誌 恒例의 日本鑛工業 “1976年 輸出高 順位 上位 200社”가 同誌 5月號에 發表되었다. 이에 依

하면, 200社에 타이어는 4社—BS, 橫濱고무, 東洋고무, 住友고무—가 포함되어 있다. 此外에 고무關聯企業으로서 日本合成고무, 日本제온의 2社가 들어 있다. 上位 200社에 依한 昨年의 輸出總額은 12兆5,114億圓 (約 430億弗)으로 對前年比 13%의 伸長, 이에 對해서 타이어는 BS가 6%, 橫濱고무가 3%의 伸長, 東洋고무는 反對로 1%의 下落으로 200社平均을 下廻하고 있다. 이중에서 住友고무만이 31%의 伸長을 보이고 있음이 눈에 띈다.

이때문에 住友고무를 除外한 各社는 모두 前年보다 順位가 低下되어있다.

특히 75년에 200社에 들어있던 日東타이어는 輸出額이 11%下落한일도 있고해서 200社의 圈外로 떨어져다. 또 今番의 調査로부터 「現地 生産會社 總賣上高」의 項目이 設置되어 昨年 이란, 인도네시아의 2工場이 새로이 操業을 開始한 BS는 싱가포르, 泰國와 合해서 計 4 現地 生産會社에서 230億圓의 賣上을 올리고 있다.

(77.6 日本 月刊타이어誌)

<表 1> 鑛工業 200社 輸出順位

順位	社名	輸出額 (100萬圓)	賣上高 輸出比率 (%)	對前年 比(75 年)=100	技術輸入 額(100萬 圓)	海外投資 額(100萬 圓)	現地法 人 數	同上中 生産會社	現地法人 總賣上高 (100萬圓)	現地生産 會社總賣 上高 (100萬圓)	海外從業 員數
30	29 B S	82,300	25.1	106	477	18,000	14	4	57,000	23,000	3,300
61	60 橫濱고무	36,168	25.6	103	—	239	3	1
113	105 日本合成고무	18,267	19.3	107	408	1,360	1	0	348	—	9
114	104 日本제온	17,667	21.4	103	1,400	3,077	3	2	152
118	103 東洋고무工業	17,040	21.4	99	—	247	3	—	12,982	—	190
124	142 住友고무	16,023	18.4	131	—	—	—	—	—	—	9
202	岡本理研고무	8,020	20.9	137	—	—	—	—	—	—	—
229	200 日東타이어	6,978	28.4	89	—	—	—	—	—	—	—

※ 日本合成고무, 住友고무의 海外從業員數는 海外派遣社員 數

<表 2> 地域別輸出比率

順位	社名	輸出額 (100萬圓)	76輸出 順位	市場別內譯(%)													
				아 中 歐 洲 北 美 中 阿 大 共 產 國 其		아 中 歐 洲 北 美 中 阿 大 共 產 國 其		아 中 歐 洲 北 美 中 阿 大 共 產 國 其		아 中 歐 洲 北 美 中 阿 大 共 產 國 其		아 中 歐 洲 北 美 中 阿 大 共 產 國 其					
				76年	75年	아	中	歐	洲	北	美	中	阿	大	共	產	國
1	1 B S	82,300	30	10	30	4	3	20	5	5	10	10	1	1	—	1	—
2	2 橫濱고무	36,168	61	11	31	5	2	20	4	3	6	8	1	4	1	—	4
3	3 東洋고무工業	17,040	118	2	28	7	4	32	4	6	5	11	←1→	—	—	—	—
4	4 住友고무工業	16,023	124	6	58	←4→	←10→	6	3	12	←1→	—	—	—	—	—	—

◆ 日 77年 타이어業 春季 賃金 改正內容

社名 (平均賃上=업 프率)	橫濱고무 (12,614圓=8.5%)	東洋고무 (11,600=8.5)	住友고무 (11,610=8.5)	大津타이어 (11,373=8.5)	日東타이어	BS(13,800 +α=9.25 +α)
▶25歲(中卒男子, 15歲入社, 勤續10年, 獨身寮入居者)	現行 103,450圓 增額 7,800 改正後 110,250	102,000 8,050 111,050	101,700 10,150 111,850	103,400 9,600 113,000	99,370 — —	117,000 14,400 131,400
▶30歲(中卒男子, 勤續15年, 妻1, 子1名)	" 156,400 " 13,650 " 170,050	156,800 11,350 168,150	153,400 14,350 167,750	157,350 10,830 168,180	151,970 — —	177,900 14,600 192,500
▶40歲(中卒男子, 15歲入社, 勤續25年, 妻1, 子1名)	" 174,350 " 14,450 " 188,800	174,150 12,400 186,550	170,900 17,500 188,400	173,100 11,770 184,870	174,270 — —	191,000 14,800 205,900

◆ 日 77年 타이어業 學歷別 初任給 改正內容

	橫濱고무	東洋고무	住友고무	大津타이어	日東타이어	B S
大卒男子	現行 98,700圓 增額 7,000 改正後 105,700	97,000 4,000 101,000	99,100 7,900 107,000	100,000 3,500 103,500	97,060 — —	103,400 7,600 111,000
高卒男子	" 80,550 " 5,200 " 85,759	80,350 2,800 83,150	82,250 (採用無) —	82,000 3,100 85,100	81,660 — —	86,200 5,100 91,300
中卒男子	" 75,750 " 4,450 " 80,200	73,800 2,800 76,600	77,750 4,100 81,850	75,000 2,800 77,800	74,750 — —	77,300 4,800 82,100

◆ 日 타이어 6社 勞動力構成 (1977年 3月末 現在)

	橫濱고무	東洋고무	住友고무	大津타이어	日東타이어	B S	合計
組合員數	8,547名	4,676	4,289	1,450	1,425	17,123	37,510
平均年令	35.0歲	31.3	31.3	31.5	32.3	30.2	—
平均勤續	11.8年	10.0	10.1	9.4	6.9	9.9	—

(以上, 3件 모두 77. 6 日本 月刊 타이어誌에서)

◆ 日 新車用 타이어 12~15% 價格 引上

1年만에 各社 共히 申請

타이어各社(BS, 日東타이어도)는 新車 메이커에 對해서 12% 또는 15%等에 依한 各社의 타이어 納入 價格의 引上을 申請하고 있었으나 그 實施時期를 이 4月로하고 있었기 때문에 各各의 折衝이 行해진 모양으로서 最初 價格引上率이 相違했던 日東타이어, BS 도 大體로 비슷한 價格引上幅으로 追隨 若干 늦었지만

4월부터 實施를 볼모양이다.

今番의 價格引上은 今年1월부터 移越되어 온것으로서 昨年 4月 5.5%의 價格引上을 본 以來 1年만이다. (77. 4. 5 日本 타이어 産業時報紙)

◆ 캐나다에서도 라디알화

新車 56%, 補修 40%

타이어의 라디알화는 需要의 增大와 함께 世界的으로 높아져있으나 캐나다에서도 그 例外는 아니어서 라

디알의人氣는 大端히 높다. 加那陀業界의 推定에 依하면 1977年에 生産되는 新車의 65%는 라디알을 裝着하며 需要者가 購入하는 補修用 乘用車 타이어의 40%는 라디알이다. 라고 예견하고 있다. (77.3.15 日本 타이어 産業時報紙)

◆ 日 東名高速道路 事故車輛의 타이어調査

靜岡縣警 15%가 不良 타이어

靜岡縣警交通部 高速道路 交通警察隊는 76年 8月1日 부터 10月31日까지의 3個月間, 縣下 東名高速道路에 있어서의 交通事故車輛의 타이어調査를 實施했으나 近者 그 結果가 發表되었다. 그에 依하면 發生한 事故車輛 442대中 不良타이어를 使用하고 있는 車輛이 67대(15.2%)이며 그中 不良 타이어를 使用하고 있었으므로해서 事故로된 것이 45대(67.2%)였다. 同隊는 73年 以來 每年 同調査를 實施하고 있으나 調査對象車輛에 占하는 不良 타이어 使用의 比率는 74年이 最高로 22.2%로 今番은 若干 低下를 表示했으나 不良 타이어 使用이 原因으로 되어서 事故로 된것이 많았다.

貨物車에 많은 整備不良

事故車輛 442대의 車種別 內譯은 大型貨物 105, 普通貨物 146, 大型버스 4, 輕 1대이며 이中 不良타이어使用(整備不良)은 大型貨物 14(13.3%) 普通貨物 28(18.5%) 普通乘用車 25(13.4%)였다. 不良 타이어 使用에 依해서 事故로된 45대의 內譯은 大型貨物 7(50.7%) 普通貨物 17(60.7%) 普通乘用車 21(84.0%)였다.

事故狀況을 보면 直接原因(走行中, 異常 스티프等を 일으켜 그것이 第1次 要因으로 事故가 發生)에 依하는 것 大型貨物 1대(7.1%) 普通貨物 4대(14.3%) 普通乘用 7대(28.0%)로서 間接原因(핸들, 브레이크 操作等 行爲를 行했든바 타이어 不良이 이에 프라스하여 事故發生)은 大型貨物 6대(42.9%) 普通貨物 13대(46.4%) 普通乘用車 14(56.0%)로 直接間接을 不問하고 不良 타이어가 事故에 連結된 일은 全體로 45대(67.2%)로 되어있다.

濕潤時는 82%

이것을 路面의 狀態로 볼것같은 乾燥時에는 8件(17.8%)이었으나 濕潤時는 37件(82.2%)로 壓倒의 으로 많았다. (77.3.15 日本 타이어 産業時報紙)

◆ 日 前年對比 76年度 스노우타이어 需給實績(타이어協會)

(單位: 千本)

	75 年 度				76 年 度				前年比(%)				
	T B	L T	P C	計	T B	L T	P C	計	T B	L T	P C	計	
生 産	328	2,104	3,809	6,241	361	2,130	4,019	6,510	110	101	106	104.	
工場出荷	國內	357	2,132	3,748	6,237	376	2,126	3,878	6,380	105	100	104	102
	輸出	8	17	142	167	9	25	155	189	113	147	109	113.
販 賣	計	365	2,149	3,890	6,404	385	2,151	4,033	6,569	106	100	104	103
在 庫	新車用	11	32	4	47	14	32	85	131	127	100	—	279.
	補修用	366	2,157	3,655	6,178	397	2,336	3,637	6,370	109	108	100	103
在 庫	國內計	377	2,189	3,659	6,225	411	2,368	3,722	6,501	109	108	102	105
	輸出	8	17	142	167	9	25	155	189	113	147	109	114.
在 庫	合計	385	2,206	3,801	6,392	420	2,393	3,877	6,690	109	109	102	105
	工場支店	15	59	104	178	7	59	131	197	47	100	126	111
在 庫	딜러	33	405	535	973	24	354	598	976	73	87	112	100
	計	158	992	1,487	2,637	95	727	1,507	2,329	60	73	101	88
在 庫	對生産	48.2	47.1	39.0	42.3	26.3	34.1	37.5	35.8	—	—	—	—
	對販賣	41.0	45.0	39.1	41.3	22.6	30.4	38.9	34.8	—	—	—	—

◆ 美國市場을 荒廢시키고 있는 外國의 타이어 메이커어

外國타이어 메이커어는 지금이야말로 80億弗의 美國타이어 市場에 進出하기가 가장 좋은 時期라고 생각하고 있다. 近者 休우스톤에서 開催된 全美 타이어 딜러

어 및 再生業者協會의 大會에가면 容易하게 이 생각이 納得되는 것은 아닐는지, 休우스톤에서 大部分의 外國타이어 메이커어가 새로운 딜러어를 붙들고 美國에 있어서의 小賣組織을 擴張하려고해서 商品 展示를 行하고 있었다.

外國 타이어 메이커어는 스틸라디알이 美靈 自動車 메이커어에게도 드라이버에게도 大歡迎받고 있다고

但, 1976年의 全販賣量의 伸長은 20% 增이 豫見된다. 또 同社는 포폴리어 사이즈의 스틸라디알 트럭 타이어의 受注殘을 갖고있다.

콘스트리이氏は 또한 「1977年以來 타이어의 特殊化가 進적되어 特殊한 프로세스로 만들어진 타이어가 特定한 車種에 装着되게끔 될것이다」라고 말해서 이에 따라 石油와 勞動力의 節減이 可能하다는것을 期待하고 있다.

美國 브릿지스톤 타이어의 세일스마네저 로리이 큰 바아트氏에 依하면 美國 BS타이어는 1976年의 販賣量을 前年比 25% 增으로 豫見하고있다. 世界第8位의 타이어 메이커로서 BS타이어는 美國市場 進出 以來 10年間에 1,000以上의 小賣 組織을 만들어 내었다. 西獨資本인 멧첼타이어社는 小型用 스틸라디알 타이어를 對美 輸出하고있다. 同社는 1975年 強化 텍스타일 타이어를 廢止하고 스파이크를 박은 라디알보다도 性能이 뛰어나 있는 새로운 스노우 타이어를 만들어내어서 美國市場에 導入했다. 피렐리의 豫想에 依하면 1977年의 타이어의 하이라이트는 피렐리이 "P 7"의 登場이다.

이것은 革命的인 타이어이며 內容은 아스펙트라시오 50의 超와이드 타이어, 時速 150哩 以上의 스피이드에 充分히 견디며 250弗 以上의 價格이다. 쿠레버어社는 超音速ジェット機 콩코오드用의 타이어를 만들고있으나 于先은 對美 輸出車用의 라디알 타이어를 만들작정이다. 「美國의 輸入車所有者는 1년에 1,200萬本の 타이어를 산다. 그리고 그大多數는 라디알 愛好者들이며 쿠레버어社도 이것을 팔 작정이다. 또 적어도 歐洲製 10車種은 新車에 쿠레버어 타이어를 使用하고 있으며 그럼으로써 우리들은 美國 全土에 딜러와 디스트리뷰우터의 넷트워크를 만들어내지 않으면 안된다」고 쿠레버어社의 칼브라이드氏는 말하고있다. (모던 타이어 딜러誌 1976年 12月號)

<1977. 2 日本 月刊타이어誌에서>

◆ 陸女史묘소에 줄이은 弔客

權惠 · 權暎양 분향, 이틀동안 20여萬명

15일은 광복절이자 차대통령부인 고 陸英修 여사의 서거 3주기. 유해가 잠들고 있는 銅雀洞 국립묘지에는 이른새벽부터 내외귀빈 · 시민 · 학생등 참배객들이 줄을 이어 낮 12시 현재 12만명이 다녀갔다.

상오 7시10분 쯤에는 영에 權惠 · 權暎양 자매가 어머니 묘소를 찾아 분향, 국화꽃을 헌화했으며 이보다 앞서 상오 7시5분 쯤에는 丁一權국회의장부처와 李敏雨 부의장 · 李世鎬육군참모총장과 軍장성일행 · 白斗鎭유정회의장부처와 金鍾泌의원부처등이 다녀갔다.

또 상오 8시5분 쯤에는 崔圭夏총리가 전국국무위원과

함께 참배했고 전대통령 李承晩박사 미망인「프란체스카」여사와 具滋春서울시장 · 陸寅修의원가족 · 郭尙勳 통일주체국민회의 운영위원장과 대의원 1백98명, 閔復基대법원장 · 「스나이더」주한 美대사가 참배했다.

참배를 마치고 묘소를 내려오던 權惠양 자매는 참배왔던 金경자씨(45 · 서울永登浦區 新吉5洞 414)가 「여기만오면 陸여사생각에 가슴이 맨다」고 말하자 「어머니묘소를 찾아주어 고맙다」고 인사를 나누기도 했다. 또 상오 4시20분 쯤 소복차림으로 제일먼저 묘소를 찾은 金貴子씨(62 · 江陵市 南門洞176)는 「江陵에서 밤차로 올라왔다」며 차려온 제물을 앞에 놓고 큰절을 하기도 했다.

한편 8 · 15사건 수사본부장이었던 金一斗대검찰장(당시 서울지검장)과 鄭致根서울지검城東지청장(당시 서울지검 공안부장)등 수사담당 검사4명도 상오 6시30분 참배했다.

陸여사 묘소에는 일요일인 14일에도 5만여명의 참배객이 다녀갔다.

(77. 8. 15. 中央日報)

◆ 白泰夏氏

大韓타이어工業協會 理事長



金甫炫理事長께서 事情에 依하여 辭任하심에 따라 7月 27日開催된 協會臨時總會에선 滿場一致, 後任理事長으로 白泰夏 東信化學(株)社長을 選出하였다.

業界의 輿望을 지니고 被選된 氏는 多年間 行政과 經營에서 蘊奧한 理論과 豊富한 經驗을 쌓으신 분으로서 앞으로의 活腕이 囑望된다.

7月29日 就任한 氏의 就任辭는 「協會와 業界가 協同團結하여 우리의 權益을 우리 스스로의 힘으로 爭取하고 또한 擁護해 나가자」고 結言, 即 勤勉, 自助, 協同의 새마을 精神을 強調 하셨다.

氏의 略歷은 다음과 같다.

平南 江西郡 出身

當 52歲

1950.1 陸軍士官學校卒業

1950.1~1967.5 陸軍服務

1967.6~1973.5 韓國지탄工業株式會社 社長

賞勳: 忠武武功勳章 受勳

<26p.에서 계속>

이러한 알뜰한 努力이 前述한 難問을 克服하고 將來의 發展을 期할수 있을 것으로 생각된다.

(1976. 3. 19 村田)

(1976. 7 日本 月刊 自動車 타이어誌)