

Geschichtlicher Werdegang von Mipolam-Fußbodenbelag

In einer internen Aktennotiz von Dr. Raalf, ATA/Entwicklung, vom 27.11.1962 wurde berichtet:

„Auf Veranlassung von Herrn Dir. Schnoor geben wir Ihnen (*Herrn Prokurist Winkler, Verkaufsabteilung X*) einen Überblick über die geschichtliche Entwicklung von Mipolam-Bodenbelag.

Bei der seinerzeitigen Entwicklung sind zwei Richtungen zu unterscheiden:

1. als Ersatz für Linoleum und
2. als Ersatz für Gummi.

Linoleum-Ersatz

Das damalige Reichbahnzentralamt für Einkauf suchte Anfang 1936 ein Ersatz für Linoleum zum Auslegen der Personenwagen. Auf Grund der von uns vorgelegten Muster bestellte das Reichsbahnzentralamt am 15.6.1936 von zwei verschiedenen Ansätzen je 20 qm in 3 mm Stärke zur Erprobung. Hierbei handelte es sich um Mipolam mit Weichmacher und Zellstoff als Füllstoff. Bei einer Besprechung mit dem Reichsbahnzentralamt am 25.9.1936 wurden die Resultate der Untersuchungen mitgeteilt. Hiernach war Mipolam-Bodenbelag L 148 dem Linoleum erheblich überlegen hinsichtlich Reißfestigkeit, Biegsamkeit (besonders in der Kälte), Konstantbleiben der Dimensionen in Wärme und Kälte, geringer Abreibung und geringer Eindringtiefe bei der Härteprüfung.

Es kam dann zur Zusammenarbeit mit den Deutschen Linoleumwerken in Bietigheim, an die wir die Mipolammasse lieferten. In Bietigheim wurde unser Material mittels der dort vorhandenen Maschinen auf Jutegewebe aufgebracht. Die Verarbeitung verlief glatt; eine Nachbehandlung wie bei den Leinölprodukten (*14-tägiges Oxidieren an der Luft zwecks Härtung*), *Anm. d. Bearbeiters*) war nicht erforderlich. Daher war die Herstellungszeit erheblich abgekürzt.

Es kam zu einem Vertrag mit Bietigheim, wo Anfang 1937 ohne Schwierigkeiten und ohne Änderung der vorhandenen Apparatur 20.000 qm für die Reichsbahn hergestellt wurden. Das Material war in dieser Ausführung in seinen Eigenschaften dem Linoleum wesentlich überlegen. Der Preis betrug jedoch das Doppelte bis Dreifache gegenüber der normalen Leinölware (*Linoleum*). Aus diesem Grunde wurde die Fabrikation wieder eingestellt.

Auf der Düsseldorfer Ausstellung „Schaffendes Volk“ im Frühjahr 1937 hatte die Deutsche Reichsbahn einen Personenwagen ausgestellt, der mit diesem Bodenbelag ausgestattet war. Ferner war die große Kunststoffhalle mit demselben Bodenbelag ausgelegt. Nach Beendigung der Ausstellung, nachdem etwa 2 Millionen Besucher den Boden begangen hatten, war kaum ein Verschleiß zu erkennen.

Gummi-Ersatz

Ferner wurde im Jahre 1936 ein Mipolam-Bodenbelag als Ersatz für Gummibeläge entwickelt. Hierbei war die Basis von vornherein reines PVC mit Weichmacher; der Füllstoff war anorganisch, und zwar Gesteinsmehl.

Als Vorteile gegenüber Gummi sind zu nennen: Wesentlich geringere Abnutzung, keine Alterung, die Möglichkeit, hellere und schönere Farben zu erzielen als auf Kautschukbasis, Unbrennbarkeit und Ölbeständigkeit.

Mit diesem Belag war das Wellenschwimmbad auf der Ausstellung „Schaffendes Volk“ ausgelegt. Nach Beendigung der Ausstellung sah der Belag noch wie neu aus. In Anlehnung an Gummibelag wurde der erste Mipolam-Bodenbelag in 5 mm Stärke hergestellt; aber aus Preisgründen ging man sehr bald auf 3,5 mm Stärke zurück.

Als erstes Objekt in der Kundschaft wurde 1937 die Empfangshalle bei Henkel & Cie in Düsseldorf mit diesem Belag (*abwechselnd blau-weiße Fliesen*) ausgelegt.

Seit etwa 1937 wird auch Mipolam-Tischbelag in 1,5 mm Stärke hergestellt.

Die Rezeptur dieses Ansatzes (Versuch 6900, *aus 1936*) ist zwei Jahrzehnte fast unverändert beibehalten worden. Später wurden mit dem Fortschritt der Technik geringfügige Modifikationen vorgenommen, wie z.B. die Umstellung auf Suspensions-PVC (Oktober 1956) und der Einsatz besserer und neuer Stabilisatoren.

Nach dem Kriege wurde dieser Belag in zwei Stärken fabriziert, nämlich 2 und 3 mm.

Etwa um 1950 wurde das Verschweißen des Mipolam-Bodenbelages eingeführt.“