Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 90 (1972)
Heft: 22

Artikel: Zwei Jahrzehnte Reifenproduktion in Colmar-Berg, Luxemburg
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-85215

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: 10.07.2025

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

Zwei Jahrzehnte Reifenproduktion in Colmar-Berg, Luxemburg

DK 629.11.012.5.004

«Der Luxemburger Staatsminister Bech wies auf die eigenartige Tatsache hin, dass vor 200 Jahren in Colmar-Berg hergestelltes Gusseisen die Vereinigten Staaten in ihrem Unabhängigkeitskampf unterstützte. Es sei darum zu begrüssen, dass heute an derselben Stelle ein amerikanisches Unternehmen diese Freundschaft von früher wieder aufleben lasse...» Diese Zeilen entnehmen wir einem Bericht, der im März 1955 in einer der ersten Nummern der Werkzeitung der fünf Jahre zuvor gegründeten Goodyear S. A. erschien. Anlass dazu bot eine Zeremonie in Colmar-Berg zur Feier des Millionsten in Luxemburg hergestellten Reifens. In seiner Festrede hatte der damalige Staatsminister Bech mit dem oben zitierten Satz Vergangenheit und Gegenwart der Ortschaft Colmar-Berg kurz umrissen.

Anderthalb Jahrzehnte später, im April 1971, folgte die Presse einer Einladung des heutigen Wirtschaftsministers Marcel Mart und der Goodyear S. A. zu einer Pressekonferenz. Bei dieser Gelegenheit konnten die Pressevertreter erfahren, dass das nunmehr zwanzig Jahre alte Reifenwerk beachtlich erweitert werden soll und die Goodyear-Gruppe sich innerhalb von zwei Jahrzehnten zur zweitwichtigsten Industrie des Landes entwickelt hat. In seiner Ansprache strich Wirtschaftsminister Mart hervor, es sei der Goodyear-Gruppe zu verdanken, dass Luxemburg heute nicht vor einem ausweglosen Bauernproblem stünde.

Goodyear Benelux-weit

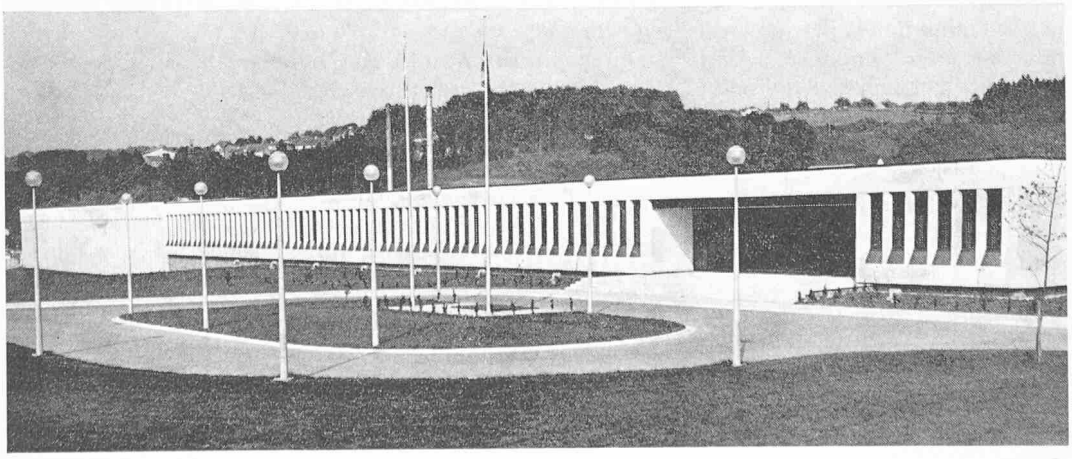
Als 1951 in Colmar-Berg der erste Goodyear-Reifen hergestellt wurde, hätte niemand die Prognose aufstellen wollen, der amerikanischen Firma würde eines Tages von höchster Ebene bescheinigt werden, ihr sei es zu verdanken, dass das Problem der unrentablen marginalen Bauernbetriebe in Luxemburg nie so akut geworden ist wie in den Nachbarländern. Doch bereits Ende der vierziger Jahre hatten weitsichtige Politiker diesen Engpass vorausgesehen und mit interessierter Bereitwilligkeit reagiert, als der weltgrösste Reifenproduzent seine Absicht kundtat, im Beneluxraum eine Produktionsstätte zu errichten. Dass die Wahl schliesslich auf Luxemburg fiel, ist zunächst dem Entgegenkommen der Luxemburger Regierung zuzuschreiben, die die Gefahren der Monoindustrialisation des Landes, der exklusiven wirtschaftlichen Abhängigkeit von der Stahlindustrie, erkannt hatte. Sie ist jedoch auch andern Faktoren zuzuschreiben, zum Beispiel dass in Colmar-Berg auf dem Gelände des ehemaligen Hüttenwerks ein ausreichendes Areal zur Verfügung stand und des weiteren Luxemburg für die Reifenindustrie insofern als neutral galt, als im Grossherzogtum keine Automobile hergestellt wurden.

Tradition der Industrie

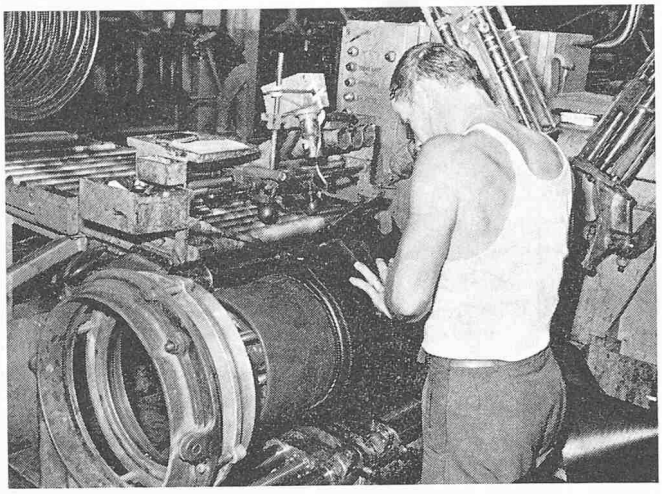
Dort, wo bereits im siebzehnten Jahrhundert in unmittelbarer Nähe verschiedener Schlösser mehrere Schmieden standen, die im Verlaufe der Jahrhunderte zu Hüttenwerken ausgebaut wurden, wurde der Grundstein der Reifenfabrik gelegt. Aus diesen Hüttenwerken war tatsächlich Gusseisen nach Amerika exportiert worden. Mitte des 19. Jahrhunderts gingen die Hüttenwerke der starken Konkurrenz der Hütten im Süden wegen immer mehr zur Produktion von Fertigwaren aus Gusseisen über. 1877 erloschen die Hochöfen in Colmar-Berg endgültig, während die Firma Majerus und Schoeller die Produktion von Gusseisengegenständen bis 1917 aufrechterhielt, als die Fabrik durch die Arbeitsinspektion geschlossen wurde. In den zwanziger Jahren wurden die bestehenden Anlagen teilweise ausgebaut, und die Firma Chaudolux betrieb dort – allerdings mit wenig Erfolg – etwa vier Jahre lang ein Zementwerk. Nach 1930 wurden die Hallen zeitweilig von einer Molkerei benutzt, und im Krieg dienten die Gebäulichkeiten der Hitlerjugend als Filiale des Erziehungslagers Stahleck.

Bauern aus dem Norden

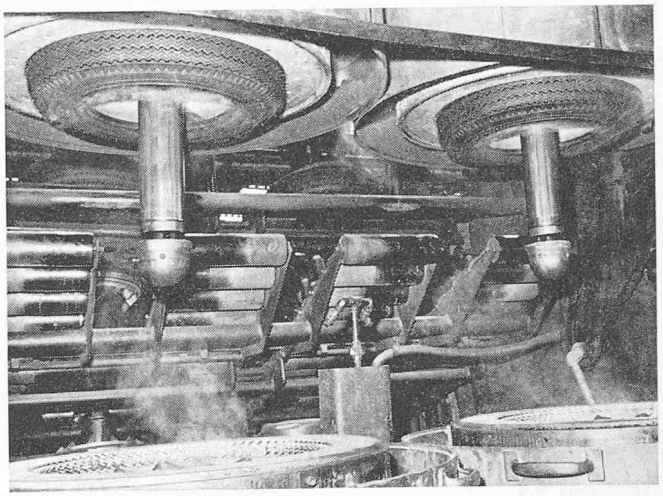
Als 1951 der 1970 verstorbene Prinz Félix im neuerbauten Werk den ersten Goodyear-Reifen «made in Luxembourg» aus der Vulkanisationspresse hob, belief sich die Tagesproduktion auf rund 500 Reifen. In der Produktion waren zu diesem Zeitpunkt etwa 300 Arbeiter beschäftigt, von denen 70 % Oeslinger Kleinbauern waren, die sich von der Arbeit im Werk mehr Einkommen versprachen als von ihrem Kleinbauernbetrieb. Es handelte sich in der Regel um verheiratete Männer mit mehreren Kindern, Besitzer von ein bis drei Hektaren Land, einigen Kühen, ein paar Schweinen und Hühnern. Mit echt luxemburgischer Bauernschläue hatten manche sich errechnet, dass ein Knecht, dem sie 1000 bis 1200 Lux. Fr. Monatslohn, Essen und Unterkunft gaben, sie auf dem Hof ebenbürtig vertreten könnte, während sie im Reifenwerk Löhne zwischen 5000 und 8000 Lux. Fr. erhielten. Zwar ist heute statistisch erwiesen, dass innerhalb der Goodyear-Weltorganisation der Luxemburger Goodyear-Arbeiter der zuverlässigste ist.



Das Forschungszentrum GITC, Goodyear International Technical Center, in Colmar-Berg



Rohreifenmontage auf einer Trommelmaschine. Gewebeeinlagen und Wulste werden angebracht, dann folgen die Gummilagen für Lauffläche und Seitenwände



Personenwagenreifen werden normalerweise während etwa 16 min bei 160 bis 170 °C vulkanisiert

Dem war allerdings nicht so in den sogenannten Pionierjahren des Colmar-Berger Reifenwerks. Zwar war die Einführung der neuen Leute in die Produktionsarbeit verhältnismässig einfach, schwierig war nur in den ersten Jahren ihre Anpassung an einen geregelten Arbeitsrhythmus, der im Gegensatz zu ihren persönlichen Gepflogenheiten nicht vom Wetter und von individueller Arbeitslaune abhing. Schwierigkeiten gab es besonders in den Heumonaten, wenn im Bauernbetrieb jede Hand benötigt wurde. Nur langsam erkannten die Arbeiter, dass sie auch innerhalb des Betriebes durch eigene Initiative ihre Stellung und ihren Lohn verbessern konnten, beispielsweise durch Akkordarbeit. Unterdessen waren auch die Knechte zur Mangelware oder zu teuer für den marginalen Bauernbetrieb geworden, die Arbeiter-Bauern mussten ihre landwirtschaftliche Beschäftigung zunehmend stärker reduzieren, während die Arbeit in der Fabrik ihnen bereits mehr einbrachte als das Bauernwesen je zuvor.

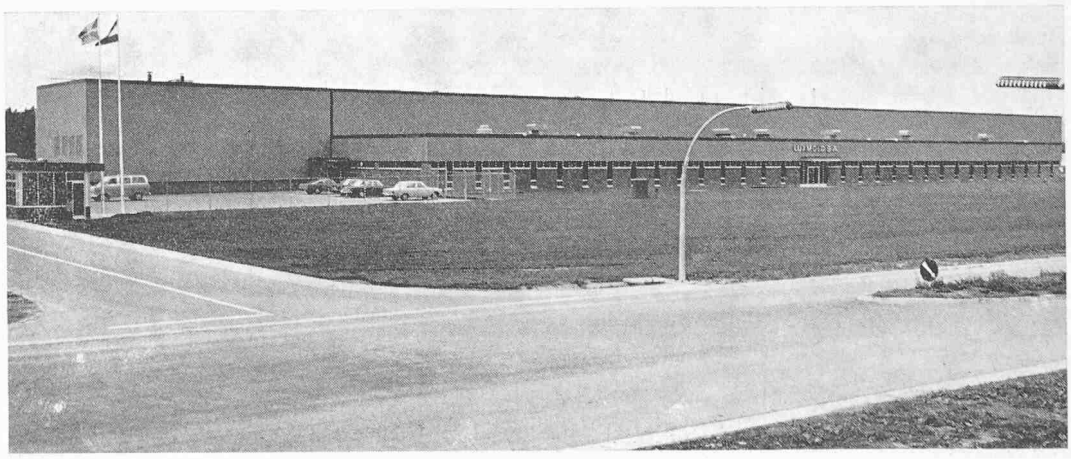
Lohnpolitik

Heute beschäftigt das Reifenwerk in Colmar-Berg allein in der Produktion rund 800 Arbeiter und 90 Obermeister, Meister und Vorarbeiter, die jedoch zum grössten Teil nicht mehr aus Bauernbetrieben stammen, sondern teils frischweg von der Schulbank kommen oder bereits in kleineren Betrieben gearbeitet haben. Das Kleinbauernproblem in Luxemburg dürfte eigentlich nicht mehr existieren, wenn man erfährt, dass Goodyear Durchschnitts- und Stundenlöhne um 80 Lux. Fr. zahlt: ein entsprechendes Monatseinkommen kann ein kleiner Bauernbetrieb heutzutage nicht mehr abwerfen.

Mit dem Anstieg der Tagesproduktion vermehrte sich auch die Belegschaft; in regelmässigen Abständen wurde das Werk vergrössert. Goodyear stellte Reifen für Personen- und Lastwagen und für landwirtschaftliche Maschinen her sowie Flugzeugreifen und solche für Erdbewegungsmaschinen. Die Tagesproduktion hat seit einiger Zeit die 10 000-Grenze überschritten. Wie unlängst bekannt gegeben wurde, wird eine 1,25-Milliarden-Lux.-Fr.-Erweiterung dazu dienen, die Produktion von Flugzeugreifen zu verdreifachen und jene der Erdbewegungsmaschinen-Reifen auf über 3,5 Mrd Lux. Fr./Jahr. Zurzeit werden rund 70 % der Produktion in die Benelux-Länder und 25 % in die drei andern Länder der EWG ausgeführt; der Rest geht nach Übersee.

Diversifikation

Wer heute in Luxemburg Goodyear sagt, meint damit die Goodyear-Gruppe in Colmar-Berg, die neben dem Reifenwerk ein modernes *Reifenkordwerk*, ein *Reifenformenwerk*, ein *Drahtwerk* und ein internationales *Entwicklungszentrum* umfasst. Im Reifenkordwerk, 1969 eingeweiht, wird Reifenkord aus Nylon, Rayon und Polyester hergestellt, die Reifenformen sind aus Aluminium, und Stahldraht dient für den Bau von Stahlkarkassen.



Das Reifenformen-Werk der Luxmold S. A. in Colmar-Berg

In gewisser Hinsicht bahnt sich in Colmar-Berg eine Entwicklung an, wie sie von der Muttergesellschaft, der Goodyear Tire & Rubber Company, weitgespannter bereits vollzogen ist. Obschon die Geschichte des *internationalen Konzerns* aufs engste mit der Entwicklung des Kraftfahrzeugs verknüpft ist und das Reifengeschäft auch noch heute 60 % des Gesamtumsatzes ausmacht, ist Goodyear mit über hundert Werken rund um die Welt auf zahlreichen anderen Produktionsgebieten tätig. Mit seiner Diversifikationspolitik bewies das Unternehmen ebensoviel Elastizität wie sein wichtigster Rohstoff, der Kautschuk. Erwähnt sei nur, dass die Reifenerzeugung allein ein Produktionsprogramm von über 2200 verschiedenen Reifentypen und Reifengrössen bereithält, dass Goodyear Industriewaren wie Förderbänder und Treibriemen herstellt, mehrere Chemiewerke besitzt, Flugzeugzubehör wie Bremssysteme und Treibstoffbehälter herstellt, dass die Goodyear Aerospace Corporation sich auf dem Gebiet der Raumforschung betätigt, die Goodyear Atomic Corporation seit 1952 ein Atom-Forschungszentrum im US-Staat Ohio betreibt usw. Dieselbe Politik trägt nun auch in Colmar-Berg ihre Früchte.

Forschung und Entwicklung

Mitte der fünfziger Jahre, im Zuge der ständig wachsenden europäischen Motorisierung, stellte sich heraus, dass die Wünsche und Erwartungen der europäischen Automobilkäufer und -hersteller sich mehr und mehr von denen der entsprechenden amerikanischen Interessentengruppen zu unterscheiden begannen. Die Europäer verlangten in steigendem Umfang nach Reifen, die speziell den europäischen Bedürfnissen angepasst waren. Diese Erkenntnis hatte zur Folge, dass sich viele der tüchtigsten und erfahrensten Goodyear-Wissenschafter und -Techniker immer länger in Europa aufhielten, um die regionalen Märkte zu studieren und Konsequenzen für Entwicklung beziehungsweise Produktion daraus zu ziehen.

Dass Colmar-Berg als Sitz eines Entwicklungszentrums auf europäischem Boden ausgesucht wurde, ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass sich dort schon eine der modernsten Reifenfabriken befand. Denn ein bedeutender Teil der Arbeit dieses Zentrums besteht in der Herstellung von Versuchsreifen, was die unmittelbare Verbindung mit einer Produktionsstätte einfach unerlässlich machte. Zurzeit beschäftigt das Goodyear International Technical Center in Colmar-Berg über 800 Personen, wovon rund 200 Ingenieure und Techniker sind. In einem erst vor kurzem fertiggestellten modernen Gebäude planen und entwickeln Fachleute Reifen für den Weltmarkt mit Ausnahme der USA und Kanada. Das Zentrum leitet und koordiniert die Tätigkeit der in fast allen europäischen Ländern eingesetzten Kontaktingenieure, die regelmässig die technischen Führungsspitzen der Hersteller von Personen- und Lastwagen besuchen, um neue Reifen vorzuführen, Konstruktionsdaten bekanntzugeben und die technischen Forderungen der Automobilhersteller zu erfahren. In modernsten Laboratorien und auf der Strasse werden die in den verschiedenen Goodyear-Werken hergestellten Reifen geprüft. Auf Europas Strassen ist die Goodyear-Testflotte von Colmar-Berg fast Tag und Nacht unterwegs; mehr als zehn Millionen Testkilometer legte sie letztes Jahr zurück. Hochgeschwindigkeitstests werden von erfahrenen Testfahrern auf der zum Teil bereits fertiggestellten, vier Kilometer langen Testpiste auf dem Roost ausgeführt.

Reifenkord

13 Mio $ waren für den Bau des Werks und für seine Einrichtung auf einem 30 Hektar grossen Gelände in nächster Nähe der Goodyear-Reifenfabrik investiert worden. Neun Monate später wurden zusätzlich 325 Lux. Fr. investiert, um die Produktionsanlagen um 100 % zu vergrössern: Reifenkord von Luxembourg Industries S. A. wird überall dorthin exportiert, wo Goodyear Reifenwerke besitzt.

Reifenformen

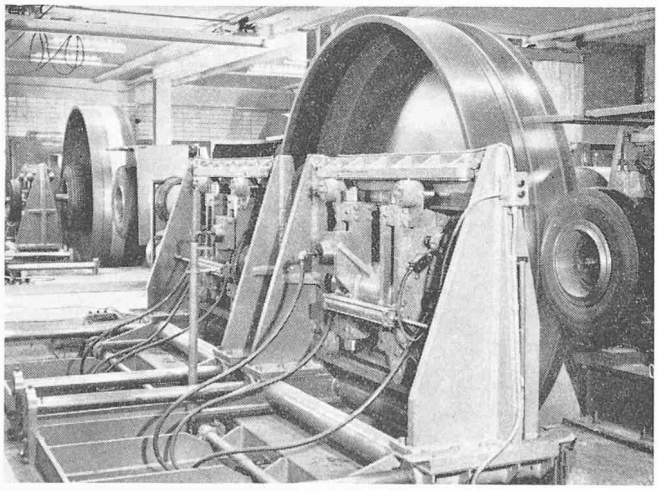
Ein weiteres Projekt wurde im März 1969 angekündigt, der Bau einer Reifenformenproduktionseinheit unter dem Namen Luxmold S. A., die ein Jahr später die erste Reifenform aus Aluminium herstellte. Für dieses Projekt waren 425 Mio Fr. Lux. bereitgestellt worden.

Reifenstahldraht

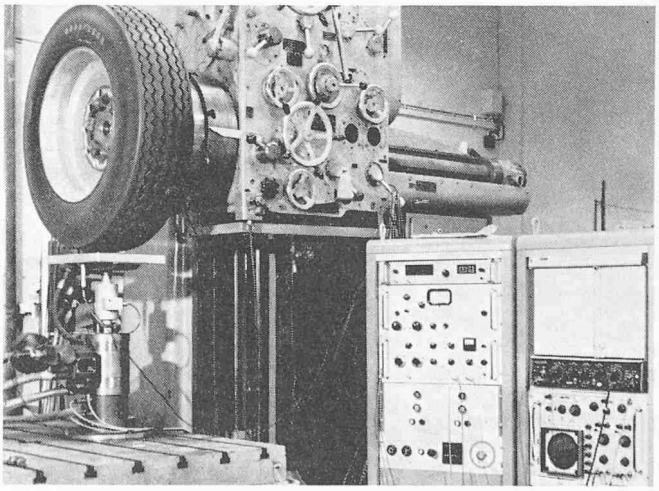
Eine halbe Milliarde wurde schliesslich in den Bau eines Drahtwerks in der Nähe der Ortschaft Bissen investiert: Luxwire S. A. ist das erste Drahtwerk des Goodyear-Konzerns. Es konnte Ende 1971 die Produktion aufnehmen.

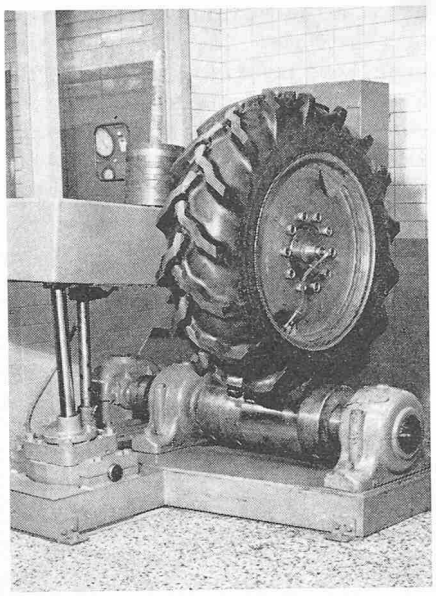
Insgesamt beschäftigt die Goodyear-Gruppe in und um Colmar-Berg rund 2700 Personen. Unlängst wurde bekanntgegeben, dass innerhalb der nächsten fünf Jahre zusätzlich tausend Arbeitskräfte benötigt werden, was aller Voraussicht nach kein einfaches Unterfangen sein wird, da es sich in der Regel um spezialisierte Arbeiter handelt. In diesem Zusammenhang sei hervorgehoben, dass Good-

GITC-Laboratorien: Prüfung der Reifen bei verschieden starkem Druck, auf glatter oder rauher Oberfläche

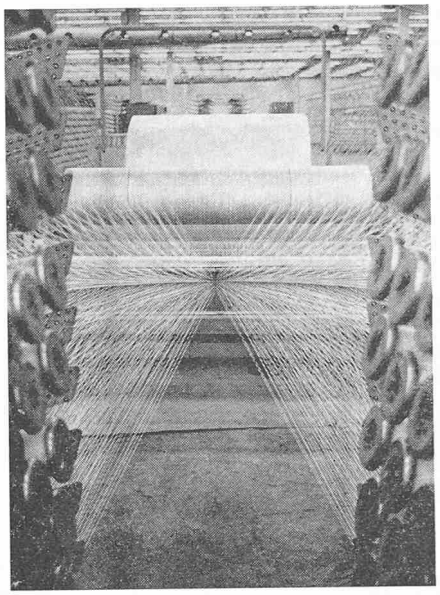


GITC-Laboratorien: Geräusch- und Erschütterungsmessung

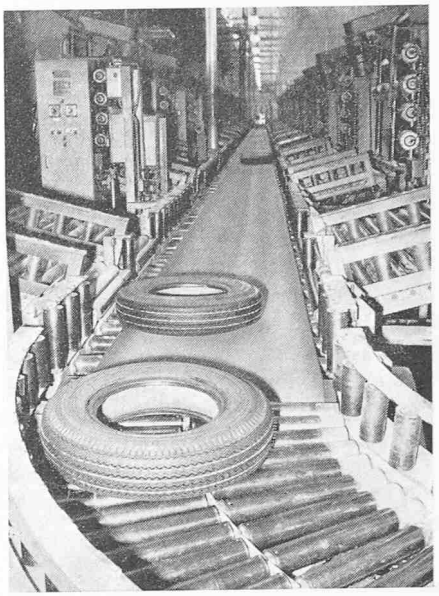




GITC-Laboratorien: Variation der Belastung



Herstellung der Karkassen aus gezwirntem Garn



Der fertige Reifen wird während 30 min unter Innendruck gekühlt

year S. A. am 1. September 1971 eine eigene Lehrlingswerkstatt eröffnete. Ein dreijähriger Lehrzyklus bereitet Maschinenschlosser, Elektriker, Dreher und Schweisser auf die Gesellenprüfung vor.

Ausblick

Was bringt die Zukunft? Die weitere Entwicklung des Industriezentrums Colmar-Berg-Bissen hängt weitgehend von der europäischen Marktlage im Automobilsektor ab. Experten begutachten diese Entwicklung für die kommenden Jahre als günstig, die Phase des Zweitwagens pro Haushalt zeichnet sich ab. Ein neues Projekt in Colmar-Berg ist in unmittelbarer Zukunft nicht zu erwarten, abgesehen von möglichen Erweiterungen der drei jüngsten Goodyear-Werke und eines kontinuierlichen Ausbaus des Internationalen Entwicklungszentrums. Weitere Investierungen in neue Projekte würden ausserdem den augenblicklichen Richtlinien der Regierung zuwiderlaufen.

Die für 1972 zu erwartenden Engpässe in der Trink- und Brauchwasserversorgung der Schweiz

DK 628.17

Von **H. Gassmann**, Aarau

Für 1972 ist mit einer Verknappung der Trinkwasservorräte zu rechnen. Die seit Anfang April erfolgten und noch zu erwartenden Niederschläge dürfen nicht überschätzt werden. Wenn auch damit Bäche und Flüsse wieder angeschwollen sind, so bleibt doch für längere Zeit ein grosses Wassermanko im Grundwasser und zur Speisung der Quellen bestehen. Wasserversorgungen, die den Bedarf nicht aus Seen oder Flüssen decken, werden voraussichtlich dann in Versorgungsschwierigkeiten geraten, wenn im Sommer/Herbst nach einer mehrwöchigen Trockenperiode (allenfalls mit Windeinfluss) die in dieser Jahreszeit normalen Temperatursteigerungen gegen 30°C eintreten, ergiebige Gewitterregen aber ausbleiben sollten und die Anlagen für ein Normaljahr gerade ausreichend bemessen sind.

Was kann vorgekehrt werden?

Dort, wo die Kapazität der Anlagen dieser ungewöhnlichen Spitze nicht gewachsen ist oder trotz vorhandener Leistungsreserve das verfügbare Wasserangebot nicht ausreicht, können doch Massnahmen getroffen werden:

1. Bessere Nutzung des vorhandenen Wassers

Verluste ausschalten

Leitungen, auch Quellfassungen und Reservoire, werden mit der Zeit undicht. So sollten vor allem ältere Leitungen, Hauszuleitungen, Leitungen in setzungs- oder rutschgefährdeten Gebieten und in Strassen mit Schwerverkehr regelmässig (zum Beispiel alle fünf Jahre) durch eine Spezialfirma auf Leckverluste untersucht werden. Der gute Wille des Brunnenmeisters allein genügt nicht. Hydranten sind auf Dichtigkeit zu überprüfen und vorschriftsgemäss zu schliessen. Auch die Hausinstallationen sind zu kontrollieren. Hundert undichte Hahnen (besonders bei Klosettspülkasten), die ständig tropfen, bedeuten einen unnötigen Verlust von gegen 50 l/min. Reparaturen sollten mit Fristsetzung verfügt werden, und deren Ausführung ist zu kontrollieren.

Gesamtverluste von 10 bis 15 % des durchschnittlichen Verbrauchs sind normal. Aber es sind schon Verluste von 100 % des Verbrauchs festgestellt worden.

Wasser bewirtschaften

Trinkwasser ist zu kostbar, als dass es für Zwecke verschwendet werden darf, die nicht dessen hohe Qualität erfordern. Zum Kühlen, zur Verdünnung von Jauche, zu gewissen Spülzwecken usw. genügt oft Wasser aus Bächen oder Drainagen. In Industrien lässt sich das Wasser oft zurückgewinnen und mehrmals verwenden.

Wenn die Versorgung prekär wird, soll das Waschen von Autos, das Rasensprengen, Füllen von Schwimmbecken usw. mit Trinkwasser untersagt und die Einhaltung solcher Verbote überwacht werden.

Das Abstellen der Leitungen zur Nachtzeit sollte möglichst unterbleiben, da sonst das Netz vollständig entlüftet