

INDUSTRIE

TRANSPORTBETON

Neue Trommeln

Dreihundert Straßenkolosse von fünf bis zwölf Tonnen Gewicht rollen für eine stille Revolution: Ihre rotierenden Stahltrommeln voll Beton verdrängen mehr und mehr die ratternden Mischanlagen von Westdeutschlands Baustellen.

Bereits 15 Millionen Kubikmeter Beton, fünfmal soviel wie 1960 und zwölf Prozent des gesamten Verbrauchs, werden in diesem Jahr von Mischwerken fern der Baustellen produziert und mit Trommelwagen ausgefahren. Die Zahl der Werke stieg in den letzten fünf Jahren von 150 auf über 550, der Umsatz von 150 auf 750 Millionen Mark.

Im elektronischen Kommandostand etwa der Mixbeton GmbH in Köln-Fühlingen vermag ein Techniker die Produktion von fast 1000 Tonnen Beton pro Tag zu überwachen. Er braucht nur der vollautomatischen Mischanlage jeweils eine der Lochkarten einzufüttern, in die 37 Normal- und 34 Sonderrezepte eingestanzt sind, und ein paar Knöpfe zu drücken.

Kies, Wasser und Zement werden dann genau nach den Anforderungen der Bauherren in stationären Großtrommeln gemischt und in die Transportbehälter gefüllt, deren Drehung das vorzeitige Erhärten des Betons auf dem Wege zur Baustelle verhindert. Bei größeren Entfernungen wird nur das Rohmaterial in die Lkw-Trommeln geschüttet; sie mischen es während der Fahrt.

Transportbeton ist nicht nur besser, sondern meist auch billiger als das Baustellenprodukt. Er erspart den Bauherren den Einsatz hochbezahlter Fachkräfte und teurer Maschinen, die während der Arbeiten oft nicht voll beansprucht werden. Zudem fehlt in Westdeutschlands Städten immer häufiger der Platz für große Kies- und Zementlager.

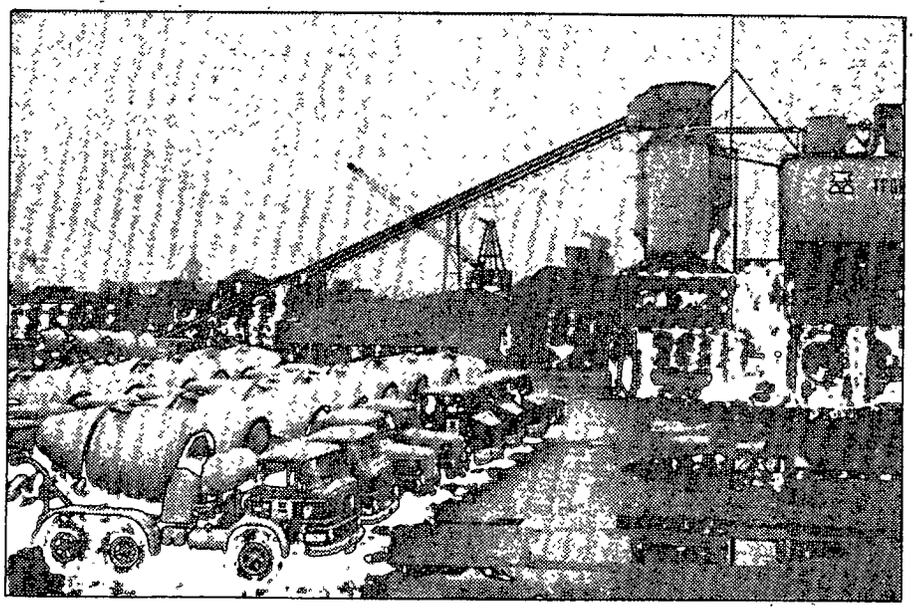
Im Winter kommt der Fertigbeton vorgewärmt an den Bau, so daß er noch bei Frost zwischen fünf und sieben Grad geschüttet werden kann.

Daß dennoch bislang amerikanische Größenordnungen (60 Prozent Marktanteil für Transportbeton) in Westdeutschland nicht erreicht wurden, liegt vor allem an dem beschränkten Aktionsradius der Mix-Werke.

Bei Entfernungen über 25 Kilometer wird der Transport zu teuer. Außerdem darf der Beton von den Werken, die meist neben Kiesgruben am Stadtrand errichtet werden, bis zum Einschütten an der Baustelle nicht länger als 90 Minuten unterwegs sein.

Zwar gibt es chemische Zusätze, die das Erhärten des Betons verzögern, aber sie sind zu teuer, als daß sie ständig benutzt werden könnten. Die Fahrer dürfen sie nur in Notfällen, etwa bei Pannen oder Verkehrsstauungen, anwenden.

So sind in ländlichen Gebieten die Mischwerke vorerst nur dünn gesät, während Großstädte wie Köln, Essen oder Hamburg schon bis zu 40 Prozent mit Transportbeton bauen. Die Investitionskosten, rund eine Million Mark für ein mittleres Werk und durch-



Transportbeton-Werk in Hamburg: Mischung nach Lochkarte

schnittlich 80 000 Mark für jeden Trommelwagen, lohnen sich nur, wenn die Produktion voll abgesetzt werden kann. Eigentümer sind meist deutsche Zementfirmen. Aber auch das englisch-kanadische Spezialunternehmen Ready Mixed Concrete Ltd. ist mit 20 Einheiten vertreten.

Transportbeton mischt, außer Seife und Margarine, in Westdeutschland auch der Unilever-Konzern.

POLIZEI

STRAFKARTEI

Alte Sünder

Ein Äppelwoi-Rausch kann den Führerschein kosten — auch dann, wenn der Autofahrer niemals bezecht hinter dem Steuer saß.

Eine Anfrage der Freien Demokraten im Frankfurter Stadtparlament brachte jetzt an den Tag, was Polizeipräsident Dr. Gerhard Littmann noch vor einem Vierteljahr glatt dementiert hatte: die Existenz eines polizeilichen Kraftfahrer-Sündenregisters, das weitaus pingeliger geführt wird als die Verkehrssünderkartei des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg.



Frankfurter Polizeipräsident **Littmann**
Kraftfahrer im Geheim-Dossier

Die Flensburger registrieren nur Verurteilungen wegen Verkehrsstraftaten sowie Verweigerungen und Entziehungen von Fahrerlaubnissen. Die Frankfurter dagegen nehmen — wie Magistratsdirektor Dr. Meier erläuterte — zur „Sicherheit der Allgemeinheit" auch Strafakten, Strafen für geringere Verkehrsdelikte (die von den Amtsgerichten nicht nach Flensburg gemeldet wurden), Hinweise von Polizeirevieren und sogar Mitteilungen von Privatleuten in ihre Kartei auf.

Mit Hilfe dieser Geheim-Dossiers will der Magistrat Autofahrern, die etwa als Fußgänger wiederholt volltrunken auf den Straßen der Äppelwoi-Metropole aufgegriffen wurden, die Fahrerlaubnis entziehen. Denn: „Wer wiederholt nachts zur Ausnüchterung auf einem Polizeirevier verbleiben muß, begründet mit seinem Verhalten die Annahme, daß er dem Alkohol in solchem Maße zugetan ist, daß daraus auch Schlüsse auf seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gezogen werden müssen."

Auch der Frankfurter Hans Josef Löw, 31, war im Verkehr zwölfmal mit Gesetzen in Konflikt geraten — er hatte gebührenpflichtige Verwarnungen nicht bezahlt, an Parkuhren die Zeit überschritten und sich ähnlicher Delikte schuldig gemacht. Aber nur in einem Fall hatte das Gericht eine Geldstrafe im Flensburger Sündenregister eintragen lassen.

Dennoch befahl die Polizei Löw zu einer theoretischen Fahrprüfung ins Präsidium, weil „erhebliche Zweifel" an seiner Eignung als Autolenker bestünden. Präsident Dr. Littmann an Löw: „Im übrigen verwarne ich Sie ausdrücklich mit dem Hinweis, daß Ihnen beim Bekanntwerden weiterer verkehrsrechtlicher Zuwiderhandlungen oder sonstiger, gegen Ihre Eignung sprechender Umstände die Fahrerlaubnis entzogen wird."

Selbst wenn das Kraftfahrt-Bundesamt nach Ablauf von zwei bis zehn Jahren eine Eintragung löscht, ist diese Verkehrssünde in Frankfurt noch längst

magnum
Nr. 57 Jahresheft 1965



triumph der frau

„Hat der Mann ausgespielt? Bestimmt die Frau das Bild unserer Zeit? Diese Fragen stellt magnum in diesem Heft, das dem Versuch gewidmet ist, eine Bilanz der Emanzipation zu ziehen."

In allen Buchhandlungen erhältlich.