

**Zeitschrift:** Cementbulletin  
**Herausgeber:** Technische Forschung und Beratung für Zement und Beton (TFB AG)  
**Band:** 36-37 (1968-1969)  
**Heft:** 16

**Artikel:** Einige Transportbeton-Probleme  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-153490>

#### 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:** 19.02.2026

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

# CEMENTBULLETIN

APRIL 1969

JAHRGANG 37

NUMMER 16

---

## Einige Transportbeton-Probleme

**Verfahren und wirtschaftliche Betonanwendung, Entmischung und die Gegenmassnahmen, kritische Zeitspanne zwischen Mischen und Verdichten.**

Die Anwendung von Transportbeton ist dadurch gekennzeichnet, dass die Betonmischungen nicht auf einzelnen Baustellen, sondern an einem bestimmten, günstig gelegenen Ort gemeinschaftlich hergestellt werden. Der fertig gemischte Beton wird herangeführt. Dabei kann man sich eine gewisse Rationalisierung des Zementtransportes ausrechnen, doch den Hauptgewinn des Verfahrens erbringt die rationelle Betonbereitung, die sozusagen am laufenden Band erfolgt. Auf den Baustellen werden dadurch Arbeitskräfte eingespart. Ferner braucht man keine grossen Mischerkapazitäten mehr zu installieren, die während 90% der Zeit nur zu 10% genutzt werden können, und in Weiterverfolgung dieses Gedankens gelangt man etwa auch zur Reduktion der einzusetzenden Kranleistung, wenn der Beton vom Werk bis in die Schalung geliefert werden kann mittelst mobiler Betonpumpen.

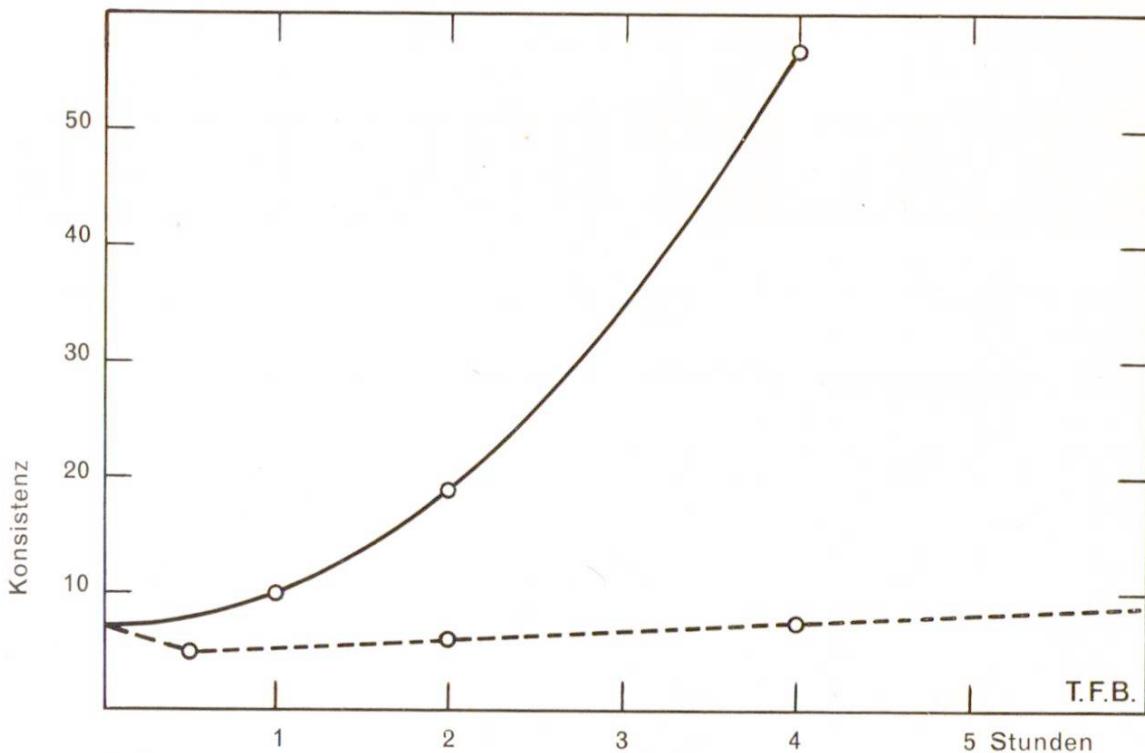


Abb. 1 Einfluss der Lagerungszeit von Portlandzement-Beton auf die Konsistenz (nach Wischers).

Ausgezogen: fortwährendes, langsames Mischen.

Gestrichelt: 2 Min. gemischt – abgedeckt ruhig gelagert – 1 Min. nachgemischt.

Konsistenzmaß: Hubstöße im Powersgerät.

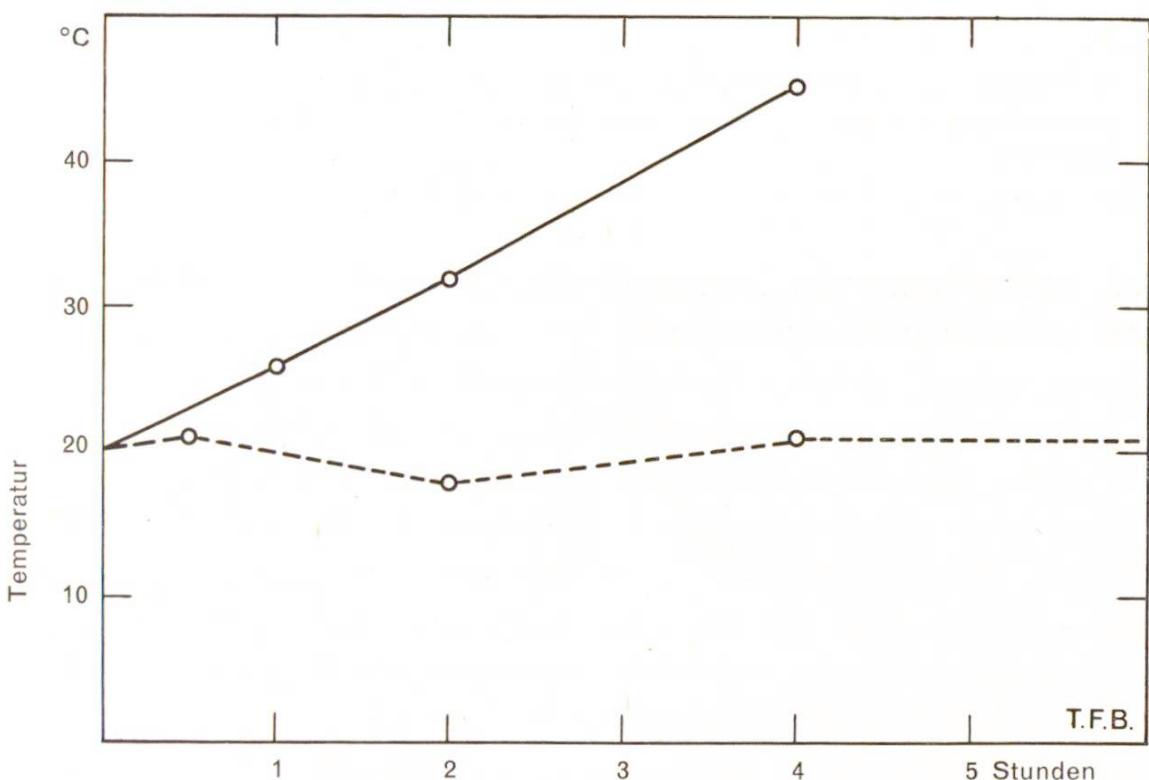


Abb. 2 Einfluss der Lagerungszeit von Portlandzement-Beton auf die Temperatur der Betonmischung (nach Wischers).

Ausgezogen: fortwährendes, langsames Mischen.

Gestrichelt: 2 Min. gemischt – abgedeckt ruhig gelagert

3 Diese betriebswirtschaftlichen Vorteile des Transportbetons zeigen sich oft wenig wirkungsvoll, so dass sie durch auswertbare qualitative Verbesserungen des Betons ergänzt werden sollten. Im gleichen Bestreben wäre auch eine feinere Klassierung der Betonmischungen nach Anforderung und Leistung möglich mitsamt einer entsprechenden Preisabstufung. Solche Beiträge könnte ein gut ausgerüstetes Betonwerk ohne viel zusätzlichen Aufwand leisten, hingegen lassen sich diese Schritte nur erst zaghaft tun, da noch einschränkende Bestimmungen bestehen und das Problem der Qualitätsüberwachung von Transportbeton noch nicht zur Zufriedenheit gelöst ist.

Zwei ausgesuchte dringliche Fragen zur Qualität des Transportbetons sollen im folgenden kurz behandelt werden:

Bis Transportbeton in der Schalung liegt, wird er normalerweise fünfmal umgeschlagen, nämlich: Mischer-Silo-Lastwagen-Umschlaggerät-Kübel-Schalung. Transportbeton muss deshalb gegen **Entmischung** unempfindlich sein, besonders wenn der Transport in gewöhnlichen Lastwagen erfolgt. Bei den Umschlägen wird die Betonmasse relativ langsam beschleunigt und dann sehr rasch abgebremst. Dabei entsteht die unumgängliche Tendenz, dass die gröberen Körner weiter rollen als die feineren, und es ist offensichtlich, dass sich diese Entmischung bei Wiederholung des Vorganges nicht aufhebt, sondern steigert. Jeder kennt die Erscheinung und deren üble Folgen.

Die Erschütterungen während längerer Dauer beim Transport tragen ebenfalls zur Entmischung zwischen den Korngrößen des Zuschlages bei. Diesmal führt das raschere Absinken der gröberen Zuschlagskörner dazu. Die grundsätzliche Ursache ist die gleich wie im ersten Fall, nämlich die im Verhältnis zum Gewicht viel kleinere Oberfläche des groben Kernes. Beim Transport kann man zuweilen auch eine Entmischung zwischen Zuschlagstoff und Zementleim oder gar zwischen Zement und Wasser feststellen (Bluten, Wasserabscheidung).

Die Betonmischung für Transportbeton muss so beschaffen sein, dass solche Entmischungen möglichst nicht eintreten. Man erreicht das durch eine reichliche Dosierung mit einem steifplastischen, klebrigen Feinmörtel, in welchem die groben Körner gut eingebettet sind und festgehalten werden. Die Kornabstufung soll deshalb mehr gegen den feinen Bereich hin tendieren, und der Beton muss genügend Mehlkorn enthalten ( $400\text{--}450 \text{ kg/m}^3$  Mehlkorn 0–0,2 mm einschließlich Zement).

Diese Bedingungen führen zwar zu einem Beton mit sehr guten Eigenschaften, sie beschränken aber die vielfältigen technischen

4 und ökonomischen Anpassungsmöglichkeiten, die der Baustoff Beton mit der Variation seiner Zusammensetzung anbietet. Um diese ausnützen zu können, z.B. mit Pumpbeton, müssen Transportmischer zum Einsatz kommen.

Ein weiteres Problem des Transportbetons bildet die kritische Zeitspanne, die sich vom Moment der Wasserzugabe bis zum Verdichten in der Schalung erstreckt. Man weiss, dass von Anfang an die chemischen Reaktionen einsetzen, die schliesslich zur Erhärtung führen, doch man ist sich nicht ganz im klaren, wie und wann diese eine Beeinträchtigung der Betonfestigkeit verursachen.

Kürzlich hat **R. Weber** Versuchsresultate von **G. Wischers** publiziert (s. Literaturangabe [1]), welche einen Aufschluss über diese Einflüsse geben. Die Versuche wurden in einem abgedeckten Laborzwangsmischer durchgeführt und geben lediglich die Tendenz der möglichen Veränderungen an.

Abb. 1 zeigt die erstaunliche Tatsache, dass langsames, fortwährendes Mischen zu einer Versteifung führt, während die Konsistenz einer während 6 Stunden ruhig gelagerten Mischung, gemessen nach einminutigem Nachmischen, nahezu unverändert bleibt. Ähnlich unverändert bleibt die ruhende Mischung auch bezüglich der Temperaturentwicklung (Abb. 2) und der danach zu erzielenden Festigkeit (Abb. 3). Die Agitation fördert offenbar sehr

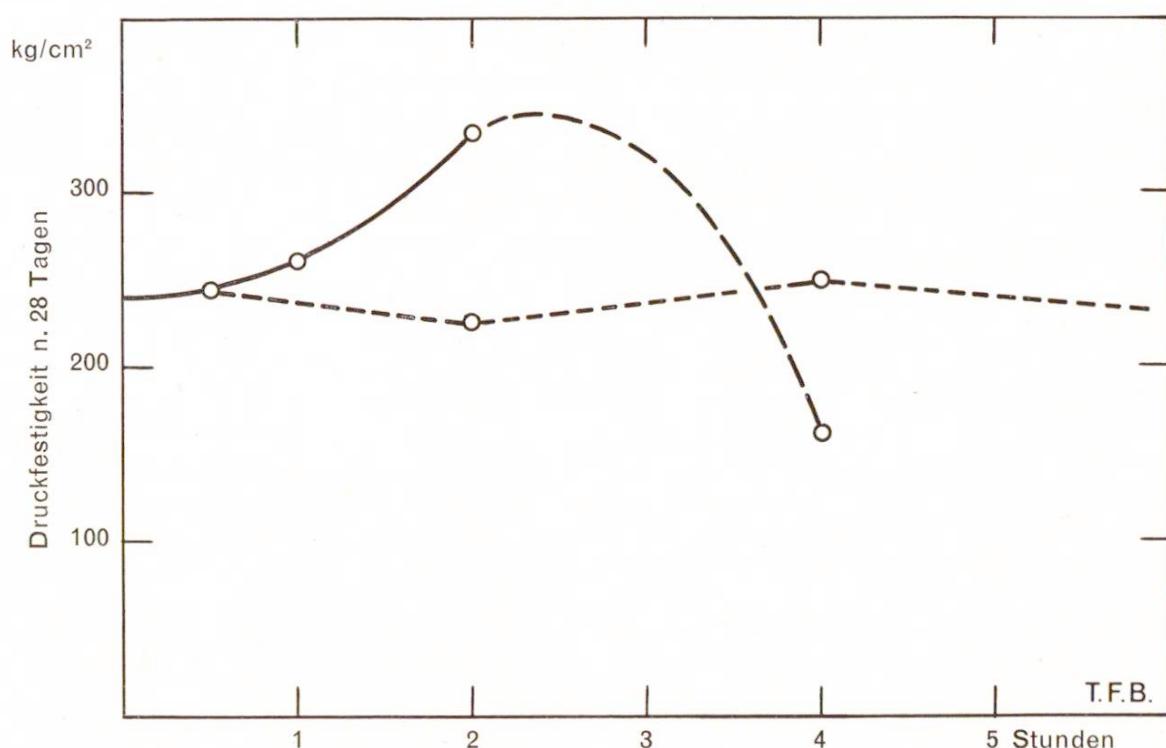


Abb. 3 Einfluss der Lagerungszeit von Portlandzement-Beton auf die Druckfestigkeit (nach Wischers).

Ausgezogen: fortwährendes, langsames Mischen.

Gestrichelt: 2 Min. gemischt – abgedeckt ruhig gelagert – 1 Min. nachgemischt.

**5** stark die Hydratation, was auch theoretisch unschwer zu deuten ist (s. Literaturangabe [2]). Ferner bestätigen die Versuche, dass die Betonfestigkeit auch dann kaum beeinträchtigt wird, wenn nach dem Abbindebeginn, also selbst nach 4 bis 5 Stunden, nachgemischt und verdichtet wird.

Diese Versuche sprechen gegen die ständige Agitation während des Transportes, hingegen für das kurze Nachmischen auf der Baustelle vor dem Einbringen. Wenn man einem Transportmischer begegnet, der mit stehender Trommel unterwegs ist, so ist das offenbar richtig und nicht falsch.

Beim Transport des Frischbetons auf dem gewöhnlichen Lastwagen ist keine Nachmischung möglich oder vorgesehen. Dadurch verkürzt sich die kritische Zeitspanne auf die Grenze, die uns der Abbindebeginn des Zementes vorschreibt, nämlich auf höchstens 1 Stunde bei 20° oder auf höchstens 2 Stunden bei 15°C oder weniger (Frischbetontemperatur). Die kritische Zeitspanne ist auf der Baustelle nicht bekannt, sofern auf dem Lieferschein nicht der genaue Zeitpunkt der Wasserzugabe eingetragen worden ist.

Entmischung und vorzeitiges Erstarren gefährden die Qualität von Transportbeton. Besondere Vorsicht ist angezeigt, wenn auf der Baustelle keine Nachmischung erfolgen kann. Tr.

#### **Literaturangaben:**

- [1] **R. Weber**, Anforderungen an den Transportbeton im Hinblick auf Fördern, Einbringen und Verdichten. «beton», **18**, 298 (1968).
- [2] **U. Trüb**, Baustoff Beton, p. 19 (Zürich, 1968).

---

Zu jeder weiteren Auskunft steht zur Verfügung die  
**TECHNISCHE FORSCHUNGS- UND  
BERATUNGSSTELLE DER SCHWEIZERISCHEN ZEMENTINDUSTRIE WILDEGG,**  
Telephon (064) 53 17 71