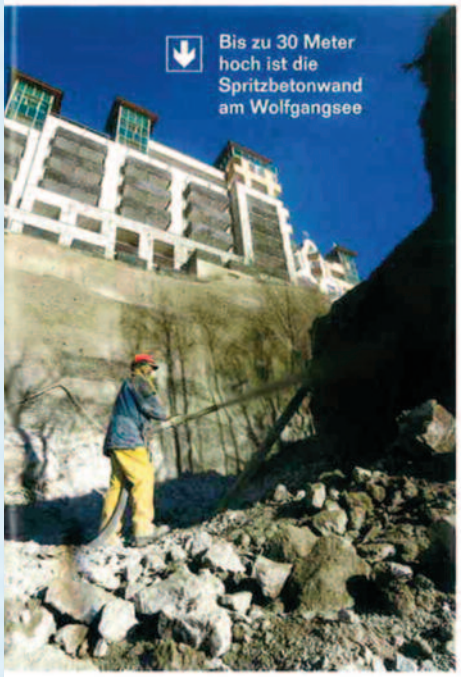
2009
PRESSESPIEGEL

FELBERMAYR®

www.felbermayr.cc


Bis zu 30 Meter hoch ist die Spritzbetonwand am Wolfgangsee

Baugrubensicherung auf hohem Niveau

Felbermayr-Spezialtiefbau ist auch für heikle Aufgaben ein profunder Partner: Seit Oktober werden am Eventresort Scalaria am Wolfgangsee 1.300 Quadratmeter Fels gesichert.

Schon jetzt ist das Eventresort Scalaria am Wolfgangsee ein oft zitierter Eventschauplatz. Mit rund 440 Betten zählt das Hotel nicht nur zu den exklusivsten, sondern auch zu den größten der Region. Ein weiterer Ausbau unter Mitwirkung des Felbermayr-Spezialtiefbaus soll dem Hotel jetzt noch mehr Attraktivität verleihen.

Hohes Niveau

Als Baugrubensicherung auf hohem Niveau lässt sich die bis zu 30 Meter hohe und senkrechte Spritzbetonwand am treffendsten beschreiben. Baubeginn für das Großprojekt, bei dem rund 28.500 Kubikmeter Fels mittels sechs Bagger und Abbauhammer abgetragen werden, war Mitte Oktober. Den Auftrag für die dazugehörige Baugrubensicherung hat das Team des Felbermayr-Spezialtiefbaus von der ausführenden ARGE bekommen. „Insgesamt werden wir rund 1.300 Quadratmeter Fels sichern", erklärt Bauleiter Michael Messner. Dabei werden etwa 300 Kubikmeter Spritzbeton und 2000 Laufmeter Anker für die Befestigung von etwa 6 Tonnen Bewehrung notwendig sein. Neben den Dimensionen des herausragenden Projektes stellt auch die geologische Situation direkt am Ufer des Wolfgangsees eine besondere Herausforderung dar. So haben die Geologen schon im Vorfeld schwierige Berechnungen machen müssen, erklärt Messner und setzt fort: „Der Fels ist mit sehr vielen geologischen Störzonen sowie Schächten und Tunnels durchzogen, auf die man spezielles Augenmerk richten muss". Darauf sei natürlich auch beim Setzen der mehrere Meter in den Fels ragenden Anker für die Bewehrung zu achten. „Die untere Kante des Spritzbetons liegt vier Meter unter dem Seespiegel", nennt Messner noch ein beachtenswertes Detail und weist auf zusätzliche, sehr schwierige Winterbaumaßnahmen hin: „Aufgrund der örtlichen Gegebenheit mussten wir mit dem Spritzbetonschlauch, über Dächer hinweg, von der Pumpe bis zur Baustelle, eine Entfernung von mehr als 200 Metern zurücklegen", das erfordere auch einen besonders leistungsfähigen Kompressor. Somit liefert schon die Baustelle mehrere „Wow-Effekte".

Man kann also bestimmt noch auf weitere Highlights nach der Eröffnung in einigen Monaten gespannt sein. ☒

2000 Laufmeter Anker befestigen sechs Tonnen Bewehrung

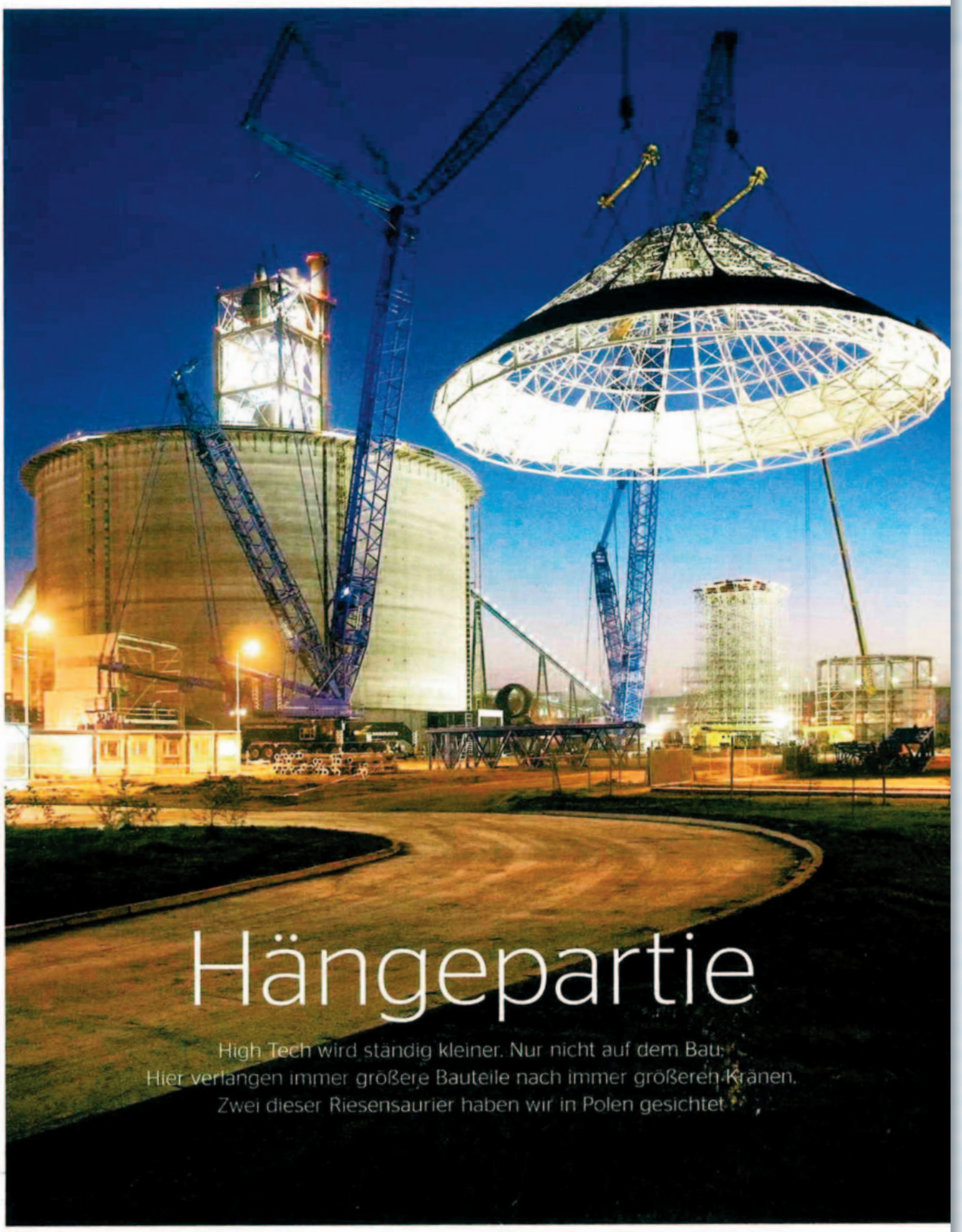
Steirischer Schwertransport

Neue Wege

Mit einem Selbstfahrermodul (SPMT) war Felbermayr erstmals auf Bundes- und Landstraße unterwegs. An Bord: ein 221-Tonnen-Trafo. Die ersten 80 Kilometer wurden mittels 20-achsigem Tieflade-waggon durchgeführt. Mitte September begann die letzte Etappe vom Bahnhof Donawitz bis in das Umspannwerk Hessenberg. Das Besondere daran: Der Trafo wurde auf den letzten zehn Kilometern mit einem „Selbstfahrer" zum Zielort transportiert. „Mit dem SPMT können nicht nur engste Kurvenradien bewältigt werden, er verfügt auch über einen hydraulischen Ausgleich, mit dem eine Lageveränderung der Last in Längs- und Querrichtung möglich ist", erklärt Jürgen Steinbrecher von der Felbermayr-Transportabteilung in Wels. Der Transport, der im Auftrag von Siemens Transformers Austria für die Verbund-Austrian Power Grid AG durchgeführt wurde, war zugleich der erste Einsatz des SPMT auf einer öffentlichen Straße. Erfolgreich abgeschlossen wurde der Transport mit der Fundamentstellung des Trafos im Umspannwerk. Mittlerweile ist der Trafo in Betrieb.

Bösendorfer-Flügel kam geflogen

MARCHTRENK – Einen zweieinhalb Tonnen schweren Bösendorfer-Konzertflügel bekam kürzlich der Jazzpianist Dietmar Gabl geliefert. Das Instrument wurde mit einem Kran direkt in Gabls Haus gehoben. Foto: Privat



Hängepartie

High Tech wird ständig kleiner. Nur nicht auf dem Bau. Hier verlangen immer größere Bauteile nach immer größeren Kränen. Zwei dieser Riesensaurier haben wir in Polen gesichtet.

FOTOS: YORCK DERTINGER FÜR PLAYBOY

Sicher: Gottfried Hrast hat in jeder Situation den Durchblick

Kraftprotz

Um das Dach auf das neue Silo der Zementfabrik Lafarge im polnischen Piechcin zu heben, waren zwei Kräne notwendig. Das österreichische Logistikunternehmen Felbermayr schickte neben dem selbstfahrenden Kran Liebherr LG 1750 auch den Raupenkran LR 1750 in den Einsatz. Zwei Wunderwerke der Ingenieurskunst

Standfest: Damit der Kran stabil steht, muss der Grund zuvor verdichtet werden. Denn ein kippender Kran ist nicht aufzuhalten

Die **Hakenhöhe** des LG 1750 beträgt **194 Meter,** die absolute Höhe **200 Meter.** Einen höheren Mast hat kein straßenfahrbarer Autokran.

Die **maximale Tragkraft** des LG 1750 (wie auch des LR 1750): **750 Tonnen** – ein mittelgroßes Parkhaus voller Porsche Cayennes.

Damit ihn die Lasten nicht aus dem Gleichgewicht bringen, braucht der Kran Ballast. Auf der **Drehbühne** ist Platz für **170 Tonnen,** der optionale **Schwebeballast** kann bis zu **400 Tonnen** wiegen.

Verkaufsstart für den LG 1750 war im Frühjahr 2005. Bis heute wurden **20 Stück** verkauft – für je rund **7 Millionen Euro.**

Der LG 1750 hat **acht Achsen,** davon sind vier angetrieben. Leer bringt er **96 Tonnen** auf die Waage, sein Achtzylinder-Dieselmotor hat **598 PS.**

Die beiden Monster strecken sich gewaltig. Gute sechzig, vielleicht siebzig Meter ragen ihre tonnenschweren Arme in den nebligen Abendhimmel. Sie drehen sich, sie winden sich, langsam, aber zielsicher. Ihr tiefes Wehklagen tönt durch die Herbstluft – es klingt wie Walgesang oder wie der Soundtrack von „Jurassic Park".

Die beiden Dinos tragen profane Namen: LG 1750 und LR 1750. Beides Serienanfertigungen. Riesige Kräne, der eine auf einer Raupe unterwegs, der andere auf Rädern, auf 16 mannshohen Reifen. Monstergeräte, die Filigranarbeit leisten. Denn hier und heute kommt es auf jeden Millimeter an. Jede Unstimmigkeit zwischen den Kränen, die gemeinsam ihre Last nach oben hieven sollen, hätte fatale Folgen.

Nur für Männer wie Franz Schöberl, 52, und Manfred Kapeller, 44, ist das ein Routinejob. Die beiden Kranführer wissen genau, wie sie die Hauptfiguren in diesem Logistikspektakel dirigieren müssen. Denn LG 1750 und LR 1750 tun, was immer man ihnen befiehlt. Dafür haben sie Joysticks und Monitore, auf denen dreistellige digitale Zahlenkombinationen durcheinanderwirbeln.

Eine Zementfabrik in Piechcin, mittendrin in Polen. Zur Modernisierung der Fabrik wurde ein gigantisches Silo gebaut – 37 Meter hoch, aus Beton. Nur das Dach fehlt noch. Es liegt fertig verschweißt und montiert neben dem Silo. Wie schwer es ist, kann keiner exakt sagen: laut Berechnungen irgendetwas zwischen 340 und 370 Tonnen. Aber genau wird man das erst wissen, wenn die Kräne das Riesendach angehoben haben. Und erst dann wird sich zeigen, ob auch genug Ballast aufgelegt wurde, ob statisch alles passt und ob die Schweißnähte überhaupt halten.

Noch nie wurde in Europa ein Gegenstand mit einem solchen Durchmesser gehoben: 58 Meter, deutlich größer als die Kuppel des Petersdoms.

„Noch nie" – das kennt Gottfried Hrast, der Einsatzleiter. Der 61-Jährige, kaum 1,60 Meter groß, ist der wahre Herr über die Riesenkräne. Sein Mantra lautet: „Ruhe, Ruhe, Ruhe. Nur nicht nervös werden."

So wie 2004 in Athen: Da waren sie beim Bau des Olympiastadions hoffnungslos im Verzug. Hrast mit seinen Kränen und seiner ruhigen, präzisen Art hat „die Olympischen Spiele gerettet". Er sagt es nur halb im Spaß.

Heute nerven ihn die Sicherheitsauflagen der polnischen Behörden. „Sicherheit geht vor, ja, ja, aber bei so viel Sicherheit, da kannst ned arbeiten", sagt Hrast in seinem kehligen Tiroler Dialekt. Es ist ja noch nie was passiert.

Seit 40 Jahren ist Hrast im Kran-Geschäft, „da kennst die Materie". Nur ein einziges Mal kam er in Schwierigkeiten, noch zu DDR-Zeiten in den Achtzigern. Als er im Leuna-Chemiewerk mit einem Dreißigtonner umkippte. Alles drehte sich, er war kopfüber irgendwo dagegen geprallt, und kurz durchzuckte es ihn: „Jetzt bist tot."

War er aber nicht. So haben sie den Kran schnell wieder hingestellt, und weil es schon Abend war, hat keiner was mitbekommen.

Wer mit Riesenkränen ein Riesendach auf ein Riesensilo heben will, muss warten können. Sehr lange warten. Lähmend langsam gehen die Aufbauten voran. Bis die Statiker wieder irgendetwas neu berechnet haben, bis die Sicherheitsmenschen grünes Licht geben – immer warten. Bis es endlich wieder weitergeht, nach zehn Minuten oder nach zehn Stunden. Eine gute Woche haben zehn Mann täglich zehn Stunden gearbeitet, um die zwei Kräne aufzustellen.

Drei Monate hat die Vorbereitungszeit insgesamt gekostet. Allein zwei Wochen hat man in der Projektabteilung der österreichischen Firma Felbermayr an der „Method Study" herumgerechnet. Bis alles im Rechner durchsimuliert war, die genaue Position der Kräne, jede ihrer Bewegungen. Funktionieren soll es nun so: Beide Kräne heben das Dach bis auf 40 Meter. Dann fährt der Raupenkran – der andere bleibt stehen – langsam einige Meter zurück, während gleichzeitig beide einschwenken und das Dach auf dem Silo absetzen.

Schwerindustrie: Nicht nur die Kräne haben ganz schön zu heben. Auch die Männer, die sie auf- und wieder abbauen, leisten Schwerstarbeit

Die Raupe, den LR 1750, mussten 76 Schwertransporter nach Piechcin verfrachten. Doch der Aufwand lohnt, sagt Radoslaw Buchta von der polnischen Baufirma Zeman HDF, der Auftraggeber. „So konnten wir simultan arbeiten", sagt er. „Es hätte fünf Monate länger gedauert, das Dach erst auf das fertige Silo zu bauen."

Die Polen haben alles vorbereitet. Haben den Boden verdichtet, damit der Kran auch wirklich aufgestellt werden kann. Haben Schotter und Beton Schicht um Schicht aufgetragen, damit die Kräne mit ihrer Last von bis zu 750 Tonnen sicher stehen. „Des hams gut gemacht", lobt Hrast. Er lobt nicht oft.

Hrast ist müde. Nicht nur heute, sondern überhaupt. „Seit 40 Jahren bin ich unterwegs", denn in dieser Größenordnung wird überall auf der Welt gebaut, ständig und immer aufs Neue. Aber nie dort, wo sein Zuhause ist. „Es bleibt so viel zurück, das kann man nie mehr aufholen", sagt er. Sein Urlaub dieses Jahr: drei Tage Adria. Nächstes Jahr will er sich zur Ruhe setzen. Auf Johannesburg, wo beim Stadionbau für die WM 2010 bald die Kräne seines Arbeitgebers stehen werden, kann er gut verzichten.

Die letzten Gegengewichte sind montiert, die Behörden scheinen besänftigt. Kranführer Manfred hat sich noch einmal aufgeregt, hat auf seinen Kollegen Franz geschimpft. Die beiden wirken wie ein altes Ehepaar, fast wie Walter Matthau und Jack Lemmon. Denn trotz all der Streiterei, wo der eine den anderen gepflegt als „Depp" oder „Oarsch" bezeichnet, können die zwei nicht ohne einander. Sie müssen filigran zusammenarbeiten. Die Choreografie hier ist Handarbeit. Weicht einer nur Millimeter ab, kann das bei diesen Hebelverhältnissen an anderer Stelle eine Differenz von einem halben Meter ergeben. Gefährlich viel.

Um kurz nach fünf am Freitagnachmittag, nach über einer Woche des Aufbauens und Wartens, hebt das Dach ab. Der weiße Stahlkoloss schwebt etwa 50 Zentimeter über den Stützen. Hrast ist zufrieden, das Dach hat sich kaum verwunden.

Das Warnlicht bei Kranführer Franz blinkt aufgeregt. Er hat seine Weste und seinen Helm drübergehängt – so kriegt es keiner mit. Denn wenn die übereifrigen Sicherheitsaufseher irgendwo irgendwas blinken sehen, muss wieder alles neu berechnet werden, dann kommt vor Mitternacht keiner ins Bett. Franz weiß, was richtig ist und was gefährlich, viel besser als jede Warnlampe.

Nach einer Viertelstunde ist der Test vorbei: Alles hält, Wind moderat. Jetzt geht es nach oben, mit einer für die Zähigkeit der letzten Tage atemberaubenden Geschwindigkeit. Nach zehn, fünfzehn Minuten wirkt das Dach, von unten mit goldgelbem Licht beschienen, völlig unwirklich. Wie ein Ufo, das majestätisch abhebt in die Dämmerung. Independence Day in Piechcin.

Gottfried Hrast ist in einen roten Käfig geklettert und wird nach oben gehoben. Er muss mit dem Dach auf gleicher Höhe bleiben, um die Balance zu kontrollieren. Hin und wieder raunzt er in sein Walkie-Talkie, das am Kragen klemmt. So etwas wie „Manfred, stopp", wenn der zu schnell hebt. Das Dach hat den höchsten Punkt erreicht, jetzt wird eingeschwenkt und abgesetzt. „Den Rest machen's allein", sagt Hrast und meint Manfred und Franz. Nach zwei Stunden ist das Dach auf dem Silo. Die Kräne haben ihren Job erledigt.

Der LG 1750 darf hierbleiben, für letzte Arbeiten am Silo. Der Raupenkran LR 1750 muss weiter, noch am Abend werden ihm die ersten Teile abgeschraubt. In drei Tagen muss alles verladen und auf dem Weg nach Niederösterreich sein. Dort ist eine Trockentrommel in einem Spanplattenwerk zu montieren. Eine sehr große. *Detlef Dreßlein*]

Transporte, die bisher als undurchführbar galten, macht Felbermayr Transport- und Hebetechnik mit einer Niederlassung in Klagenfurt möglich.

Schwere Lasten leicht transportiert

„Wir decken alle Facetten des Projektgeschäftes ab", sagt der Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetechnik, Wolfgang Schellerer. Gemeinsam mit dem Tochterunternehmen BauTrans werden im Jahr 250 Schwerlastgarnituren erfolgreich durch ganz Europa bewegt.

Mit dazu gehören Raupenkräne mit Traglasten von bis zu 1000 Tonnen im Sonderlastfall. Für die Bahntransporte stehen Spezialwaggons von sechs bis 32 Achsen zur Verfügung. Mit einem dieser Waggons wurde vergangenes Jahr einer der schwersten Bahntransporte Europas durchgeführt. Dabei wurde ein 348 Tonnen schwerer Generator für ein Gas- und Dampfkraftwerk nach Timelkam Oberösterreich transportiert.

Herzstück von Felbermayr ist der Schwerlasthafen Linz. Hier werden die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser in jeder erdenklichen Variante kombiniert.

Tragende Säule des Unternehmens ist auch der Bereich Schwermontage.

Ergänzend zum europaweiten Engineering- und Projektgeschäft ist Felbermayr auch international mit der Mobilkran-, Arbeitsbühnen- und Staplervermietung auf Expansionskurs.

Kontakt: Tel. 0463/722 41.

Das Kärntner Güterbeförderungsgewerbe trägt auf vielfältigste Weise zur hohen Lebensqualität in Kärnten bei. Weitere Informationen unter www.dietransporteure.at

WKO.at
WIRTSCHAFTSKAMMER KÄRNTEN
Die Transporteure

1.600 t schwere Konstruktionen aus Stahl und Stahlbeton werden als Einheit auf 30 m Höhe gehoben

Dipl.-Ing. Ernst Morgenbesser, Geschäftsführer UNIQA Immobilien-Service GmbH

Peter Zeman, Geschäftsführer von Zeman International

die Errichtung der restlichen 11 Geschoße ab dem späteren 8. Stockwerk ohne weitere Unterstellungen möglich ist. Sowohl die schweißtechnische Aufgabenstellung, die der Zusammenbau der Hauptfachwerke darstellt – es waren Fachwerkknoten mit bis zu 100 mm dicken Blechen aus hochfesten Baustählen an der Baustelle zu verschweißen –, als auch die Herausforderung, zwei fertige Geschoße mit jeweils etwa 450 m² und einem Gesamtgewicht von rund 1.600 t rund 27 m zu heben, forderte die ganze Kreativität und Fachkompetenz des technischen und handwerklichen Personals von ZEMAN.

Ing. Mag. Peter Zeman, Geschäftsführer von Zeman International: „Diese spektakuläre Hebung von über tausend Tonnen Stahl hat uns vor die Herausforderung gestellt, all unsere Kompetenzen in Planung und Statik, der Ablauforganisation sowie schlussendlich in der Fertigung und Montage zu vereinen. Sie war bereits wesentlicher Teil eines Alternativangebotes, mit dem wir unser spezielles technisches Know-how in die Arbeitsgemeinschaft einbringen und die Auftragsvergabe entscheiden konnten."

STRABAG AG-Vorstand Franz Urban: „Die STRABAG ist ein erfahrenes Bauunternehmen mit sehr hoher Kompetenz im Stahlbetonbereich. Es ist uns optimal gelungen, die Kombination, der auszuführenden Stahlbetonleistung mit den komplexen Stahlbauanforderungen – eine für das (samtobjekt kritische Schnittstelle – zu (verbindenden Nahtstelle für den Invest machen."

Der Hub

Innerhalb nur eines Tages wurde ein vor tigtes Tragwerk aus 1.600 Tonnen Stahl 550 t) und Stahlbeton (rund 1.050 t) – da spricht dem Gewicht von rund 1,3 Kilom der modernen ULF-Straßenbahnzüge – Hilfe hydraulischer Pressen in über 30 M Höhe gehoben. Durchgeführt wurde die bung von einem Hydrauliksystem mit ei Druck von 220 Bar. Die technische Ausri tung für den Hubvorgang bestand im eir nen aus Hydraulikaggregat und Steuere heit für den Synchronhub aller 8 Heber - Anhebepunkte mit je zwei Hebern. Davo hatten 4 Heber eine Tragkraft von 400 T nen und 4 Heber eine Tragkraft von 200 nen. Acht Anhebepunkte mit je zwei Litz bündeln mit einem Durchmesser von 16 220 mm. Der Hubweg erfolgte von 3 auf mit einer theoretisch möglichen Hubgeschwindigkeit von rund 5 m pro Stunde.

Diese von der Stahlbau-Arbeitsgemei schaft Praterstraße 1 gebaute Konstruk wird in Zukunft weitere zehn Hotelgesc und ein Restaurant im 18. Stockwerk tr Die Tragwerksplanung erfolgte gemeins mit dem ZT Büro Werner Consult und Z Roller.

Riesenkran wartet auf Bohrer

Vorarlberger Spezialunternehmen rüstet für Demontage des Bohrgiganten.

Lauterach (VN-stp) Ob wie geplant Ende September/Anfang Oktober oder erst einige Wochen später – für die Techniker, die den Bohrgiganten, der sich derzeit durch den Pfänder frisst, im Weidach wieder demontieren müssen, spielt keine gravierende Rolle. Wichtiger ist der Umstand, dass das rund 2000 Tonnen schwere Gerät von „geeigneten Werkzeugen erwartet" wird.

Auslösendes Moment

Und dafür wird schon jetzt Sorge getragen: Im Liebherr-Werk in Süddeutschland haben die Vorbereitungen zur Überstellung des leistungsfähigsten Krans im Bodenseeraum begonnen, kommende Woche wird das riesige Gerät anrollen und bei der Bau-Trans in Lauterach stationiert.

> *Wenn der Kran erst einmal zur Verfügung steht, wird er auch genützt.*
>
> CHRISTOPH NÜSSLER, GF BAU-TRANS

„Der Auftrag zur Demontage des Tunnelbohrers war nur noch der letzte Anstoß zur Investition. Die Anschaffung des Krans war schon lange diskutiert worden, weil wir damit unser Angebot ergänzen und im weiten Umkreis das leistungsfähigste Gerät anbieten können", erläutert Bau-Trans-Geschäftsführer **Christoph Nüßler** im Gespräch mit den „VN".

Bau-Trans-Mitarbeiter Jürgen Stüttler erläutert den neuen Riesenkran, der in wenigen Tagen einsatzbereit sein wird.

(Foto: VN/Peter Strauß)

Nachfrage wecken

Er ist davon überzeugt, dass „mit dem Angebot auch die Nachfrage steigen wird." Es gehe nicht vorrangig darum, einen Kran für Maximallasten bis 400 Tonnen anbieten zu können, sondern darum, dass dieses Gerät auch ganz andere Nachfrage weckt. „Dieser Kran hat eine maximale Hubhöhe von 130 Metern und einen Teleskopausleger mit 60 Metern, das eröffnet ganz neue Möglichkeiten im Hochbau", denkt Nüßler bereits in die Zukunft.

Schon jetzt würden vermehrt Krane oder Hubschrauber eingesetzt, um Maschinen, Lüftungsaggregate oder ganze vorgefertigte Gebäudemodule zeitsparend an den vorgesehenen Ort zu hieven.

„Wenn die Planer wissen, dass ein noch leistungsfähigerer Kran zur Verfügung steht, können sie hinkünftig ganz anders disponieren", ist Nüßler von einer wirtschaftlich sinnvollen Auslastung des neuen Riesenkrans überzeugt.

Felbermayr testet neue Actros-Schwerlastzugmaschine

Mit dem Erlkönig auf Tour

Um seinen Job beneiden ihn selbst eingefleischte Trucker. Seit 23 Jahren pilotiert Karl Obermayer Schwerlasttransporte für die Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co KG durch ganz Europa. Im heurigen Jänner war er dabei mit dem neuen Actros 4165 SLT 8x6 unterwegs.

Was für die meisten Lkw-Fahrer absolut außergewöhnlich scheint, ist für ihn alltäglich. So auch die Tour, die Karl Obermayer Mitte Februar in den Linzer Hafen führte. Im dichten Schneegestöber waren zwei 50 Tonnen schwere Transformatoren zu verladen, die via Rotterdam ihre Reise in die USA antreten sollten. Während Newcomer hinter dem Steuer eines Lkw oft ihre liebe Mühe haben, einen 16,50 Meter langen Sattelzug zielsicher durch einen Kreisverkehr zu pilotieren, können den Schwerlastprofi, der seit mittlerweile 23 Jahren unter der Flagge der Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co KG unterwegs ist, auch die Daten des heutigen Transports nicht aus der Ruhe bringen. „28,5 Meter Länge, 3,5 Meter Breite, 4,3 Meter Höhe und 110 Tonnen Lastzuggesamtgewicht stehen in meinem Job tatsächlich an der Tagesordnung“, sagt Obermayer, während er den Trafo mit Ketten sichert. Ein letzter Rundgang um den 7-achsigen Spezialanhänger und der Felbermayr-Chauffeur öffnet die Türe der vorgespannten Schwerlastzugmaschine. „Was man von meinem derzeitigen Lkw sicher nicht sagen kann“, meint Obermayer begeistert und entert die Kabine.

Im Versuchsfahrzeug auf Tour

In der Tat steuert der nach eigenen Aussagen begeisterte Lkw-Fahrer Mitte März eine Actros Schwerlastzugmaschine, die so schnell nicht jeder in die Finger bekommt. Als Versuchsfahrzeug für das neue, auf der IAA in Hannover vorgestellte Modell hat der graue/silberne Actros im Antriebsstrang bereits die neue hydrodynamische Kupplung (VIAB) von Voith verbaut, die dafür sorgt, dass die unbändigen Antriebskräfte des 650 PS starken 8-Zylinder-Motors vollkommen ruckfrei auf die Straße gebracht werden (siehe Kasten). Als echtes Versuchsfahrzeug präsentierte sich der Actros nach außen hin gut getarnt, mit den bekannten Gesichtszügen des MP2. Was der Begeisterung von Karl Obermayer jedoch keinen Abbruch tun konnte. „Der Technologiewech-

Höchstleitung – der neue Actros 4165 SLT 8x6 hat einen V8-Motor mit 650 PS unter der Haube

Aufgestockt – das maximale Drehmoment liegt mit 3.000 Newtonmeter 25 Prozent über dem des Vorgängermodells

Testfahrer – Felbermayr-Chauffeur Karl Obermayer pilotierte Anfang des Jahres ein Erprobungsfahrzeug der neuen Actros-Schwerlastzugmaschine

sel im Antriebsstrang der Schwerlastzugmaschinen von Mercedes-Benz macht sich schon nach den ersten Metern durch ein deutlich schnelleres Ansprechverhalten bemerkbar“, urteilt er nach den ersten Tagen auf Tour mit dem Vorserien-Actros.

Noch mehr Drehmoment

Nachdem er auch nach mehr als zwei Jahrzehnten hinter dem Steuer einer Schwerlastzugmaschine von ständig neuen Herausforderungen spricht, die einen fixen Zeitplan ordentlich ins Trudeln bringen können, lobt er das gesteigerte Drehmoment, das gerade bei topographisch schwierigen Routen gefordert ist. „2.400 Newtonmeter im Vorgängermodell waren schon nicht zu verachten, mit aktuell 3.000 Newtonmeter bist Du jetzt natürlich der echte King of the Road.“ Bis ein Schwerlastzug so richtig auf Touren kommen kann, muss auf dem Weg zur Bundesstraße oder Autobahn nicht selten das eine oder andere Nadelöhr gemeistert werden. „Wenn es tatsächlich auf jeden Millimeter ankommt, ist der Rangiermodus der VIAB in seinem Element“, erzählt Karl Obermayer. Als absolut langstreckentauglich bezeichnet er dagegen die Schaltqualitäten der 16-Gang PowerShift, die sogar auf längeren Strecken ganz ohne manuelles Zutun des Fahrers agiert.

Neue Actros Schwerlastzugmaschine

Geballte Kraft unter der Megaspace-Kabine

Mit dem neuen Actros 4165 SLT 8x6 mit Voith VIAB Hydrokupplung eröffnet Mercedes-Benz ein neues Kapitel im Bau von Schwerlastzugmaschinen. Um die sprichwörtlichen Bärenkräfte des 650 PS starken V8-Motors so feinfühlig wie möglich auf die Straße zu bringen, haben die Entwicklungstechniker von Daimler in den Antriebsstrang zwischen Motor und Getriebe eine Turbokupplung von Voith integriert. Turbokupplungen werden seit Jahrzehnten in Lokomotiven oder Schiffen verbaut. Ihre Aufgabe ist es, den Kraftfluss im Antriebsstrang absolut ruckfrei aufzubauen. Auch beim Bremsen machen sie die Vorteile der nach ihrem Erfinder Hermann Föttinger benannten Flüssigkeitskupplung bemerkbar.

Weltreisende – die beiden jeweils 50 Tonnen schweren Transformatoren sind für einen Abnehmer in den USA bestimmt

REGION HAUSRUCKVIERTEL

EXPANSION Gruppe errichtet unter anderem neues Logistikcenter in Linz

Felbermayr will heuer 70 Millionen € in die Expansion investieren

Die geografische Vielfalt sowie die der angebotenen Produkte machen Felbermayr im Großen und Ganzen ziemlich resistent gegen die derzeitige Wirtschaftskrise.

„Bei uns geht's weiter", fasst Horst Felbermayr zusammen, wie die Stimmung in seiner Firma in Zeiten der Krise ist. Die Gruppe wird heuer zwar weniger investieren als im Rekordjahr 2008 (damals waren es 85 Millionen €), immerhin sind es aber 70 Millionen €, die in die Expansion fließen. Größte Projekte sind ein neuer Logistikterminal in Linz mit einem Investitionsvolumen von sieben Millionen € sowie ein acht Millionen € teurer neuer Standort in Bukarest. „Wir sind so breit aufgestellt, dass die Krise nur entschärft auf uns zukommt", sagt Felbermayr. Nachdem die Gruppe in den vergangen Jahren immer zwischen 15 und zwanzig Prozent gewachsen ist, rechnet er heuer mit einem Halten des Umsatzes von 394 Millionen €. Felbermayr: „Ich denke, das ist nicht unrealistisch."

Eine Auswirkung der Krise sei allerdings, „dass die Geschäfte kurzfristiger geworden sind", wie Wolfgang Schellerer, Chef der mit 65 Prozent Umsatzanteil größten Sparte Transport- und Hebetechnik (THT), sagt. Einige Großprojekte, vor allem aus der Autoindustrie, sind geschoben worden. Schellerer: „Wir können das aber durch geografische Breite und Vielfalt der angebotenen Produkte ausgleichen."

Die Krise kommt auf Felbermayr nur entschärft zu, ist Geschäftsführer **Horst Felbermayr** überzeugt

Breit aufgestellt

Zweite Sparte ist der Hoch- und Tiefbau, mit der Felbermayr nur in Österreich tätig ist. Neben Aufträgen wie der Errichtung des Autobahnanschlusses Eberstalzell/OÖ (Auftragsvolumen drei Millionen €) führt Felbermayr in dieser Sparte auch Spezialaufträge aus. Neu ist der zur Sparte THT gehörende Bau von Fahrzeugen für den Pipeline-Transport. Insgesamt besteht die Felbermayr-Gruppe aus elf Gesellschaften in zwölf Ländern. Erst kürzlich wurde eine weitere – die dritte – Niederlassung in der Slowakei gegründet.

Besonders wichtig ist Felbermayr die Ausbildung: Seit 2004 wurden 200 Lehrlinge ausgebildet. Insgesamt beschäftigt die Gruppe 1750 Mitarbeiter. Felbermayr ist zu 100 Prozent in Familienbesitz.

KARL LEITNER
karl.leitner@wirtschaftsblatt.at

Einschub der Landecker

Wie bei einem Zugfahrplan liefen die Vorbereitungen der ÖBB-Projektleitung zum Tausch der Landecker Eisenbahnbrücke. Alle Arbeitsschritte wurden genauestens in ein Zeitgerüst von acht Tagen eingearbeitet. Ab dem 22. April wurden die Arbeiten Schritt für Schritt umgesetzt.

In einer spektakulären Nachtaktion wurde die 100 Jahre alte bestehende Brücke aus dem Gleisbett geschnitten und mit schweren Raupenkränen herausgehoben. Im nächsten Arbeitsgang wurde die parallel lagernde neue Brücke seitlich eingeschoben. Zahlreiche Maßnahmen wie die Entfernung des Gleisbetts oder der Oberleitung sowie die Verlegung der Signal- und Telekomkabel mussten dabei mitberücksichtigt werden. Durch die neuralgische Lage der Baustelle sowie die umfangreichen Vorbereitungen musste der Straßenverkehr bei der Brücke in den Nachtstunden örtlich umgeleitet werden. In Summe investieren die ÖBB-Infrastruktur Bau AG rund 6,5 Mio. EUR in die neue Stahlbogenbrücke.

Riesige Raupenkräne und schwebende Brücke in den Nachtstunden

Nach Ostern wurden zuerst die beiden bestehenden stationären Kräne abgebaut. Ab 20. April lieferten 50 Lkw mit Tiefladern die Bauteile für die Errichtung von zwei Raupenkränen, die im Idealfall rund 750 t heben können. Diese Kräne waren erforderlich, da sie einerseits durch die größere Auflagefläche am Boden stabiler waren und zudem mobil zum Einsatz kommen konnten. So war es möglich, sehr nahe an das Tragwerk der bestehenden Brücke heranzufahren. Mit Beginn der Streckensperre wurden die Oberleitung abgetragen und die Kabel der Telekommunikation bzw. Signalanlagen verlegt. Als nächster Schritt hat

Cranes Today - Cementing Romania's place - Windows Internet Explorer

http://www.cranestodaymagazine.com/story.asp?storycode=2053003

Datei Bearbeiten Ansicht Favoriten Extras ? Konvertieren Auswählen

Cranes Today - Cementing Romania's place

Story index • Site map • News • Articles • Equipment news • Tenders • Jobs •

www.pvecranes.com

CRANES TODAY
The independent magazine of the crane industry

SITE SEARCH
Keyword ANY word Search

- Home
- Read about a crane type
- Read about a crane issue
- Read about a region
- Cranes Marketplace
- Middle East Cranes 2010
- Cranes Asia 2009
- Rigging Yearbook
- Crane Videos
- Opinion
- Job opportunities
- Links
- Events

- About us
- Media pack
- Buyer's Guide

- email newsletter
- rss feeds
- write to us now
- apply for a free subscription
- subscribe to ct
- enter fleet file 2010

STAHL CraneSystems
www.stahlcranes.com

CRANES TODAY MARKETPLACE
USED CRANES
EQUIPMENT
SPARES AND

Cementing Romania's place

A Liebherr LTM 1500-8.1 and a Demag AC 500 have been used to install a 165t cement mill at a cement grinding plant in Romania.

The two 500t capacity cranes were chosen in order to meet the required lifting radius of the job, which saw the cranes positioned up to 15m away from the mill's final position.

The LTM 1500-8.1 is equipped with an 84m telescopic boom and the AC 500 with a 56m telescopic boom, although only two sections of the boom of the LTM 1500-8.1 were telescoped.

Lifting contractor Felbermayr's Gabriel Puscoiu explains the job couldn't be completed with smaller cranes: "The maximum radius was 16m, and each crane had around 90t on the hook."

Puscoiu added high-quality lashing equipment was specified in order to minimise the risk of damage and scraping on the surface of the cement mill.

The 16.6m-long mill was transported from Belgium to its new home in Romania with the assistance of Abnormal Load Services' (ALS) Dutch and Romania operations. This included the use of a modular trailer, a barge and a ro-ro barge to move the massive piece from one country to the other.

This article features as part of the Eastern Europe regional focus published in the May edition of Cranes Today.

- Printable version
- E-mail to a friend

Click on images

The two 500t capacity cranes were used to install the 165t cement mill

Related articles

- AT tackles entire wind farm
- Liebherrs give rise to Romania's new national stadium
- Abnormal load movement system takes next step
- Cranes tower over Abu Dhabi's Landmark project
- An eye to the future
- Recession? What recession?
- W Eur still leads Liebherr sales, but E Eur grows fast

www.soulis-cranes.com.cy

Fertig Internet 100%

Ausgabe 80 | Juni/Juli 2009

Kran & Bühne

DAS MAGAZIN FÜR KRAN- UND ARBEITS-BÜHNEN-ANWENDER

12. Jahrgang

Die Tonnagen sind in Bewegung

TOP 20 Kran & Bühne

Vertikal Verlag | Sundgauallee 15 | 79114 Freiburg • PVST E46564 • Deutsche Post AG • Entgelt bezahlt

VertiKal .net

Ladenhüter Scherenbühnen? Am Wendepunkt • Überraschungen: Neue Mobilkrane • Volle Kontrolle: Fernsteuerungen

Vermieter Mobilkrane

Firma	Hakenhöhe	Geräte (ges.)	Raupenkrane	größtes Gerät	Standorte	Mitarbeiter
Schmidbauer	24860 m	338	6	1250 t	21	500
Felbermayr	23943 m	374	22	750 t	33	550
Prangl	23047 m	304	3	600 t	15	324
Franz Bracht	18854 m	195	14	1200 t	12	480
Maxikraft	15138 m	161	8	750 t	17	341
Grohmann	14000 m *	168	9	750 t	23	550
Breuer & Wasel	11500 m	121	7	1000 t	8	317
Schuch & Theis**	7985 m	99	4	1000 t	8	150
Ulferts	5300 m	73	5	650 t	6	100
Steil Kranarbeiten	5080 m	67	3	800 t	5	110
Colonia	5000 m	85	1	500 t	1	100
Riga Baumann	4562 m	69	2	750 t	3	98
Wiesbauer	4260 m	58	5	700 t	4	100
Eisele	4472 m	43	5	1200 t	3	67
Alfred Klug**	2512 m	31	4	500 t	6	74
Scholpp	2417 m	40	0	650 t	3	105
Toggenburger	2067 m	29	4	500 t	5	57
MSG Krandienst GmbH	2020 m	31	0	500 t	3	70
Knaack	2000 m	40	0	500 t	2	50
H.-J. Nolte Autokrane	1500 m	26	0	750 t	1	47

* geschätzt ** Angaben von 2008

Vermieter Arbeitsbühnen

Firma	Gesamthubhöhe	Geräte (ges.)	LKW-Bühnen	größtes Gerät	Standorte	Mitarbeiter
AVS SystemLift AG*	96800 m	7192	592	105 m	71	490
ABKS Partnerlift*	81730 m **	6500	450	103 m	105	930
Gardemann	78800 m	4450	450	100 m	>40	>400
Mateco	61200 m	3756	278	90 m	27	407
Felbermayr	37300 m	2130	72	103 m	33	120
Prangl	36123 m	2082	72	62 m	15	131
Gerken Arbeitsbühnen	19500 m	1595	195	101 m	14	220
Maltech (A)	17463 m	1375	55	53 m	7	104
AFI	15190 m	1075	0	32 m	8	55
MVS Zeppelin	11000 m	825	25	43 m	110	150
UP AG	10800 m	760	10	45 m	21	74
Paul Becker	9486 m	642	78	70 m	8	63
Schmidt	9000 m	700	100	88 m	4	60
Peter Cramer	8163 m	63	49	42,5 m	1	55
Baulift	6925 m	472	72	42,5 m	7	42
WS-Skyworker AG	4342 m	387	20	46 m	5	19
Butsch-Meier	3385 m	251	20	45 m	8	21
Mayer Hubarbeitsb.	2630 m	205	0	35	1	15
Ulferts	2220 m	137	12	105 m	3	12
Stirnimann	2167 m	150	10	43 m	3	15
Gigalift	1950 m **	110	30	42,5 m	6	14

* inkl. Kooperationspartner ** geschätzt

Ein Tandemeinsatz eines LG 1750 und einer LR 1750 von Felbermayr in Polen. Ein Silodach musste in einem Zementwerk auf 37 Meter Höhe eingehoben werden. Nach vier Stunden war vorbei, wofür zuvor einige Monate Vorbereitungszeit notwendig waren.

Porträt Wind-Menschen: Kranfahrer Stephan Lux

Er bewegt die größte Hebebühne der Welt, die Arbeiten in 103 Meter Höhe ermöglicht. Bei ihrer Konstruktion wurden besonders die Anforderungen der Windkraftbranche berücksichtigt. Stephan Lux befördert damit Servicetechniker, aber auch interessierte Schaulustige auf Augenhöhe mit einem Windrad.

An der Entstehung der 617 in Österreich bisher errichteten Windkraftanlagen waren unglaublich viele Menschen beteiligt. Das wird jedem klar, der schon einmal den Aufbau und die Wartung dieser technischen Wunderwerke beobachtet hat. An dieser Stelle möchten wir all jene vor den Vorhang bitten, die mit ihren „eigenen Händen" Windkraftanlagen errichten und pflegen. Zum Start der Serie „Wind-Menschen" sprachen wir mit Stephan Lux, dem Kranfahrer der neuen, weltgrößten Hebebühne der Firma Felbermayr.

Stolz auf seinen Job

Als das Transport- und Hebetechnik-Unternehmen Felbermayr den neuen Hubsteiger bestellte, fand sich niemand, der damit fahren wollte. Erstens schreckte sehr viele die Höhe ab (die Hebebühne reicht 103 Meter hoch) und zweitens wurden lange Auslandsaufenthalte, vor allem in Osteuropa, erwartet. Beides nicht jedermanns Sache.

Zum damaligen Zeitpunkt war Stephan Lux als Fernfahrer beschäftigt, also auch nicht viel zu Hause; als er das Inserat las, war er gleich begeistert: „Ich wusste, dass die Höhe für mich kein Problem darstellt. Ganz im Gegenteil: Was gibt's Schöneres als die Aussicht zu genießen? Auch das Fahren mit einem 60 Tonnen

Mit viel Gefühl bedient Felbermayr-Kranfahrer Stephan Lux (Mitte) die weltgrößte Hebebühne.

schweren, voll geländegängigen Schwerfahrzeug stellte ich mir eher als große Herausforderung und Freude vor. Meine Erwartungen sind voll in Erfüllung gegangen. Für mich ist wichtig und erfüllt mich ein bisschen mit Stolz, dass ich bei so einer umweltfreundlichen Branche mitarbeiten darf. Bei meiner bisherigen Tätigkeit als Fernfahrer habe ich ja nicht allzu viel zum Umweltschutz beigetragen, wenn ich daran denke, welche unnötigen Dinge ich oft durch die Gegend gefahren habe."

Das Einsatzgebiet dieser leistungsstarken Hebebühne ist zurzeit größtenteils in Windparks für Service- und Wartungsarbeiten. Dort genießt Stephan Lux auch das Verhältnis zu den Wartungsteams der Windkraftfirmen. Bisher mussten diese ja auf recht abenteuerliche Weise zu den Reparaturstellen; nun hebt Lux sie komfortabel, schnell und sicher dorthin. „Da ist die Atmosphäre schon mal automatisch gut, und die Leute sind sehr dankbar", so Lux. Und wenn notwendig, hilft er auch bei diversen Arbeitsschritten mit.

Anerkennung in der Branche

Auch sein Chef, Thomas Daxelmüller, ist mit der Leistung seines neuen Kranfahrers vollauf zufrieden: „Mit Stephan Lux haben wir den absolut perfekten Fahrer für dieses Gerät gefunden. Er ist absolut nicht aus der Ruhe zu bringen, ist stressresistent und hat das absolute Fingerspitzengefühl, das man für so ein Gerät auch unbedingt benötigt. Man hat natürlich eine riesige Verantwortung, wenn man so ein großes Gerät bedient. Dieser Verantwortung ist Stephan sich absolut bewusst und ihr auch gewachsen. Die Art und Weise, wie Stephan denkt und handelt, schätzen unsere Kunden sehr."

OÖNachrichten

Nr. 137 € 1,00 UNABHÄNGIG www.nachrichten.at

Gala für die besten Betriebe

Felbermayr, NKE Austria, CDE Communications Data Engineering, Fill, AMST Systemtechnik und Ebner Media & Management: Das sind jene Firmen, die gestern bei der Gala-Nacht der Wirtschaft, moderiert von Marie-Claire Zimmermann und Klaus Obereder (Bild), mit dem Pegasus – dem wichtigsten Wirtschaftspreis des Landes – ausgezeichnet wurden. Josef Fill bekam den Pegasus in Kristall für sein unternehmerisches Lebenswerk. Seite 13

Foto: Weihbold

OÖN GRAFIK

Kategorie
> 250 Mitarbeiter
1. Felbermayr
2. Rosenbauer International
3. MCE

Kategorie
50 bis 249 Mitarbeiter
1. NKE Austria
2. ifw Manfred Otte
3. seele Austria

Kategorie
bis 49 Mitarbeiter
1. CDE Communications Data Engineering
2. Energiewerkstatt
3. Schütze-Schuhe

Sonderpreis des Landes für
Unternehmenskultur
1. Fill GmbH
2. Internorm International
3. Krankenhaus der Barmherzigen Schwestern Linz

Sonderpreis des Landes für
Internationalisierung
AMST – Systemtechnik

Sonderpreis der WKO für
Frauen im Management
Susanne Ebner,
Geschäftsführerin der Ebner Media & Management

PEGASUS 2009
DER WIRTSCHAFTSPREIS DER OÖNACHRICHTEN

Pegasus-Gewinner 2009

Pegasus in Kristall für das
Lebenswerk
Josef Fill

OÖNachrichten

Nr. 138 € 1,00 UNABHÄNGIG www.nachrichten.at

Ein Fest für die Wirtschaft

Alles über die Pegasus-Gala im Brucknerhaus auf den Seiten 11, 12 und 13

Foto: Weihbold

Wenn schwere Lasten zu bewegen sind, dann sind die Spezialisten von Felbermayr weltweit gefragt. Foto: Felbermayr

Pegasus-Gewinner Felbermayr liebt die besondere Herausforderung

LINZ/WELS. Seit Jahren wächst der Umsatz des Welser Unternehmens Felbermayr zweistellig, und auch die Zahl der Mitarbeiter nimmt entsprechend zu. Das überzeugte die Pegasus-Jury.

VON HERMANN NEUMÜLLER

Ob beim Stadionbau für die Fußball-Weltmeisterschaft in Südafrika oder bei Bauarbeiten auf dem Sonnblick auf 3200 Metern. Wenn es besondere Herausforderungen zu meistern gilt, dann sind die Spezialisten von Felbermayr in ihrem Element. Transport- und Hebetechnik und Bau sind die beiden Geschäftssparten. „Bei beiden haben wir uns spezialisiert", sagt Eigentümer und Geschäftsführer Horst Felbermayr sen. im OÖN-Gespräch.

Einen wahren „Bauchladen" von Spezialgebieten habe man in beiden Bereichen, und genau das ermögliche dem Unternehmen, auch in der weltweiten Krise nicht nur zu bestehen, sondern auch an die Ergebnisse des „hervorragenden Jahres 2008" anschließen zu können. „Das erste Halbjahr sieht jedenfalls gut aus", sagt Felbermayr.

PEGASUS 2009 DER WIRTSCHAFTSPREIS DER OÖNACHRICHTEN

1770 Mitarbeiter beschäftigt Felbermayr derzeit, im Vorjahr setzte das Unternehmen 392,4 Millionen Euro um. Die Anfänge waren deutlich bescheidener. 1967 übernahm Felbermayr mit seiner Frau Gisela den elterlichen Betrieb. Vier Lkw und eine Baumaschine standen damals im Hof. Gemeinsam bauten sie das Unternehmen auf. „Meine Gattin ist aus der Firma nicht wegzudeken", sagt Felbermayr.

Mittlerweile ist auch Sohn Horst in der Geschäftsführung. Er leitet den Baubereich, der knapp 40 Prozent zum Umsatz der Gruppe beiträgt. „Wir sind zu 100 Prozent ein Familienbetrieb, und das versuchen wir täglich unseren Mitarbeitern vorzuleben", sagt der Firmenchef.

Horst Felbermayr sen. (Weihbold)

Der Aufstieg des Unternehmens zur derzeitigen Größe sei mit ein Verdienst seiner Mitarbeiter gewesen, die immer wieder neue Ideen in das Unternehmen einbrachten. Zwar ist Felbermayr mittlerweile in zwölf Ländern vertreten, aber 70 Prozent der Beschäftigten habe man nach wie vor in Österreich.

Impulse bekommt Felbermayr auch immer wieder von seinen Kunden. „Wir wachsen mit den Anforderungen mit." Das gilt etwa auch für ganz junge Branchen, wie etwa die Windkraft. Eine Hebebühne, die man auf 103 Meter ausfahren kann, gehört seit kurzem zum Fuhrpark. Sie wird gebraucht, um die Rotorblätter von Windrädern zu warten.

PEGASUS 2009
DER WIRTSCHAFTSPREIS DER OÖNACHRICHTEN

Die besten Unterne Oberösterreich

So sehen Sieger aus (v.li).: Gerhard Emsenhuber (AMST), Horst Felbermayr jun,, Josef und Christa Langer (CDE), Wolfgang Rathner (Fill), Josef Fill, Andreas Fill, Susanne Ebner, Horst Felbermayr sen., Harald Zerobin und Heimo Ebner (NKE Austria)

IV-Präsident Klaus Pöttinger (v. l.), OÖN-Chefredakteur Gerald Mandlbauer, Linzer Bürgermeister Franz Dobusch

Wirtschaftslandesrat Viktor Sigl (v. l.), Energie AG-General Leo Windtner, Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner

Die Pegasus-Moderatoren Maria-Claire Zimmermann und Klaus Obereder gaben (fast) nie das Mikrophon aus der Hand. Hier mit Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner (v. l., Landeshauptmann Josef Pühringer und Bürgermeister Franz Dobusch

Markus Vockenhuber (RLB. v.l.), Dorninger (erdgas), Rabmer-Koller (WK), Jury-Chef Fritz Schneider, Bruckmüller (Spectra)

Andreas Szigmund (Invest AG, v.l.), Ernst Haidenthaler (KPMG), Hubert Huber (Land OÖ) mit Hostess

Jazz vom Feinsten mit den international erfolgreichen, heimischen Musikern Spring-String-Quartett und „Mondautos" (Christoph Cech), präsentiert von der Event-Company von Klaus Pruenster.

Zum 16. Mal wurde der Pegasus, der bedeutendste Wirtschaftspreis Oberösterreichs, verliehen. In herausfordernden Zeiten wie diesen war die Freude der Sieger besonders groß.

Selbst Profis des Wirtschaftslebens staunten, in welchem Glanz die Perlen bei der Pegasus-Gala im Brucknerhaus in Linz erstrahlten: etwa **AMST-Systemtechnik** in Ranshofen, **NKE Austria** in Steyr-Gleink und die **Fill-Gruppe** in Gurten, die sich als Weltmarktführer im Maschinenbau in Spezialnischen behauptet.

Perlen glänzen lassen

Die Veranstalter dürfen zufrieden sein: die **OÖNachrichten** mit Hauptsponsor **Raiffeisenlandesbank** und den langjährigen Partnern **Industriellenvereinigung, Wirtschaftskammer, Land Oberösterreich** und **KPMG**.

OÖN-Chefredakteur **Gerald Mandlbauer** sagte, gäbe es den Pegasus nicht „gerade in Zeiten wie diesen", müsste man ihn erfinden.

Um Kultur und Unternehmen(s)kultur drehte sich der Abend im Kulturhauptstadtjahr09 mit Avantgarde-Musik des Komponisten **Alfred Peschek** sowie den Jazzern Mondautos und dem Spring-String-Quartett.

„Unternehmer" Dobusch

Wirtschaftsminister **Reinhold Mitterlehner** sagte, die Politik könne sich bei erfolgreichen Unternehmen einiges abschauen – und umgekehrt. Bürgermeister **Franz Dobusch** bekannte, sich nicht nur als Politiker, sondern auch als Unternehmer zu fühlen.

„Frauenförderer" Wirtschaftskammer-Präsident **Christoph Leitl**, der den Frauen-Sonderpreis ausgelobt hatte, musste sich die Frage gefallen lassen, wann denn eine Frau an der Kammerspitze stehe. Prompt replizierte dieser in die Lacher im Saal, dass es ja zwei Länder-Kammerpräsidentinnen gebe und Anna-Maria Hochhauser, seine Generalsekretärin. Die sei immerhin Chefin des größten Dienstleistungsbetriebes Österreichs.

Mit dem **Herbert Sattler**-Trio, ein wenig Tanz (die Herren diskutierten lieber) und feinen Weinen von den Winzer Select Gols klang die Galanacht der Wirtschaft aus. (haas)

nachrichten.at

Die Pegasus-Gala: Videos zur Preisverleihung im Brucknerhaus in Linz auf **nachrichten.at/tv**

Charmant behütet.

PEGASUS-SZENE

Im Bad der Glücksgefühle

Le Mans zählte nicht mehr. Das sagte der dort mit einem Team angetretene **Horst Felbermayr**, als er den Pegasus in Gold in Händen hielt. Und: „Ich habe eine Riesenfreude."

Die hatte auch **Josef Fill**, der den Pegasus für sein Lebenswerk bekam. Obendrein hatte der älteste Sohn **Jochen** Geburtstag und als Glücks-Draufgabe bekam der jüngere Sohn **Andreas** den Pegasus für Unternehmenskultur.

Fills Gattin **Marianne** war auf der Bühne gar nicht scheu. Sie berichtete vom Horoskop für ihren Sepp vor Jahren, nach dem sie nicht mehr mit dessen Abwesenheit haderte. Die Sterne hätten gezeigt, dass ihr Gatte die Öffentlichkeit brauche

Kunstgenuss: Avantgarde-Komponist Alfred Peschek

und die ihn. Also schaukelte sie die Familie.

Christoph Leitl lächelte noch ein bisschen intensiver als sonst. Die Freude über eine besondere Forelle stand ihm auch nach Tagen noch ins Gesicht geschrieben. 4,50 Kilo wog sie und sie war die größte, die bisher aus dem Almsee geangelt wurde. Bürgermeister **Franz Dobusch**, der dabei war, musste als Augenzeuge antreten.

Da Unternehmer und Politiker starke Persönlichkeiten sind, wollten sie von den Moderatoren **Klaus Obereder** & **Marie-Claire Zimmermann** auch gleich immer das Mikro haben. Nur einem gelang es: Landeshauptmann **Josef Pühringer**.

„Kauf OÖ" zeigte **Gerti Schatzdorfer** vor. Sie kam in Mode von Airfield, die Firma der Familie Moser in Sichtweite ihres Hauses in Seewalchen. (haas)

Sonderpreis Frauen im Management

Sich „öfter mal aus der Komfortzone zu trauen", rät die von WK-Präsident Christoph Leitl „vergoldete" Susanne Ebner (media&management, Thalheim) anderen Frauen.

„Ein Drittel der Unternehmen wird von Frauen geführt, aber nur ganz wenige stehen auf dem Stockerl", so Wirtschaftskammer-Präsident Christoph Leitl, der deswegen einen eigenen Pegasus für Frauen im Management auslobte. Dann stand eine Frau mehr auf dem Stockerl. Susanne Ebner aus Thalheim bei Wels gewann mit ihrer media & management, spezialisiert auf EDV-Lösungen für Fahrschulen, Fahrtrainings und Fahrsicherheit, einen Pegasus in Gold. Sie ist mit dem jungen Unternehmen und ihrem Team von vier Mitarbeitern auch in Indien tätig. Dort schult sie Lkw-Fahrer.

Unternehmerisches Lebenswerk

Dem g'standenen Unternehmer Josef Fill (mit Gattin Marianne) hielt der g'standene Banker Ludwig Scharinger die Laudatio für den Kristall-Pegasus für den Aufbau des Maschinenbau-Weltmarktführers in Gurten. Leitl gratulierte.

Kategorie über 250 Mitarbeiter

V.l.: Gerald Mandlbauer (OÖN), Klaus Pöttinger (IV), Josef Mayböck , Ludger Kramer (MCE), Horst Felbermayr sen., Horst Felbermayr jun., Julian Wagner, Gerda Königstorfer (Rosenbauer), Ludwig Scharinger (RLB)

1. Felbermayr GmbH, Wels
2. Rosenbauer International AG, Leonding
3. MCE AG, Linz

Die weiteren Finalisten:

efko Frucht und Delikatessen GmbH, Eferding; ETECH Schmid u. Pachler Elektronik GmbH, Linz; FMT Industrieholding GmbH, Thalheim; Fröling GmbH, Grieskirchen; Greiner Bio-One International AG, Kremsmünster; lorenz shoe group AG, Taufkirchen an der Pram; Wacker Neuson Linz GmbH, Leonding

50 bis 249 Mitarbeiter

V.l.: Rudolf Trauner (WKOÖ), Gerald Mandlbauer (OÖN), Hannes Marterbauer (seele Austria), Heimo Ebner und Harlad Zerobin (beide NKE), Friedrich Kastner (ifw Manfred Otte) und Ludwig Scharinger (RLB OÖ)

1. **NKE AUSTRIA GmbH**, Steyr-Gleink
2. **ifw Manfred Otte GmbH**, Micheldorf
3. **seele Austria GmbH & Co. KG**, Schörfling am Attersee

Die weiteren Finalisten:
ETA Heiztechnik GmbH, Hofkirchen
framag Industrieanlagenbau GmbH, Frankenburg
Happy Foto GmbH, Freistadt
Kaindl Technischer Industriebedarf Ges.m.b.H., Leonding
Kröswang GmbH, Grieskirchen
PEWO Energietechnik GmbH, Weißenkirchen im Attergau
Voith Paper Fabrics GmbH, Frankenmarkt

Bis 49 Mitarbeiter

v.l.: Gerald Mandlbauer, Ernst Haidenthaler (KPMG), Thomas Schützeneder (Schütze-Schuhe), Christa und Josef Langer (CDE), Elfi Salletmaier und Joachim Payr (Energiewerkstatt), Ludwig Scharinger (RLB OÖ)

1. **CDE Communications-Data-Engineering GmbH**, Hagenberg
2. **Energiewerkstatt GmbH Munderfing**
3. **Schütze-Schuhe**, Tragwein

Die weiteren Finalisten:

Bäckerei Brandl, Linz;
Ebner Media, Thalheim bei Wels;
Fotostudio Manfred Lang, St. Florian,
Fürtbauer, Laakirchen;
Hotel Guglwald;
Kobleder Strickmoden, St. Martin/I.;
Richter Innovative Zahntechnik, Grieskirchen.

Fotos: Volker Weihbold, Alfred Reiter
Grafik: OÖN

Sonderpreis Unternehmenskultur

V.l.: Landesrat Viktor Sigl, Wolfgang Rathner (Fill), Andreas Krauter (Barmh. Schwestern), Andreas Fill sowie Johann Habring, Christian Klinger & Silvio Spiess (Internorm

1. **Fill Gesellschaft m.b.H.**, Gurten
2. **Internorm International GmbH**, Traun
3. **Krankenhaus der Barmherzigen Schwestern Linz Betriebsges.m.b.H.**, Linz

Die weiteren Finalisten:
Haidlmair GmbH, Nußbach
Abatec Electronic AG, Regau
ÖAMTC Oberösterreich, Linz
Trench Austria GmbH, Leonding
Malerei Schaubmaier, St. Johann am Wimberg
MEDEWO GmbH, Wallern
Grömer Stahl GmbH, St. Martin/Innkr.

Sonderpreis Internationalisierung

Gerhard Emsenhuber (AMST - Systemtechnik, r.) und Wirtschaftslandesrat Viktor Sigl

1. **AMST - Systemtechnik GmbH**, Ranshofen

Die weiteren Finalisten:

Gassner GmbH, Frankenmarkt
Greiner Bio-One International AG, Kremsmünster
Hirsch Beteiligungs Ges.m.b.H., Leonding
ROSENBAUER KONZERN/ ROSENBAUER International AG, Leonding

OÖN-Vize-Chefredakteur Dietmar Mascher (v. l.), Joachim Haindl-Grutsch (IV), Gattin Manuela, Andreas Mitterlehner (Hypo)

Wirtschaftstreuhänder-Präsidentin Verena Trenkwalder (l.), Unternehmerin Ingrid & WK-Präsident Rudi Trauner

G'standen feiern: Karl Kletzmaier (Keba, l.), RLB-Vorstand Helmut Schützeneder

Ein Prost auf den Wirtschaftspreis Pegasus: Unternehmer Horst Felbermayr und Gattin Gisela

Ärztekammer-Präsident Peter Niedermoser (v. l.), Michaela Keplinger-Mitterlehner (RLB), Uni-Rektor Richard Hagelauer

Geballte Wirtschaftskammer-Spitze mit Hotelier Didi Hehenberger (Mitte): Direktor Christian Hofer mit Gattin Uli (l.), Vize Walter Bremberger mit Ehefrau Marlene (r.)

Rauschende Gala-Nacht der Wirtschaft

Die besten Unternehmen Oberösterreichs standen im Brucknerhaus Linz beim Wirtschaftspreis Pegasus der OÖN auf dem Stockerl.

Eine rauschende Gala-Nacht der Wirtschaft wurde heuer zum 16. Mal gefeiert. Diesmal standen Kultur und damit auch die Unternehmenskultur im Mittelpunkt. Wenn es um die Würdigung von Leistungen geht, steht auch oft hartgesottenen, gestandenen Managern die Rührung ins Gesicht geschrieben. Leistungen gehören vor den Vorhang. Diese Bühne bieten die OÖNachrichten mit dem Sponsor Raiffeisenlandesbank und den langjährigen Partnern Industriellenvereinigung Oberösterreich, Land Oberösterreich, Wirtschaftskammer und KPMG den heimischen Unternehmen. Auch heuer wieder reihte sich Perle an Perle. Gerade in schwierigen Zeiten bewähren sich Unternehmen mit Kontinuität, langfristigem Denken und Mitarbeiterkultur.

Die besten Firmen Oberösterreichs

Beim Wirtschaftspreis der OÖN wurde Dienstag Josef Fill für sein Lebenswerk ausgezeichnet, weiters die Firmen Felbermayr (Wels), NKE (Steyr) und CDE (Hagenberg). Der Sonderpreise: „Frau in Führungsposition" an Susanne Ebner (media&management; Thalheim), „Internationalisierung" an AMST und „Unternehmenskultur" an Fill in Gurten.

Albert Ettmayer (Como, l.), Josef Probst (Hauptverband der Sozialversicherungsträger)

Unternehmer-Trio: Gerti Schatzdorfer aus Zipf (r.), Isabella & Gunther Herbsthofer aus Linz

Auch VAI-Intertrading-Chef Karl Mistlberger und Gattin Susanne freuten sich mit den Siegern.

Manfred Zöchbauer (WK-Handel, v. l.), Unternehmer Josef Haidlmair, Franz Konrad (Greiner bio one) mit Gattin Renate

Auch Bernhard Kittel (Happy Foto in Freistadt) und Gattin Doris ließen sich die Pegasus-Gala nicht entgehen.

Uniqa-Chef Ernst Bamberger & Gattin Maria, Heimo & Stefanie Ebner, Harald Zerobin (beide NKE Austria in Steyr, v. l.)

Fachhochschulen-Chef Gerald Reisinger (l.), Monika Geck (Magistrat Wels), Gatte gespag-Vorstand Harald Geck

Josef Mayrhofer und Karl Gruber vom Baukonzern Alpine, Elisabeth und Bruno Lindorfer, Geschäftsführer der TMG (v. l.)

Edle Weinverkostung mit den Select Gols-Winzern Reinhard Bruckner (v. l.), Georg Schmelzer, Andreas Nittnaus, Helmut Preisinger und Siegfried Gsellmann

Fotos: Alfred Reiter und Volker Weihbold

AUSGEZEICHNETE UNTERNEHMEN

Pegasus-Sieger 2009: Gold, Silber, Bronze

Unternehmerisches Lebenswerk

Josef Fill

Mit dem Kristall-Pegasus für sein unternehmerisches Lebenswerk wurde der Gurtener Maschinenbau-Unternehmer **Josef Fill** ausgezeichnet, der heuer seinen 70. Geburtstag feiert.

Kategorie über 250 Mitarbeiter

1. **Felbermayr GmbH**, Wels
2. **Rosenbauer International AG**, Leonding
3. **MCE AG**, Linz

Die weiteren Finalisten:
efko Frucht und Delikatessen GmbH, Eferding
ETECH Schmid u. Pachler Elektronik GmbH, Linz
FMT Industrieholding GmbH, Thalheim
Fröling GmbH, Grieskirchen
Greiner Bio-One International AG, Kremsmünster
lorenz shoe group AG, Taufkirchen an der Pram
Wacker Neuson Linz GmbH, Leonding

Kategorie 50 bis 249 Mitarbeiter

1. **NKE AUSTRIA GmbH**, Steyr-Gleink
2. **ifw Manfred Otte GmbH**, Micheldorf
3. **seele Austria GmbH & Co. KG**, Schörfling am Attersee

Die weiteren Finalisten:
ETA Heiztechnik GmbH, Hofkirchen
framag Industrieanlagenbau GmbH, Frankenburg
Happy Foto GmbH, Freistadt
Kaindl Technischer Industriebedarf Ges.m.b.H., Leonding
Kröswang GmbH, Grieskirchen
PEWO Energietechnik GmbH, Weißenkirchen im Attergau
Voith Paper Fabrics GmbH, Frankenmarkt

Kategorie bis 49 Mitarbeiter

1. **CDE Communications-Data-Engineering GmbH**, Hagenberg
2. **Energiewerkstatt GmbH Munderfing**
3. **Schütze-Schuhe**, Tragwein

Die weiteren Finalisten:
Bäckerei Brandl, Linz;
Ebner Media, Thalheim bei Wels;
Fotostudio Manfred Lang, St. Florian,
Fürtbauer, Laakirchen;
Hotel Guglwald;
Kobleder Strickmoden, St. Martin/I.;
Richter Innovative Zahntechnik, Grieskirchen.

Sonderpreis Internationalisierung

1. **AMST - Systemtechnik GmbH**, Ranshofen

Die weiteren Finalisten:
Gassner GmbH, Frankenmarkt
Greiner Bio-One International AG, Kremsmünster
Hirsch Beteiligungs Ges.m.b.H.,Leonding
Rosenbauer Konzern/Rosenbauer International AG, Leonding

Sonderpreis Unternehmenskultur

1. **Fill Gesellschaft m.b.H.**, Gurten
2. **Internorm International GmbH**, Traun
3. **Krankenhaus der Barmherzigen Schwestern Linz Betriebsges.m.b.H.**, Linz

Die weiteren Finalisten:
Haidlmair GmbH, Nußbach
Abatec Electronic AG, Regau
ÖAMTC Oberösterreich, Linz
Trench Austria GmbH, Leonding
Malerei Schaubmaier, St. Johann am Wimberg
MEDEWO GmbH, Wallern
Grömer Stahl GmbH, St. Martin/Innkreis

Sonderpreis Frauen

Susanne Ebner aus Thalheim bei Wels gewann mit ihrer media & management, spezialisiert auf EDV-Lösungen für Fahrschulen, Fahrtrainings und Fahrsicherheit, einen Pegasus in Gold.

Die Gewinner des goldenen Pegasus (v.li.): Gerhard Emsenhuber (AMST), Horst Felbermayr jun., Josef und Christa Langer (CDE), Wolfgang Rathner (Fill), Josef Fill, Andreas Fill, Susanne Ebner (media & management), Horst Felbermayr sen., Harald Zerobin und Heimo Ebner (NKE Austria)

Beste Unternehmen bei Pegasus-Gala ausgezeichnet

LINZ. Zum 16. Mal wurde der Pegasus, der bedeutendste Wirtschaftspreis Oberösterreichs, verliehen. In herausfordernden Zeiten wie diesen war die Freude der Sieger besonders groß.

Selbst Profis des Wirtschaftslebens staunten, in welchem Glanz die Perlen bei der Pegasus-Gala im Brucknerhaus in Linz erstrahlten: etwa AMST-Systemtechnik in Ranshofen, NKE Austria in Steyr-Gleink und die Fill-Gruppe in Gurten, die sich als Weltmarktführer im Maschinenbau in Spezialnischen behauptet.

Die Veranstalter dürfen zufrieden sein: die OÖ-Nachrichten mit Hauptsponsor Raiffeisenlandesbank und den langjährigen Partnern Industriellenvereinigung, Wirtschaftskammer, Land Oberösterreich und KPMG.

„Müsste jetzt erfinden"

OÖN-Chefredakteur Gerald Mandlbauer sagte, gäbe es den Pegasus nicht „gerade in Zeiten wie diesen", müsste man ihn erfinden. Um Kultur und Unternehmen(s)kultur drehte sich der Abend im Kulturhauptstadtjahr09 mit Avantgarde-Musik des Komponisten Alfred Peschek sowie den Jazzern Mondautos und dem Spring-String-Quartett.

„Unternehmer" Dobusch

Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner sagte, die Politik könne sich bei erfolgreichen Unternehmen einiges abschauen – und umgekehrt. Bürgermeister Franz Dobusch bekannte, sich nicht nur als Politiker, sondern auch als Unternehmer zu fühlen.

„Frauenförderer" Wirtschaftskammer-Präsident Christoph Leitl, der den Frauen-Sonderpreis ausgelobt hatte, musste sich die Frage gefallen lassen, wann denn eine Frau an der Kammerspitze stehe.

Prompt replizierte dieser in die Lacher im Saal, dass es ja zwei Länder-Kammerpräsidentinnen gebe und Anna-Maria Hochhauser, seine Generalsekretärin. Die sei immerhin Chefin des größten Dienstleistungsbetriebes Österreichs.

Mit dem Herbert Sattler-Trio, ein wenig Tanz (die Herren diskutierten lieber) und feinen Weinen von den Winzer Select Gols klang die Galanacht der Wirtschaft aus.

Im Bad der Glücksgefühle

Le Mans zählte nicht mehr. Das sagte der dort mit einem Team angetretene Horst Felbermayr, als er den Pegasus in Gold in Händen hielt. Und: „Ich habe eine Riesenfreude."

Die hatte auch Josef Fill, der den Pegasus für sein Lebenswerk bekam. Obendrein hatte der älteste Sohn Jochen Geburtstag und als Glücks-Draufgabe bekam der jüngere Sohn Andreas den Pegasus für Unternehmenskultur.

Fills Gattin Marianne war auf der Bühne gar nicht scheu. Sie berichtete vom Horoskop für ihren Sepp vor Jahren, nach dem sie nicht mehr mit dessen Abwesenheit haderte. Die Sterne hätten gezeigt, dass ihr Gatte die Öffentlichkeit brauche und die ihn. Also schaukelte sie die Familie.

Christoph Leitl lächelte noch ein bisschen intensiver als sonst. Die Freude über eine besondere Forelle stand ihm auch nach Tagen noch ins Gesicht geschrieben. 4,50 Kilo wog sie und sie war die größte, die bisher aus dem Almsee geangelt wurde. Bürgermeister Franz Dobusch, der dabei war, musste als Augenzeuge antreten.

Mikrofon erkämpft

Da Unternehmer und Politiker starke Persönlichkeiten sind, wollten sie von den Moderatoren Klaus Obereder und Marie-Claire Zimmermann auch gleich immer das Mikro haben. Nur einem gelang es: Landeshauptmann Josef Pühringer.

Die begehrten Pegasus-Trophäen

Schwungvolle Musikeinlage

Fotos: Weihboldl

Felbermayr ist in Transport- und Hebetechnik sowie Bau tätig Foto: Werk

TRANSPORT: *„Bauchladen" an Spezialgebieten*

Felbermayr wuchs konstant und erntet goldenen Pegasus

LINZ/WELS. Seit Jahren wächst der Umsatz des Welser Unternehmens Felbermayr zweistellig und auch die Zahl der Mitarbeiter nimmt entsprechend zu. Das überzeugte die Pegasus-Jury.

Ob beim Stadionbau für die Fußball-Weltmeisterschaft in Südafrika oder bei Bauarbeiten auf dem Sonnblick auf 3200 Metern. Wenn es besondere Herausforderungen zu meistern gilt, dann sind die Spezialisten von Felbermayr in ihrem Element. Transport- und Hebetechnik und Bau sind die beiden Geschäftssparten. „Bei beiden haben wir uns spezialisiert", sagt Eigentümer und Geschäftsführer Horst Felbermayr sen. im OÖN-Gespräch.

Einen wahren „Bauchladen" von Spezialgebieten habe man in beiden Bereichen, und genau das ermögliche dem Unternehmen, auch in der weltweiten Krise nicht nur zu bestehen, sondern auch an die Ergebnisse des „hervorragenden Jahres 2008" anschließen zu können. „Das erste Halbjahr sieht jedenfalls gut aus", sagt Felbermayr.

1770 Mitarbeiter beschäftigt Felbermayr derzeit, im Vorjahr setzte das Unternehmen 392,4 Millionen Euro um. Die Anfänge waren deutlich bescheidener. 1967 übernahm Felbermayr mit seiner Frau Gisela den elterlichen Betrieb. Vier Lkw und eine Baumaschine standen damals im Hof. Gemeinsam bauten sie das Unternehmen auf. „Meine Gattin ist aus der Firma nicht wegzudeken", sagt Felbermayr.

Mittlerweile ist auch Sohn Horst in der Geschäftsführung. Er leitet den Baubereich, der knapp 40 Prozent zum Umsatz der Gruppe beiträgt. „Wir sind zu 100 Prozent ein Familienbetrieb und das versuchen wir täglich unseren Mitarbeitern vorzuleben", sagt der Firmenchef.

Immer neue Ideen einbringen

Der Aufstieg des Unternehmens zur derzeitigen Größe sei mit ein Verdienst seiner Mitarbeiter gewesen, die immer wieder neue Ideen in das Unternehmen einbrachten. Zwar ist Felbermayr mittlerweile in zwölf Ländern vertreten, aber 70 Prozent der Beschäftigten habe man nach wie vor in Österreich.

Impulse bekommt Felbermayr auch immer wieder von seinen Kunden. „Wir wachsen mit den Anforderungen mit." Das gilt etwa auch für ganz junge Branchen, wie etwa die Windkraft. Eine Hebebühne, die man auf 103 Meter ausfahren kann, gehört seit kurzem zum Fuhrpark. Sie wird gebraucht, um die Rotorblätter von Windrädern zu warten.

ANZEIGE

Der Schwerguthafen der Firma Felbermayr in Linz/Donau bietet optimale Voraussetzungen für die Montage und den trimodalen Umschlag von Schwerstkollis

Münchner Erklärung

Der Exportweltmeister Deutschland muss Anlagenteile, wie Transformatoren für Umspannstationen, Pressen für die Automobilindustrie, Turbinen für Kraftwerke oder Baumaschinen für den Export von den Produktionsstätten zu den Abnehmern bringen. In der Regel wird zunächst über die Straße und in den Fällen, wo alternative Verkehrsträger wie das Binnenschiff zum Einsatz kommen sollen, zu den Umschlagsplätzen entlang des teilweise hervorragend ausgeprägten Wasserstraßennetzes der Bundesrepublik Deutschland transportiert.

Um dieses Wasserstraßennetz nutzen zu können, muss die entsprechende Umschlagsstelle erst einmal erreicht werden. Dies gestaltet sich in der Regel aufgrund bestehender Hindernisse als sehr schwierig, wie der Ausschuss „Binnen-, Fähr- und Seeschifffahrt" der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) anlässlich einer Podiumsdiskussion auf der „transport logistic 2009" in München festhalten musste. Diesem Ausschuss gehört ein namhafter Querschnitt aller Beteiligten der Transportkette, von Verladerseite bis zu den Betreibern von Binnenschiffen sowie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) an. Die Podiumsdiskussion wurde vom Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB), dem ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) und der BSK gemeinsam getragen.

Die Erreichbarkeit und Nutzung der Binnenwasserstraßen hängt von verschiedenen Voraussetzungen ab, die zwingend gegeben sein müssen. In erster Linie müssen die Zufahrtswege von den Produktionsstätten zum Umschlag ausreichend dimensioniert (Tragfähigkeit von Brückenbauwerken) und frei von künstlichen Hindernissen (zu kleine Kreisverkehrsplätze, Rückbau von Straßenquerschnitten zum Zwecke der Verkehrsberuhigung, usw.) sein. Danach müssen die Häfen über ausreichende Kapazitäten hinsichtlich Zwischenlagerungen und Umschlagsmöglichkeiten vom Transportfahrzeug ins Binnenschiff verfügen, und dies auch langfristig für die Planungssicherheit gewährleisten. Auch bestehende Einschränkungen im Wasserstraßennetz müssen nachhaltig verbessert werden, damit die vorhandenen Vorteile der Binnenwasserstraße überhaupt in der Fläche genutzt werden können.

Leider gibt es Beispiele, bei denen Träger der Planungshoheit die Belange dieser Transporte nicht oder nur unzureichend berücksichtigt haben, wo örtliche und durchaus positive Ansätze aufgrund von Einschränkungen in Bereichen anderer Zuständigkeiten oder kurzfristige Denkweisen die Möglichkeiten der Nutzung der bimodalen Transportkette Straße-Wasserstraße einschränken oder gar ganz verhindern.

Daher ruft der Ausschuss „Binnen-, Fähr- und Seeschifffahrt" der BSK die Entscheidungsträger in den Kommunen und Städten, in den Bundesländern, aber auch auf Bundesebene auf, nicht nur den plakativen Forderungen einer Verkehrsverlagerung das Wort zu reden, sondern den Worten auch Taten folgen zu lassen. Die Partner der bimodalen Transportkette sind in Vorleistung getreten, haben entsprechend in Technik und Ausbildung investiert, aber dies verpufft angesichts der bestehenden Schwierigkeiten. So sind erhebliche Nachteile für die Zukunft des Industriestandorts Deutschland zu befürchten, die den Export, immer wichtigster Bestandteil des Bruttoinlandprodukts, gefährden. Daran sollten die Entscheidungsträger denken, wenn sie morgens das Licht einschalten, die frische Tageszeitung in die Hand nehmen, zum Frühstück den Joghurtbecher öffnen und später mit Elan die Fahrzeugtür schließen. All dies wird erst maßgeblich durch Großraum- und Schwertransporte ermöglicht.

München, 13. Mai 2009

Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau, Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt, BDS Abteilung Binnenschifffahrt und Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten

■ BSK

Marke Eigenbau

Wo adaptierte, selbst konstruierte oder gebaute Maschinen oft ein entscheidender Wettbewerbsvorteil für das Bauunternehmen sind.

Sie sind Spezialisten. Und das findet auch in den eingesetzten Maschinen seinen Niederschlag. Eigenbau statt Serienprodukte heißt im Spezialtiefbau oft das Motto. Fast jedes Unternehmen setzt Geräte ein, die in den eigenen Werkstätten konstruiert und gefertigt wurden. Nicht weil gespart werden muss, sondern weil in diesem Bereich oft außergewöhnliche Anforderungen an die Maschinen gestellt werden und sich dafür kein optimales Serienprodukt findet. So erzählt Roland Woboril, Leiter der im Spezialtiefbau tätigen Felbermayr-Niederlassung in Stams: „Da es am Markt nichts gab, das unseren Anforderungen hundertprozentig entsprochen hätte, haben wir mehrere Bohrlafetten selbst gebaut."

Ein Stolz des Hauses Felbermayr ist beispielsweise ein 32-Meter-Kran von Palfinger mit einer Anbaulafette. Mit diesem in Österreich einzigartigen Gerät lassen sich Bohrarbeiten an Wänden und Hängen präzise und sicher vom festen Boden ausführen. Das erspart abenteuerliche und vor allem zeitraubende Kletterpartien für Mann und Maschine. Konstruiert und gebaut haben dieses Unikat Daniel Hammerle und Josef Regensburger von der Stamser Felbermayr-Niederlassung mit ihren Kollegen und mit Experten von Palfinger. Die gesamte Arbeit konnte sogar zu interessanten Kosten abgewickelt werden: „Unterm Strich sind wir günstiger weggekommen als bei einem Marktprodukt und die Maschine kann mehr", meint Daniel Hammerle zufrieden.

Angepasst.

Insgesamt acht Bohrlafetten hat er bislang zusammen mit seinem Team geschaffen. Da ging es unter anderem darum, die Leistung an die Bedingungen der Einsätze bei Felbermayr anzupassen, berichtet Hammerle. „Wir bohren oft Erdnägel, da stellen sich komplett andere Anforderungen als bei einer Felsbohrung. Wir brauchen bei Erdbohrungen ein hohes Drehmoment, weil in losem Material gearbeitet wird, und das konnten wir bei unseren Eigenkonstruktionen realisieren." Gekauft werden die besten Komponenten und dann in der

Wer selbst an seine Geräte Hand anlegt, hat im Spezialtiefbau klare

FELBERMAYR

Vorteile.

FELBERMAYR

Einzigartig in Österreich: Bohrlafette an der Spitze eines 32-Meter-Krans von Palfinger

FELBERMAYR

Auf den Menschen kommt es an: Erfolg der Arbeit hängt vom Können des Bohristen ab

Südafrikaner heben mit Kärntner Kran

Heimisches Know-how für die Fußball-WM 2010

Afrikas größtes Stadion wird derzeit in Johannesburg errichtet – mit Hebetechnik aus Kärnten.

In Südafrika wird mit Krantechnik aus Kärnten gearbeitet. Foto: KK

Bereits im Juni hat das Unternehmen Felbermayr mit den Umbaumaßnahmen des größten Stadions in Südafrika begonnen. Doch bevor das Stadion mit seinen Dimensionen die Massen fasziniert, sorgt der größte Kran des Kontinents für Aufsehen. Er wurde von Felbermayr aufgestellt.

„Die Leute hier sind begeistert von den Möglichkeiten, die dieser Kran bietet“, sagt Marco Caruso von der Felbermayr-Niederlassung in Klagenfurt. „Mit einem Ballastgewicht von 520 Tonnen bringt es unser Raupenkran auf ein Eigengewicht von 870 Tonnen“, erklärt Caruso. Damit können 80 Tonnen schwere Stahlkonstruktionen in über 60 Meter Höhe transportiert werden. „So richtig die Muskeln spielen lässt der Kran aber erst bei der 160 Tonnen schweren Tragwerkskonstruktion. Die wird bei 38 Metern Ausladung auf 58 Meter Höhe gehoben“, sagt Caruso. Eine große und gewaltige Aufgabe für die Kärntner.

Mit Auto in Juweliergeschäft

Was sich wie die Überschrift einer Chronikmeldung liest, war diesmal ganz legal

▶ Grund ist die Präsentation des neuen Porsche Panamera. Traditionell absolviert Porsche Wien-Liesing die Vorstellung eines Fahrzeugs bei Juwelier Wagner in der Kärntner Straße. Für Aufsehen sorgt immer das Einheben des Autos durch eine nicht allzu große Fensteröffnung. Ein Kompliment sei an dieser Stelle dem Kranführer ausgesprochen. Unter dem Motto „Dynamic meets Diamonds" konnte man sich in Folge den ersten Viertürer aus Zuffenhausen und edles Geschmeide in Ruhe zu Gemüte führen.

Die Touristen in der Kärntner Straße hielten den Atem an

Sieht fast aus wie die Szene eines spektakulären Einbruchs

Die Firma Felbermayr verfügt über ein Mietprogramm von etwa 2.000 Arbeitsbühnen sowie Mobil- und Raupenkräne unterschiedlichster Traglastklassen. Ein Teil davon ist in der von Peter Linimayr geleiteten Linzer Niederlassung stationiert. Auf dem mehr als 220.000 m² umfassenden Areal sind aber auch der Heimatbahnhof des Felbermayr-Bereiches für internationale Bahntiefladertransporte und Schiffe, für den zum Felbermayr-Baubetrieb zugehörigen Wasserbau, stationiert. Ein Objekt mit 3.400 m² Bürofläche steht ebenfalls zur Vermietung bereit. *Info: www.felbermayr.cc*

Mittwoch, 15. Juli 2009—

Der Schwerlasthaf

Wo „gro auf groß

Starke Sache! Das in z Familienunternehmen Fel Standort von international Kran- und Arbeitsbühnenv fügt Felbermayr mit dem S ein „Tor zur Welt" – für „gr

„Unsere Kunden produzieren sozusagen direkt am Meer", sagt Wolfgang Schellerer, der zusammen mit Firmengründer Horst Felbermayr das Geschäftsfeld Transport und Hebetechnik leitet. Gemeint sind damit Lager und Produktionshallen, die beispielsweise für die Herstellung von tonnenschweren Chemiereaktoren, ideale Bedingungen bieten. Nur wenige Meter trennen die Hallen vom Schwer-

OO25A0N4

en von Felbermayr am Standort Linz ist das „Tor zur Welt“

oße Brocken“
e Fahrt gehen

wölf Ländern Europas tätige lbermayr hat in Linz einen er Bedeutung. Ergänzend zur ermietung sowie Lagerei ver- Schwerlasthafen in Linz über roße Brocken“.

Foto: Felbermayr

Vom Schwerlasthafen Linz schickte Felbermayr einen „600-Tonner“-Kran zur weltgrößten Stadionbaustelle in Johannesburg.

lasthafen mit Straßen- und Schienenanbindung, womit Felbermayr über einzigartige Möglichkeiten verfügt. „Via Donau und den Rhein-Main-Donaukanal erreichen wir die ganze Welt“, kommentiert Schellerer die Vorteile mittels Verschiffung sogenannter „Oversized-Cargos“, für die ein Transport auf der Straße meist zu teuer ist. Häufig werden aber auch Krane von Felbermayr auf dem Wasserweg zu Ihren Einsatzorten gebracht. Mit der Fertigstellung einer Logistikhalle in der Größe eines Fußballfeldes ist Felbermayr im Juli den wachsenden Anforderungen der Wirtschaft nachgekommen. Das Objekt verfügt über Schienenanbindung und Hallenkräne mit zusammen rund 300 Tonnen Traglast.

FELBERMAYR

Hospital in Tonnen-Teilen

Felbermayr, der Welser Spezialist für Schwertransporte, brachte Anfang Juli eine komplette Klinikstation von Nürnberg nach Wien.

Das Straßenpflaster in der Boerhaavegasse im 3. Wiener Bezirk war plötzlich abgesunken. Leicht nur, aber der Vorgang wurde sofort abgebrochen. Unausdenkbar, wenn der Schwerlastkran in Schieflage käme. Bis zu 24 Tonnen Gewicht hat jeder der neun blausilbrigen Container, die eigentlich High-Tech-Module sind: ein vollständiges „Card-Angio-Gebäude" mit Technikzentrale, das zur Untersuchung von Herzerkrankungen eingesetzt wird. Das Krankenhaus Rudolfstiftung im 3. Bezirk bereitet sich auf einen Umbau vor. Dazu wird in eine mobile Klinikstation ausgelagert, die von einer Nürnberger Spezialfirma kommt.

Die Mitarbeiter von Felbermayr haben alles im Griff. Die Stützen des eingesetzten Schwerlastkrans AC500-2, der bis zu 500 Tonnen heben kann, wurden inzwischen neu aufgesetzt. Jetzt können die neun wartenden Tiefbettlader von Felbermayr mit ihrer tonnenschweren High-Tech-Ladung nacheinander vorfahren. Höchst präzise geschehen die Hübe. Ein eingespieltes Team.

Über 500 Kilometer waren die Schwertransporter von Felbermayr mit ihrer Ladung von Cadolzburg über Suben nach Wien gefahren. Fünf Wochen hatte die Transportvorbereitung gedauert.

A. WAGNER (6)

Schwere Lasten in der Luft

Ein zweistöckiger, 44 Tonnen schwerer Baucontainer wurde am Freitag von seinem alten Standort bei der Baustelle der Chirurgie West II auf seinen neuen Standort vor der Pathologie im Landeskrankenhaus Salzburg versetzt. Bei der Übersiedlung kamen Spezialtransporter zum Einsatz. Die Aktion ist ein Puzzlestein des Großprojekts Chirurgie West Bauetappe II, für das 45,5 Mill. Euro veranschlagt wurden. Während der Verlegung des Baucontainers war die Einfahrt Aiglhof im Landeskrankenhaus Salzburg von 12 bis 14 Uhr gesperrt. Bild: SN/WILDBILD

Zum Spatenstich „7 auf einen Streich"

46 Millionen wird die Chirurgie West kosten, der Auftakt der Bauarbeiten verlief spektakulär: Ferngesteuert wurden sieben Doll-Container auf einmal von einem Kran-bestückten Spezialtieflader in Millimeterarbeit zum Bauplatz transferiert. Das neue 85 Betten-Zentrum wird plangemäß ab Mitte 2011 Orthopädie, Physikalische Medizin, interdisziplinäre Endoskopie, Bauchzentrum und zentrale Notaufnahme vereinen.

Geht nicht, gibt's nicht

Dass man mit einem vier Meter hohen Kran mit etwas gutem Willen und kleinen Modifikationen durchaus auch durch einen nur 3,6 Meter hohen Tunnel fahren kann, bewiesen erstmals Felbermayr-Mitarbeiter beim Kraftwerk Kaprun. Zweck der Aktion war das Abseilen von bis zu 20 Tonnen schweren Baugeräten über die 90 Meter hohe Staumauer.

Für den Neubau des Unterwassereinlaufs für das Pumpspeicherkraftwerk Limberg II in Kaprun wurde schweres Baugerät benötigt. Dazu mussten die bis zu 20 Tonnen schweren Geräte über die Staumauer 90 Meter tief abgeseilt werden. Doch ein Kran mit der nötigen Traglast war zu groß, um den Tunnel zur Staumauer passieren zu können. Felbermayr-Bereichsleiter Markus Pinzl fand eine Lösung: „Wir haben die Bereifung des benötigten 120 Tonnen-Kranes durch die eines Citykranes ersetzt, wodurch wir die Höhe des Kranes von vier Meter auf unter 3,6 Meter reduzieren konnten". Da die Reifen bei den ersten beiden Achsen auf Grund der Bremstrommel um 180 Grad gedreht werden mussten und somit deutlich vorstanden, sei der tiefergelegte Kran durchaus auch Wörthersee-tauglich; womit Pinzl humorvoll auf das GTI-Ttreffen anspielte.

Doch der Zweck heiligt die Mittel und so wurde die Bereifung ab der nicht öffentlichen Zufahrt zur Baustelle gewechselt. Der erste zu passierende Tunnel hatte einen passablen Durchmesser und so waren die ersten sieben Kilometer in „nur" zwei Stunden zurückgelegt. Seine wahre Größe zeigte das auffrisierte Hubgerät ab dem zweiten Tunnel. „Der war nur 3,6 m hoch, hier kämpften wir um jeden Zentimeter", sagt Pinzl. Doch nach vier Stunden war auch dieser vierhundert Meter lange Tunnel überwunden und die eigentliche Arbeit konnte beginnen.

„Unten hat die Staumauer eine Breite von 30 m und verjüngt sich nach oben auf 5,6 m, statische Probleme gab es also keine", erklärt Pinzl. Auch die nötige Ausladung von rund zwölf Metern für das Abseilen von den zwei Radladern, der drei Bagger und des 20 t schweren Mobilbaukranes sei laut Pinzl im grünen Bereich gewesen.

Nach getaner Arbeit wurden die Baugeräte Ende Juni wieder über die 90 m hohe Staumauer heraufgehoben. Pro Hub waren etwa acht Minuten nötig. Ein gelungener Einsatz mit großer Lösungskompetenz, mit dem bewiesen ist: „Geht nicht, gibt's nicht". ☒

www.felbermayr.cc

Bilder oben und rechts: Zum Glück hat die Polizei nicht zugeschaut – mit Rädern eines Citykranes passte ein vier Meter hoher 120-t-Kran schließlich in Maßarbeit durch einen 3,6 m hohen Tunnel. Bilder unten: 90 m Talfahrt für zwei Baumaschinen
Fotos: Felbermayr

Starke Sache

FELBERMAYR. Neben der Transport- und Hebetechnik ist man auch am Bau aktiv. Der Linzer Schwerlasthafen fungiert als Tor zur Welt.

Die neue Logistikhalle in Linz umfasst eine Fläche von 6.800 Quadratmetern und verfügt über einen Schienenanschluss sowie Hallenkräne mit insgesamt rund 300 Tonnen Traglast.

FOTO: FELBERMAYR

Das in zwölf Ländern Europas tätige Familienunternehmen Felbermayr hat europaweit 36 Standorte. In Linz verfügt Felbermayr mit dem Schwerlasthafen – ergänzend zur Kran- und Bühnenvermietung sowie der Lagerei über ein Tor zur Welt – für „große Brocken". „Unsere Kunden produzieren quasi direkt am Meer", sagt Wolfgang Schellerer, der gemeinsam mit Firmengründer Horst Felbermayr das Geschäftsfeld Transport und Hebetechnik leitet. Gemeint sind damit Lager und Produktionshallen, die beispielsweise für die Herstellung von tonnenschweren Chemiereaktoren, ideale Bedingungen bieten.

Oversized-Cargos

Nur wenige Meter trennen die Hallen vom Schwerlasthafen mit Straßen- und Schienenanbindung, womit Felbermayr über einzigartige Möglichkeiten verfügt. „Via Donau und den Rhein-Main-Donaukanal erreichen wir die ganze Welt", kommentiert Schellerer die Vorteile mittels Verschiffung sogenannter „Oversized-Cargos", für die ein Transport auf der Straße meist zu teuer ist. Mit der Fertigstellung einer Logistikhalle in der Größe eines Fußballfeldes ist Felbermayr im Juli den wachsenden Anforderungen der Wirtschaft nachgekommen.

Kran- und Bühnenvermietung

Insgesamt verfügt Felbermayr über ein Mietprogramm von etwa 2.000 Arbeitsbühnen sowie Mobil- und Raupenkrane unterschiedlichster Traglastklassen. Ein Teil davon ist in der von Peter Linimayr geleiteten Linzer Niederlassung stationiert. Auf dem Areal sind auch der Heimatbahnhof des Bereichs für internationale Bahntiefladertransporte und Schiffe für den zum Baubetrieb zugehörigen Wasserbau stationiert. **www.felbermayr.cc** ■

ANZEIGE

O firmă cu greutate

Activitatea companiei austriece Felbermayr este concentrată în jurul ideii de putere în mișcare, succesul acesteia însemnând în primul rând performanță în domeniul transporturilor speciale și agabaritice pe șosele, cale ferată și maritime. Un alt domeniu în care firma activează este cel al ingineriei civile, aici oferind pieței o multitudine de specializări, într-o gamă care cuprinde construcția de drumuri, poduri sau canale până la ridicarea de clădiri.

Marcella Drăgan ▪
Mădălina Dragomir ▪

De-a lungul timpului grupul de firme aflate sub umbrela Felbermayr s-a poziționat pe piață ca specialist în domeniile de activitate în care activează, oferind servicii complete. Un exemplu este domeniul transporturilor agabaritice, Felbermayr oferind o combinație testată în timp între tehnologie și experiență, acestea fiind acumulate în timp și transmise de multe ori de la un domeniu la altul.

Un alt domeniu de activitate important, cel al demolărilor, reprezintă alături de sectorul exploatării mineralelor și de cel al reciclării materialelor de construcții o referință pentru firma austriacă. Tot în domeniul civil, dar nu în cel al construcțiilor, Felbermayr are o vastă experiență în materie de managementul deșeurilor și închirieri, oferind o mare flotă de echipamente clienților, alături de cunoștințele despre reciclarea economică a deșeurilor.

În ceea ce privește activitatea de închiriere, ea este împărțită în câteva domenii distincte: macarale, platforme de lucru, stivuitoare și montaje grele. Montajele grele sunt un domeniu în care nu multe

firme se încumetă să pătrundă, datorită complexității acestor activități și a răspunderii mari.

În prezent, Felbermayr este una dintre cele mai mari firme de transport agabaritic din Europa, numărând în prezent peste 2.000 de angajați.

Compania a luat naștere în 1942, în acele vremuri de război Franz Felbermayr pornind afacerea cu un camion destinat transporturilor ușoare. La sfârșitul războiului, putem vorbi deja de o mică flotă de patru vehicule.

Anul 1963 aduce o primă diversificare a activității firmei, fiind cumpărat primul utilaj de construcții, iar din 1971 compania intră pe piața închirierilor de containere, inclusiv a celor pentru managementul deșeurilor. Sfera de activitate este lărgită și compania se implică în industria exploatării mineralelor și producția de pietriș, lansându-se în afaceri cu nisip și stații de sortare în anul 1975. Anul 1989 a reprezentat un moment important pentru firmă, aceasta fiind dotată cu primele macarale.

Trei ani mai târziu, este înființată în Linz o companie de macarale mobile, alături de portul industrial din aceiași localitate, care mărește sfera de medii de transport și la cel maritim.

În 2002 este achiziționată cea mai mare macara din flotă, modelul pe șenile Liebherr LR 1750 cu o capacitate de 800 tone, extinsă doi ani mai târziu la o capacitate de 1.000 tone. Parcul de închirieri este mereu dezvoltat, la sfârșitul anului 2005 numărând 1.000 de platforme de

lucru și stivuitoare, precum și echipamente pentru manipularea greutăților foarte mari.

În 2007 este creată filiala din România, cu puncte în Constanța, București și Timișoara, cea mai puternică fiind în capitală. Activitatea din România se lansează încă din acel an puternic, Felbermayr colaborând cu firme locale cu activitate tradițională în domeniul manipularii si transportului de tonaj. Perioada actuală de criză nu a stopat investițiile, în acest an Felbermayr intrând în posesia celei mai înalte platforme de lucru montate pe un vehicul, aceasta permițând accesul până la 103 metri.

Anul 2009 reprezintă pentru filiala din România și deschiderea propriului spațiu, lângă București, acesta fiind realizat conform normelor europene si standardelor Felbermayr. Acesta este dotat cu un spațiu acoperit de mari dimensiuni destinat manipulării contragreutăților, o hală pentru intervenții de mentenanță primară. „Totul este verificat și garantat. Vrem să oferim și la filiala din România aceleași standarde de calitate ca cele din Austria și în curând să deschidem alte două filiale în spațiul românesc"- ne spune domnul Gabriel Pușcoiu, inginer în cadrul Departamentului Automacarale al grupului Felbermayr.

În prezent, flota Felbermayr Group este formată dintr-un parc de echipamente ce numără 170 de garnituri pentru transporturi grele, 390 de linii de transporturi grele, 309 platforme de tipuri diferite, 48 de mașini autopropulsate fără cabină, care merg prin telecomandă și alte 260 de remorci diverse.

În ceea ce privește flota de macarale, aceasta este cu adevărat impresionantă, putând face față oricărei solicitări, fiind formată din 22 de macarale pe șenile, 352 de macarale mobile dintre care 28 sunt cu capacitate de ridicare mai mare de 250 de tone. Flota mai cuprinde și platforme de lucru și stivuitoare, 72 de camioane și platforme de lucru la înălțime și 2.000 de alte tipuri de platforme.

Și flota din România este una importantă, cuprinzând în principal macarale europene, ale mărcilor Liebherr și Demag: „În ceea ce privește numărul lor, acesta se ridică la 32 de echipamente dintre care 30 sunt mobile, unul este platforma MAN cu echipament macara Palfinger de 40 tone și unul este o șenilă care se află la Agigea pe un terminal pentru descărcări grele. Pe lângă aceste macarale mai sunt alte 5 în Timișoara plus parcul de 200 de platforme de lucru la înălțime în București și Timișoara și 10 camioane de transport agabaritic, dar avem în vedere extinderea parcului de utilaje. Și la capitolul mărime flota românească este una impresionantă, cu cea mai mare macara mobilă care este disponibilă în parc de 500 de tone, și cu cea de la din Constanța, o macara Manitowoc pe șenile, de 280 de tone. Unul din motivele acestei flote formate în România este faptul că tara noastră este cea mai mare țară est europeană și cu cel mai mare potențial de creștere din Europa de Est, dorindu-se astfel realizarea aici a unei baze puternice est europene, un punct mai mult decât logistic, un pilon important pentru extinderea firmei ."

Referitor la serviciile oferite, toate utilajele se închiriază fără operator, cu excepția automacaralelor. „Dacă s-ar oferta cu operator ar trebui ca firma să detină un număr foarte mare de angajați, și de foarte multe ori firmele de construcții au oameni specializați și nu cer întotdeauna operatori. În domeniul de închiriere de platforme de lucru la înălțime nu se justifică operatorul, deoarece persoana care vine are ceva cunoștințe de bază în domeniul mașinilor, apoi i se face un instructaj de predare. Mașinile par complicate, dar sunt simplu de utilizat."

Dacă partea teoretică este simplă, uneori partea practică devine mai complicată. „Sunt situații în care clienții știu ce vor, au experiență și spun concret ce utilaj doresc și atunci problema tehnică este rapid rezolvată, la fel și cea de preț. Dar sunt și situații în care clienții nu au cunoștințe tehnice în domeniul mașinilor de ridicat.

În situațiile respective se face o deplasare în șantier. Se pune la dispoziție consultanță tehnică gratuită, deplasările la clienți nu se facturează."

Tot legat de eforturile făcute pentru a fi cât mai aproape de client, acum se lucrează la o stație proprie de benzină, pentru flota proprie. „Atunci când o macara pleacă din curte trebuie să plece plină. Marele avantaj în a avea o stație ca aceasta este că pe o rază de minim 200 de km utilajele au independență totală."

Deoarece compartimentul de transport agabaritic din România s-a înființat la 1 martie 2008, putem considera că este relativ nou, din acest motiv flota din țara noastră nu este mare, în acest moment putându-se transporta obiecte de până la 300 de tone, folosindu-se platforme modulare cuplate. În cazul în care pentru un transport agabaritic este necesar un număr mai mare de axe decât cel prezent în România, se pot aduce restul din Austria.

Felbermayr Group este capabil să execute transporturi cu platforme modulare și până la 40 axe, dar de genul în care are 5 camioane trag și unul în spate împinge un reactor pe o șosea cu pantă de 8%.

BOHMANN
waterways
BINNENSCHIFFFAHRT IM DONAURAUM
HEFT 3 2009
Jetzt in der Krise die Unternehmen auf den Gütertransport der Zukunft einstellen!
Das war der „3. Oberösterreichische Wasserstraßentag" des OWSV
VOESTALPINE zeigt Chancen und Defizite der „Wasserstraße" Donau auf
www.FELBERMAYR.cc
FELBERMAYR
Schleusenrevision
Schach dem Verkehrsstau vor den Schleusen!
Schifffahrtskonferenz
„Smart Rivers '21"
Personenschifffahrt
Kultur und Natur erleben mit dem „Twin City Liner"
SWISS RADAR

Felbermayr: Brücke über die Brücke für die Schwerlast

Für den Straßentransport von Schwerlastteilen einer Erz-Mühle musste Felbermayr einen Fly-Over für eine Brücke konstruieren, um 173 Tonnen Gewicht standzuhalten.

16 Schwersegmente einer Mühle für Erze von Magdeburg nach Brasilien – das war die Aufgabe für Felbermayr. Die kleineren dieser Segmente mit bis zu 23,2 Tonnen waren für Felbermayr wenig schwierig. Sie wurden direkt auf der Straße verfrachtet. Eine echte Herausforderung aber waren die großen Mühlenteile – wegen des Gewichts von teilweise mehr als 100 Tonnen und Sondermaßen von bis zu 8,7 mal 4,6 Metern.
Zu Schiff von Schönbeck über die Elbe nach Hamburg war der Weg. Zuvor mussten 16 Kilometer Straßenweg gefahren werden. Das Problem: Eine Brücke über eine dort querende Bahnstrecke. „Da die Brücke über die Bahnstrecke dem Gesamtgewicht der Transporte von bis zu 173 Tonnen nicht standgehalten hätte, mussten wir nach Alternativen suchen“, berichtet Karin Cordes vom Felbermayr-Standort Verden bei Bremen.

Mit einem Fly-Over

Die Lösung war eine Brücke über die Brücke – eine Fly-Over-Konstruktion: 48 Meter freitragend verspannt, dabei mit 173 Tonnen belastbar. So konstruiert, dass alles Gewicht auf die Brückenköpfe geleitet und so in das Erdreich abgeleitet wird. Die darunter liegende Straßenbrücke bleibt ganz ohne Lastdruck.
Drei Tage benötigte Felbermayr zum Bau der Behelfsbrücke. Eine Stunde dauerte dann die Überfahrt mit dem 16-achsigen Sattelschlepper über die „Brücke auf der Brücke“ für jedes einzelne Mühlenschwersegment. Zwei Tage später waren die Teile in Schönbeck an der Elbe angekommen, wo sie auf ein Binnenschiff nach Hamburg verladen wurden. Von dort wurden sie nach Brasilien verschifft.

Die 48 Meter lange Behelfsbrücke wurde freitragend verspannt, um die darunter befindliche Straßenbrücke zu schonen. Die Schwerlast von 173 Tonnen wurde so direkt ins Erdreich abgeleitet.

FELBERMAYR (3)

So einen Fall hat auch das Felbermayr-Team nicht alle Tage. Mit einer Zweitbrücke wird die erste Brücke über einer Bahnlinie geschont. Das Experiment gelingt mit Bravour.

Foto: Felbermayr

Eine Brücke über die Brücke

Felbermayr bewältigt schwierigen Transportauftrag

Im Auftrag von LS Cargo Logistics aus Ratingen transportierte Felbermayr 16 mehr oder minder überdimensionale Mühlensegmente von Magdeburg nach Hamburg. Um eine Eisenbahnüberführung nicht allzu arg zu belasten, wurde ein spezielles Brückenüberfahrsystem eingesetzt.

Ausgearbeitet wurde das Vorzeigeprojekt von den Kollegen im Vertriebsbüro Verden. Bis zur letzten Sekunde vor Transportbeginn sei an der praktischen Umsetzung gefeilt worden, erinnert sich Karin Cordes vom Felbermayr-Standort Verden bei Bremen.

16 Mühlensegmente sollten von Magdeburg bis zum Hafen Hamburg transportiert werden. Acht kleinere liefen per Straßentransport, die übrigen mussten wegen ihrer Abmessungen über den Elbehafen in Schönbeck gelenkt werden. Weil die bevorzugte Strecke über den Elbehafen Aken nicht genehmigt wurde, blieb nur ein 16 km langer Umweg. Dieser hatte es aber in sich, weil eine Bahnlinie überquert werden musste. „Unsere Kollegen von der Schwerlast in Hilden haben Unvorstellbares möglich gemacht", erinnert sich Cordes. Da die Brücke über die Bahnstrecke dem Gesamtgewicht des Transportverbands von bis zu 173 t nicht standgehalten hätte, musste eine Alternative gefunden werden. Ein behelfsmäßiger Schienenübergang als Umgehung kam dafür nicht infrage, weil die Bahnlinie zu lange hätte gesperrt werden müssen.

Erfolgreiche Tests. Also blieb nur der Weg über die Brücke. Aber wie, wenn die Brücke dem Transportgewicht nicht standhält? „Ist doch ganz einfach, wir bauen eine Brücke über der Brücke", sagten sich die Kollegen um Erich Bollenbeck aus der Niederlassung Hilden. Zuerst prüften sie die „Fly-over-Konstruktion" auf dem Hildener Firmengelände mit einer künstlich schwer gemachten Transportgarnitur. Allein auf mathematische Berechnungen wollten sie sich nicht verlassen. Schließlich galt es, eine Strecke von 48 m freitragend zu verspannen und mit einer Last von 173 t zu überqueren.

Gewicht im Erdreich. Die Tests gelangen. Drei Tage später rollte die erste Zugmaschine mit 150 t im Schlepptau auf die Rampe am Brückenkopf, um freitragend auf der Brücke über der Brücke zu schweben. Dabei wurde das gesamte Gewicht über die Brückenköpfe ins Erdreich abgeleitet. Die Ur-Brücke brauchte keinerlei Last aufzunehmen. Drei weitere Mühlensegmente folgten, dann ging es weiter in den Hafen von Schönebeck, wo die Ladung unmittelbar ins Schiff umgeschlagen wurde. Anschließend fuhren die Fahrzeuge wieder zurück nach Magdeburg, um die noch verbleibenden Mühlensegmente zu laden. Weiter ging es auf der Elbe bis Hamburg. Dort wurden die Segmente in ein Seeschiff nach Brasilien verladen. DVZ 28.11.2009 (gm)

www.felbermayr.cc

GROSSPROJEKT

Vom Bau, der Luft zerlegt

Millimeterarbeit und ausgefeilte Hebetechnik: Die eher ungewöhnliche Errichtung einer Luftzerlegungsanlage in Linz –zur chemischen Reinigung von Luft – ist eine wahre Herausforderung und hat Seltenheitswert.

Ein Bauprojekt der besonderen Art wird aktuell in Linz realisiert: Seit Anfang September letzten Jahres entsteht auf dem Gelände der Voestalpine-Stahl im Auftrag des Technologiekonzerns Linde eine sogenannte Luftzerlegungsanlage. Und um die Frage vorwegzunehmen: Ja, Luft kann tatsächlich zerlegt werden.

Die Technik dahinter ist eigentlich rasch erklärt, auch wenn es sich leichter anhört als der Vorgang tatsächlich ist. Luft, wie wir sie einatmen, besteht nur zu 78 Prozent aus Sauerstoff und zu 21 Prozent aus Stickstoff. Die restlichen, wenn auch minimalen Inhaltstoffe sind vorwiegend Edelgase wie Neon oder Helium. Und denen gilt das Interesse etlicher Industriezweige. Zur Gewinnung wird Luft angesaugt, mechanisch wie chemisch gereinigt, mit Druck verdichtet, zur Trennung über die unterschiedlichen Siedepunkte auf über 195 Minusgrade Celsius abgekühlt und schließlich in Stahlflaschen abgefüllt.

Fotos: Felbermayr

Höchst anspruchsvoll gestaltet sich der Bau der Luftzerlegungsanlage am Gelände der VöstAlpine in Linz. Hier werden künftig Edelgase aus der Umluft gewonnen.

Massen an Fertigbeton

Die Errichtung gestaltet sich durchaus schwierig. Insgesamt wurden für den Bau der Luftzerlegungsanlage etwa 5.000 Kubikmeter Beton und 650 Tonnen Stahl für die Bewehrung verbaut. Ein Highlight ist laut Bauleiter Robert Stürzlinger die Errichtung des Fundamentes für die sogenannte Cold-Box gewesen: „Die Bodenplatte ist etwa zweieinhalb Meter dick. Für die Lieferung der allein dafür notwendigen 1.500 Kubikmeter Fertigbeton waren 200 Transporte notwendig".

Neben weiteren vier Fundamenten wurden auch drei Gebäude errichtet. Das Größte davon ist eine Halle mit rund 650 Quadratmeter und einer Höhe von 16 Meter. Sie beherbergt das Herzstück der Anlage, den eigentlichen Luftzerleger, der auf tonnenschweren Einbauteilen gelagert ist. Diese aus Stahl gefertigten Einbauteile mussten millimetergenau aufgestellt werden. „Wer im Betonbau arbeitet, weiß, wie schwierig das ist", so der Polier der Baustelle, Jamsin Zulkic.

Die Transport- und Hebetechnikarbeiten wurden übrigens ebenfalls vom Unternehmen Felbermayr durchgeführt. Neben zahlreichen Mobilkränen, Staplern und Arbeitsbühnen war auch der „LG 1750" mit einer maximalen Traglast von 800 Tonnen im Einsatz. „Das größte Problem für die Kollegen von der Transport- und Hebetechnik waren bestimmt die engen Platzverhältnisse vor Ort", bemerkt dazu Stürzlinger. Dank langjähriger Erfahrung sind aber auch Komponenten mit mehr als 50 Metern Länge termingerecht und sicher durch das Voest-Gelände zur Baustelle manövriert worden.

Bis Ende Februar 2010 werden die Rohbauarbeiten fertiggestellt sein. Dann werden die Maschinen eingebracht und Vergussarbeiten durchgeführt. Die komplette Anlage soll im August nächsten Jahres übergeben werden.

Helmut Melzer

FELBERMAYR®
www.felbermayr.cc

Nooteboom: Auftrag von Felbermayr

Die Firma Felbermayr aus dem österreichischen Wels hat kürzlich ihre Transportflotte zugunsten der Windenergie-Industrie stark erweitert. Felbermayr ist seit Jahren in der Windenergiebranche aktiv und hat mit dieser neuen Mega-Investition seine Position dort weiter verstärkt.

Felbermayr hat einen ansehnlichen Auftrag für Transport und Aufbau von Vestas-Windkaftanlagen in verschiedenen europäischen Ländern an Land gezogen. Für den Transport dieser Anlagen hat Felbermayr die speziell dafür entwickelten Transportlösungen von Nooteboom gewählt. So hat Felbermayr seine Flotte erweitert um drei 4-achsige, 3-fach teleskopierbare Telesteps für den Transport von Rotorblättern und noch dazu um vier Mega Windmill Transporter (MWT) für den Transport von Turmsegmenten und Turbinen.

Die MWT bestehen jeweils aus 3- oder 4-achsigen Jeepdollys und 7-achsigen Nachläufern und sind alle mit den Liftadaptern Liftad-100 ausgerüstet.

Felbermayr investiert in Mega Windmill-Transporter

Die Firma Felbermayr aus Wels hat kürzlich ihre Transportflotte zugunsten der Windenergieindustrie stark erweitert. Felbermayr ist seit Jahren in der Windenergiebranche aktiv und hat mit dieser neuen Mega-Investition ihre Position weiter verstärkt.

Felbermayr hat einen ansehnlichen Auftrag für Transport und Aufbau von Vestas Windkraftanlagen in verschiedenen europäischen Ländern an Land gezogen. Für den Transport dieser Anlagen hat man die speziell dafür entwickelten Transportlösungen von Nooteboom gewählt. So hat Felbermayr seine Flotte um drei 4-achsige, 3-fach teleskopierbare Telesteps für den Transport von Rotorblättern und noch dazu um vier Mega Windmill-Transporter (MWT) für den Transport von Turmsegmenten und Turbinen erweitert.

Die MWT bestehen jeweils aus 3- oder 4-achsigen Jeepdollys und 7-achsigen Nachläufern und sind alle mit den einmaligen Liftadaptern LIFTAD-100 ausgerüstet. Felbermayr hat den Nooteboom MWT gewählt, weil diese Transportlösung viele Möglichkeiten bietet und in der Praxis bewiesen hat, dass sie sehr erfolgreich und effizient ist. *

▸ www.felbermayr.at

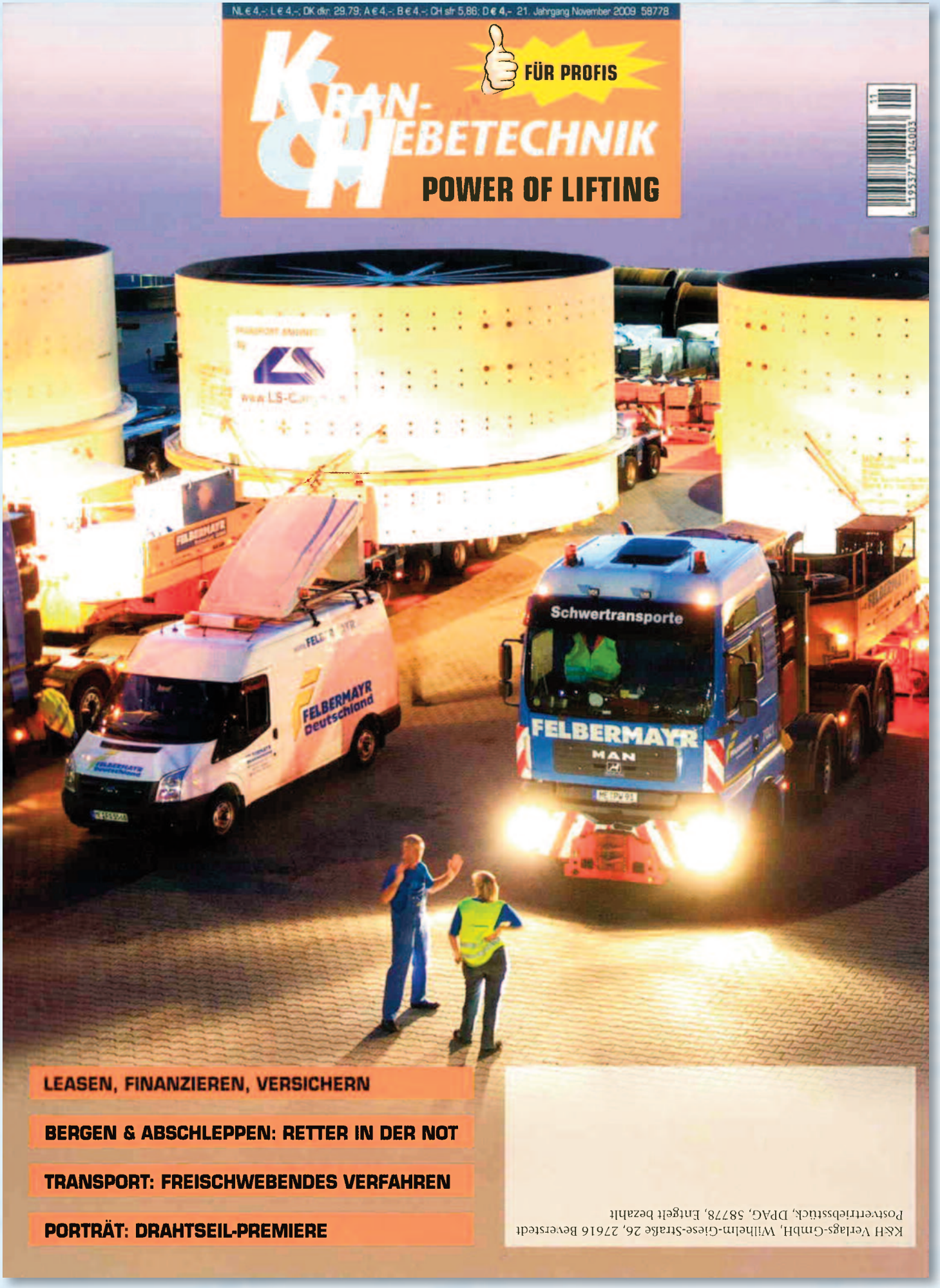
Felbermayr setzt bei Mega Windmill-Transportern auf Lösungen von Nooteboom

Wärme aus dem Container

Containeranlagen erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Auch im Bereich unter 50 kW konnten 2008 mehrere innovative Containeranlagen umgesetzt werden. Verkaufsleiter Gerald Steinkogler hat die Errichtung einer solchen Containeranlage beim Unimarkt in Kremsmünster mit der Kamera begleitet. Der HPK-RA 49 Kessel soll für die Lebensmittelkette rund 7.000 Liter Heizöl ersetzen.

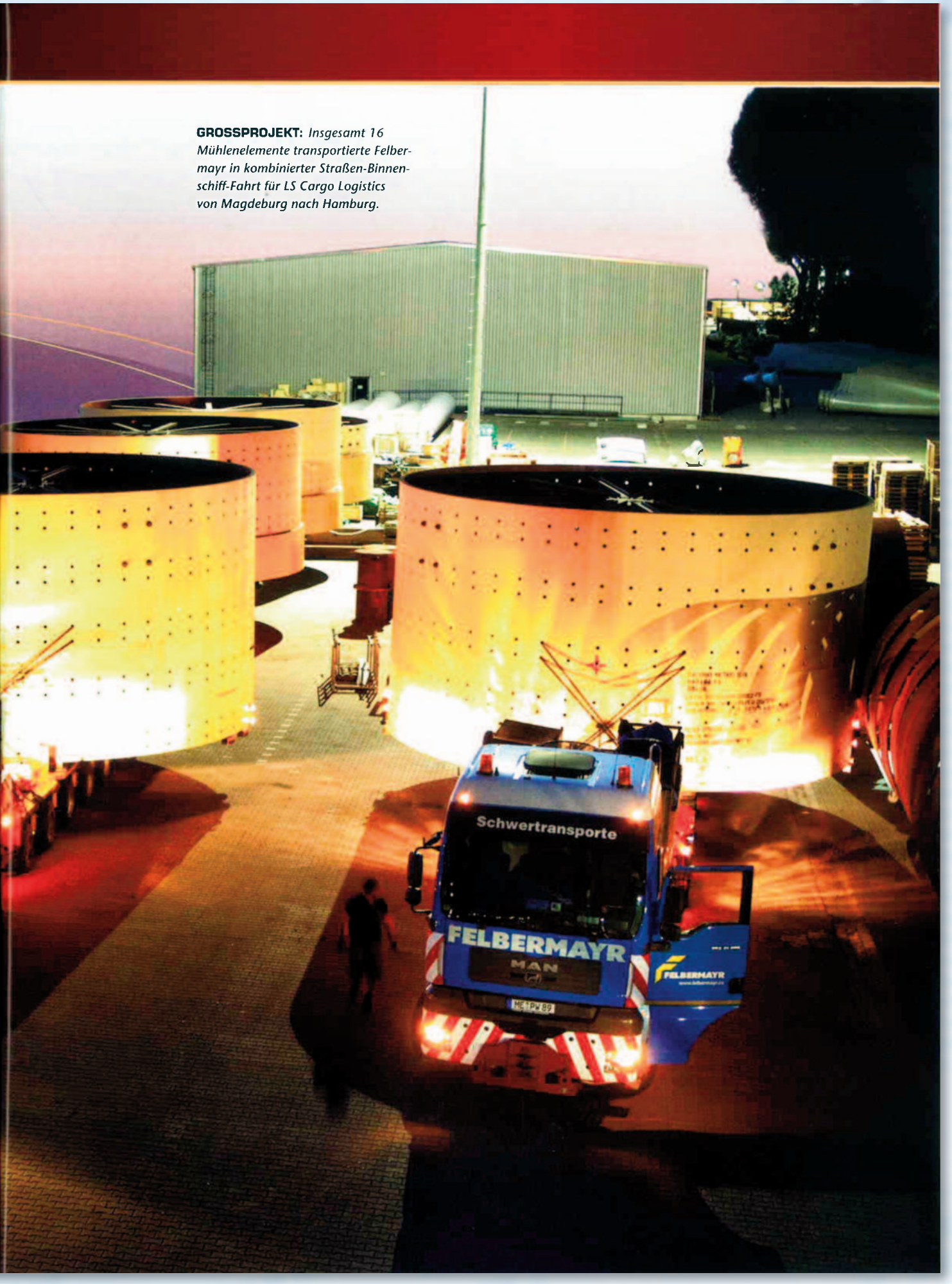
Die rasche Umsetzung wurde auch im Rahmen der Interpellets in Augsburg vor einem großen Fachpublikum präsentiert und bewundert.

Spektakulärer Sondertransport: Container mit HPK-RA 49 wird elegant über den Unimarkt Kremsmünster gehoben


NL € 4,-; L € 4,-; DK dkr. 29,79; A € 4,-; B € 4,-; CH sfr 5,86; D € 4,- 21. Jahrgang November 2009 58778
KRAN- & HEBETECHNIK
FÜR PROFIS
POWER OF LIFTING
Schwertransporte
FELBERMAYR
MAN
FELBERMAYR Deutschland
LEASEN, FINANZIEREN, VERSICHERN
BERGEN & ABSCHLEPPEN: RETTER IN DER NOT
TRANSPORT: FREISCHWEBENDES VERFAHREN
PORTRÄT: DRAHTSEIL-PREMIERE
K&H Verlags-GmbH, Wilhelm-Giese-Straße 26, 27616 Beverstedt
Postvertriebsstück, DPAG, 58778, Entgelt bezahlt

Frei schwebendes VERFAHREN

LASTAUFNAHMESYSTEM für Brückenüberquerung im Einsatz



GROSSPROJEKT: *Insgesamt 16 Mühlenelemente transportierte Felbermayr in kombinierter Straßen-Binnenschiff-Fahrt für LS Cargo Logistics von Magdeburg nach Hamburg.*

Im Auftrag der LS Cargo Logistics GmbH aus Ratingen transportierte Felbermayr 16 Mühlensegmente von Magdeburg nach Hamburg. Für die Überwindung einer Eisenbahnüberführung kam die Felbermayr-Schwermontage zum Einsatz – aufgrund der mitunter mehr als 100 t schweren Komponenten war die Errichtung eines speziellen Brückenüberfahrsystems nötig. Ausgearbeitet wurde das Vorzeigeprojekt durch das Vertriebsbüro Verden.

KRITISCHER MOMENT: *Bevor sich die Aushilfsbrücke beim tatsächlichen Transport bewähren konnte, wurde sie in einer Trockenübung durch Felbermayr getestet.*

GESCHAFFT: *Das Ende der Behelfsbrücke ist erreicht und der Zug wird wieder auf eine normale Fahrhöhe eingestellt.*

Anfang April haben wir mit den fünf Monate dauernden Vorbereitungen für das Projekt begonnen", sagt Karin Cordes vom Felbermayr-Standort in Verden bei Bremen. Aufgrund der umfangreichen Maßnahmen war höchste Flexibilität gefordert; darum sei, laut Cordes, bis zum Transportbeginn an der praktischen Umsetzung gefeilt worden. Insgesamt wurden 16 Mühlensegmente mit Durchmessern und Höhen von bis zu 8,70 bzw. 4,60 m von Magdeburg bis in den rund 300 km entfernten Nordseehafen nach Hamburg transportiert. „Die acht kleineren Segmente mit Tonnagen von bis zu 23,2 t haben wir von Magdeburg direkt, auf der Straße, transportieren können. Die restlichen mussten wegen ihrer Abmessungen in den 16 km entfernten Elbe-Hafen in Schönbeck gefahren werden.

Herausforderung Bahnüberquerung

Ursprünglich sei eine Strecke in den Elbe-Hafen Aken geprüft worden, wodurch die zeit- und kostenintensive Bahnüberquerung entfallen wäre. „Doch nach Aken gab es zu viele verkehrslenkende Maßnahmen; darum wurde diese Strecke nicht genehmigt und wir mussten die Variante mit dem Brückenüberfahrsystem wählen", sagt Cordes. Und diese Strecke hatte es in sich – trotz einer Länge von nur 16 km. Und so wurde beinahe die Hälfte der Fahrzeit von einer Stunde für die Überquerung einer Bahnstrecke in Anspruch genommen.

„Unsere Kollegen von der Schwerlast in Hilden haben ganze Arbeit geleistet und Unvorstellbares möglich gemacht", freut sich Cordes. Da die Brücke über die Bahnstrecke dem Gesamtgewicht der Transporte von bis zu 173 t nicht standgehalten hätte, mussten wir nach Alter-

Fotos: Felbermayr/Zoegl

FREI SCHWEBENDES VERFAHREN

Im Auftrag der LS Cargo Logistics GmbH transportierte Felbermayr 16 große Mühlensegmente von Magdeburg nach Hamburg.

50

tiven suchen. Die Errichtung eines behelfsmäßigen Schienenüberganges, um die Brücke zu umgehen, war nicht möglich, da die dadurch notwendige Bahnsperre zu lange gedauert hätte. Also blieb nur der Weg über die Brücke. Aber wie, wenn die Brücke dem Transportgewicht nicht stand hält? „Ganz einfach, wir bauen eine Brücke über der Brücke", zeigten sich die Kollegen rund um Erich Bollenbeck von der Niederlassung Hilden siegesgewiss.

Generalprobe vorab

Gesagt – getan. Allerdings wurde vor dem großen Live-Event die „Fly-over-Konstruktion" noch auf dem Firmengelände in Hilden aufgebaut und mit einer aufballastierten Transportgarnitur getestet. „Wir wollten uns nicht auf mathematische Berechnungen allein verlassen. Schließlich galt es, eine Strecke von 48 m frei tragend zu verspannen und anschließend mit einer Last von 173 t darüber zu fahren. Und wenn's so sein soll, pfeift gleichzeitig noch ein ICE mit mehr als 200 km/h unten durch", beschreibt Karin Cordes eindrucksvoll die Situation. Doch positive Tests überzeugten das Felbermayr-Team und so wurde Mitte August mit dem Aufbau des Brückenüberfahrsystems bei Magdeburg begonnen. Drei Tage später war alles bereit und die erste Überfahrt konnte beginnen. Ganz langsam rollte die Zugmaschine mit 150 t im Schlepptau auf die etwa 30 cm hohe Rampe am Brückenkopf, um kurze Zeit später frei tragend auf der Brücke über der Brücke zu schweben.

Dabei wird das gesamte Gewicht über die Brückenköpfe in das Erdreich abgeleitet. Nach etwa einer halben Stunde hat der Transport die Hälfte des Weges hinter sich; nach weiteren 30 Minuten verlässt die letzte der insgesamt 16 Achsen die Abfahrtsrampe und hat wieder asphaltierten Boden unter den Rädern – die Konstruktion hat die Last getragen. Drei weitere Brückensegmente folgten, dann ging es weiter in den Hafen von Schönebeck, wo die Ladung unmittelbar ins Schiff umgeschlagen wurde. Anschließend fuhren die Fahrzeuge wieder zurück nach Magdeburg, um die noch verbleibenden Mühlensegmente zu laden und die Brückenüberquerung wiederholte sich.

Reise nach Brasilien

Zwei Tage später waren auch die verbliebenden Segmente in Schönebeck angekommen und auf das Binnenschiff verladen. Ein Transport auf der Elbe bis in den Hamburger Hafen folgte. Dort angekommen, wurden die Segmente für ihre Reise nach Nord-Brasilien verschifft, wo sie für eine Erzmahlanlage schließlich benötigt werden.

Werbung

Felbermayr: Mit 36 Standorten in 12 Ländern gehört das Familienunternehmen mit Spezialisierungen auf Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung zu den führenden Unternehmen Europas. Im Hoch-, Tief- und Spezialtiefbau ist Felbermayr ebenso erfolgreich tätig. Rang 36

Rang	Unternehmen	Firmensitz	Umsatz	MArb.
23	ENGEL AUSTRIA AG	4311 Schwertberg Ludwig-Engel-Straße 1	591.000.000	3.100
24	OÖ. Gesundheits- und Spitals GmbH	4020 Linz Hafenstraße 47-51	579.849.997	9.399
25	Linz AG AG	4021 Linz Wienerstraße 151	572.000.000	2.668
26	Delfortgroup AG	4050 Traun Fabrikstraße 20	555.000.000	1.900
27	3e AG	4600 Wels Uhlandstraße 50	540.000.000	3.020
28	Asamer Handels- und Dienstleistungs AG	4694 Ohlsdorf Unterthalham-Straße 2	536.000.000	5.500
29	Gartner Holding AG	4650 Lambach Linzerstraße 40	509.000.000	2.253
30	Rosenbauer International KG	4060 Leonding Paschinger Straße 90	500.300.000	1.795
31	Schachermayer-Gruppe AG	4020 Linz Schachermayerstraße 2-10	489.600.000	2.000
32	WEYLAND Großhandelsgesellschaft m.b.H.	4780 Schärding Haid 26	461.000.000	1.100
33	WOLF Gruppe	4644 Scharnstein Fischerbühel 1	430.000.000	2.640
34	BRP-Powertrain Holding GmbH	4623 Gunskirchen Welser Straße 32	426.800.000	1.100
35	BWT GmbH &Co. KG	5310 Mondsee Walter-Simmer-Straße 4	410.217.200	2.389
36	Felbermayr AG	4600 Wels Machstraße 7	392.400.000	1.700
37	Nycomed Austria GmbH	4021 Linz St.-Peter-Straße 25	390.000.000	486
38	SPORT EYBL & SPORTS EXPERTS GmbH	4600 Wels Flugplatzstraße 10a	380.000.000	2.200
39	MIBA AG	4663 Laakirchen Dr.-Mitterbauer-Straße 3	375.000.000	2.825
40	Fronius International AG	4643 Pettenbach Vorchdorfer Straße 40	370.000.000	2.500
41	Sport 2000 GmbH	4694 Ohlsdorf Ohlsdorfer Straße 10	355.000.000	2.300
42	DSM Fine Chemicals Austria Nfg GmbH & Co KG	4021 Linz St.-Peter Straße 25	350.000.000	950
43	UPM-Kymmene Austria GmbH	4662 Steyrermühl Fabrikspatz 1	337.000.000	565
44	Wilhelm Schwarzmüller GmbH.	4785 Freinberg Hanzing 11	318.000.000	1.800

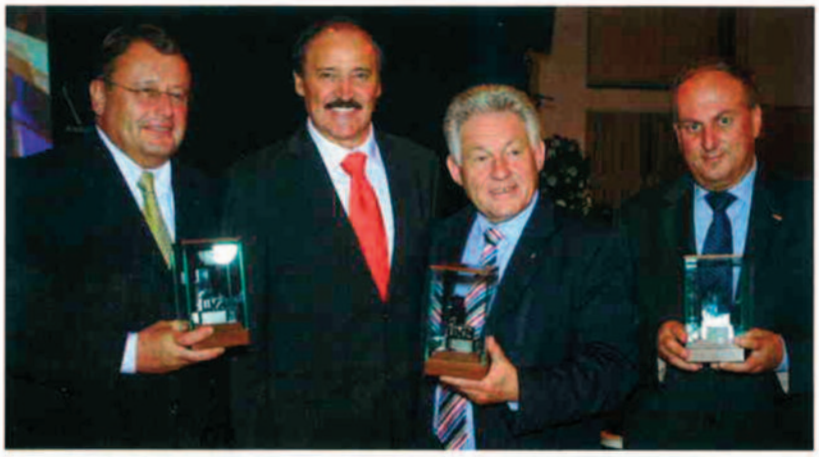
30 Jahre Haidlmair:

Ein rauschendes Fest

1979 gegründet, brachte es das Nußbacher Unternehmen Haidlmair zu einem Vorzeigebetrieb auf dem Sektor des Werkzeug- und Formenbaus. Nach 30 Jahren war nun die Zeit reif für würdige Jubiläumsfeierlichkeiten.

Christof Riesenhuber während seines Weltrekordversuches

Alle Fotos: Haidlmair/Haijes



Das Geschenk von Josef Haidlmair (2. v.l.) an seine Ehrengäste, EU-Abgordneter Paul Rübig, LH Josef Pühringer und WKOÖ-Präsident Rudolf Trauner (v.l.n.r) konnte sich sehen lassen: eine Linz 09 Skulptur – von Prof. Gsöllpointner entworfen und von HAIDLMAIR gefertigt.

Oft macht Niedrigwasser auf der Donau weitere Umschlags-Operationen und Einbindung zusätzlicher Schiffe erforderlich | Bilder: Felbermayr/Lechner

Bund und Freistaat verzögern Donauausbau – Zwei Turbinen auf Abwegen

Hürdenlauf an der Donau

Das Gezerre um den Donauausbau hält nun schon seit 19 Jahren an, obwohl inzwischen eine raumverträgliche und hinreichend umweltfreundliche Ausbau-Lösung gefunden ist. Die Auswirkungen einer reglos verharrenden Politik bekam ein Schwergut-Transport zu spüren, der stellvertretend für viele Donau-Transporte steht. Die Zeche zahlen Wirtschaft, Binnenschifffahrt und letztendlich die Verbraucher.

Im September wurden in Berlin zwei Gasturbinen von je 300 t in den Leichter LD 30 der Haeger & Schmidt-Tochter Ro-Ro-Service Berlin eingeladen und über das Kanalgebiet nach Duisburg verschifft, wo den Leichter am 20. September das DBR-Schubschiff ALFRED UHR übernahm. Der Schiffsführer hatte Order, den österreichischen Felbermayr-Hafen Linz zur Komplettierung anzulaufen und danach die Turbinen weiter in die Slowakei und nach Ungarn zu transportieren.

Möglich sind Transporte wie diese seit der Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals im Jahr 1992. Der Kanal zwischen Bamberg und Kelheim stellt eine transeuropäische Wasserstraße zwischen den Niederlanden und Rumänien her. Zahlreiche Anlieger mit bedeutenden Wirtschaftsräumen befinden sich an dieser kürzesten schiffbaren Verbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer. Viele Wirtschaftszweige von der Industrieanlage bis hin zu landwirtschaftlich intensiv genutzten Regionen liegen in unmittelbarer Reichweite. So hat sich seit der Kanal-Eröffnung der Schiffsverkehr auf der bayerischen Donau etwa verdreifacht. Mit der EU-Erweiterung hat auch die gesamte Donau als europäischer Verbindungs- und Transportweg stark an Bedeutung gewonnen. Der wirtschaftliche Aufschwung der östlichen Donauanlieger lässt eine weitere Zunahme der Güterströme auf der Donau erwarten.

Wassertiefe 1,10 m

So weit, so gut; auch für den Gasturbinen-Transport. Bis zum 30. September setzte ALFRED UHR seine Reise planmäßig fort. Dann musste der auf 1,60 m abgeladene Schubverband in Regensburg halten: Auf dem Donauabschnitt Straubing–Vilshofen machte

Fertig ausgerüstet ging es für Turbine samt Tieflader zurück in den Laderaum

Niedrigwasser einen dicken Strich durch die Planung. Die Fahrrinnentiefe auf der 69 km langen Strecke betrug zum Teil nur noch 1,10 m.

Dabei sollte eine durchgängige Befahrbarkeit bei 2,50 m Abladetiefe bereits in der Umsetzung sein. Gemäß den Leitlinien der EU für den Ausbau transeuropäischer Netze (TEN) steht der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen auf der Prioritätenliste und sollte bereits vor 2010 begonnen werden. Das Ausbaukonzept ist an Schiffen mit bis zu 3.000 t Tragfähigkeit ausgerichtet, in der EU haben Ministerrat und Parlament bereits zugestimmt. Die Verhältnisse sollte man sich auf der Zunge zergehen lassen: Nur 69 von 3.469 km sind von der gravierenden Niedrigwasser-Problematik betroffen. Und sie liegen mitten in Deutschland.

Genau dort, in Regensburg, lag der Gasturbinen-Verband. Da auch nach fünf Tagen Wartezeit keinerlei Aussicht auf wachsende Wasserstände bestanden, entschieden sich der Projektleiter der Felbermayr Deutschland GmbH und die Siemens AG als Endkunde für eine Rückfahrt nach Nürnberg. Am dortigen Schwerguthafen sollte eine Turbine geleichtert und in das Motorschiff GITANA umgeladen werden, das bereits eine Dampfturbine von Mühlheim aus beförderte. Am 7. Oktober erfolgte am späten Nachmittag die Umladung. Anschließend nahmen ALFRED UHR und GITANA gemeinsam die Fahrt nach Linz auf.

Verzögerungstaktik

Dabei ist die Engstellen-Problematik der Rhein-Main-Donau-Verbindung in der Politik durchaus bekannt. So stellte etwa die FDP-Fraktion am 4. März eine Kleine Anfrage an die Bundesregierung betreffend den Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen. Die damalige Oppositionspartei fragte unter anderem nach der Höhe des durch die Verzögerung entstandenen volkswirtschaftlichen Schadens sowie dessen Rechtfertigung durch die Bundesregierung. Aus der Antwort

Die Leichterung in Nürnberg erfolgte am Abend des 7. Oktober Bild: Wechsler

der alten Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der FDP ist ersichtlich, dass nach Abstimmung mit dem Freistaat Bayern und Bildung der erforderlichen Gremien die Studie mindestens drei Jahre dauern wird. Daher ist gegenwärtig davon auszugehen, dass ein Baubeginn frühestens in vier weiteren Jahren absehbar ist.

In Linz verfügt die Firma Felbermayr über einen eigenen Schwergut-Terminal

Nur drei Tage nach der Umladung im Nürnberger Hafen traf dagegen am Abend des 10. Oktobers der Gasturbinen-Transport in Linz ein. Am nächsten Morgen, einem Sonntag, begann die Felbermayr-Belegschaft im Schwergut-Hafen Linz um 7 Uhr mit den erforderlichen Umschlagsarbeiten. Sie entluden die Gasturbinen wie vorgesehen an Land, brachten zusätzliche Komponenten an, luden die teuren Konstruktionen auf Tieflader und hievten diese samt Ladung zurück an Bord. Bereits am Sonntagnachmittag verließen beide Schiffe Linz und nahmen gekoppelt die Fahrt nach Bratislava auf. Die resultierenden, erheblichen Kosten für nicht eingehaltene Termine, Wartezeiten, zusätzliche Rückfahrt, weitere fällige Umschlags-Operationen und Einbindung eines zusätzlichen Motorschiffes sind leider keine Ausnahmeerscheinung.

In letzter Minute

Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen mit einer als raumverträglich ausgewiesenen Stützstufe bleibt deshalb für die deutsche Wirtschaft und das europäische Binnenschifffahrtsgewerbe eine unabdingbare Forderung an Bund und Freistaat. Beide haben bisher jedoch viel Polemik, teils unzureichende Sachkenntnis und eine Verzögerungstaktik an den Tag gelegt. Um letzte Zweifel auszuräumen, stellte die EU im November 2008 Fördergelder in Höhe von maximal 16,5 Mio. EUR für eine neue ökologische Grundlagenerhebung zur Verfügung. Doch die Reaktion ließ lange auf sich warten: Während der Gasturbinentransport nach rund einmonatiger Reise am 14. Oktober in Bratislava eintraf und die Turbinen ausrollen ließ, erteilte das Bundesverkehrsministerium die Freigabe für die Ausschreibung der Erhebung erst mit dem Stichtag am 26. Oktober 2009.

Klaus-Peter Hinz | CG

Gemeinsame Sache

Tief- und Spezialtiefbau errichten Bahnunterführung

Gemeinsame Sache leisten derzeit die Felbermayr-Bereiche Spezialtiefbau und Tiefbau. Ziel des Auftrages im oberösterreichischen Steyregg ist eine Straßenverlegung inklusive der Errichtung einer Bahnunterführung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Da die Schienentrasse an eine mit Fels durchwachsene Wand angrenzt, müssen ergänzend zum Baggereinsatz durch den Felbermayr-Tiefbau auch Sprengungen durchgeführt werden. Im Anschluss an die Wandprofilierung kommen die Mitarbeiter des Felbermayr Spezialtiefbaus zum Einsatz. Ihre Aufgabe besteht in der Errichtung einer bis zu 25 Meter hohen Hangsicherung unter Einsatz von Injektionsbohrankern, Felsnägeln und Spritzbeton sowie Litzendauerankern mit Betonfertigteilen und schweren Felsvernetzungen. Insgesamt werden dabei etwa 1.000 Laufmeter Anker bis zu 15 Meter tief im Fels eingebunden.

Eine Besonderheit bei diesem Projekt ist der aufrechte Schienenverkehr während der Arbeiten. Somit musste, um die Unterführung unter den Schienen freilegen zu können, eine spezielle Hilfsbrücke errichtet werden. Notwendige Sprengungen unterhalb der Schienen erschwerten die Arbeiten zusätzlich. Ende Juli waren die Tätigkeiten abgeschlossen.

Felbermayr Bau GmbH & Co KG
Machstraße 7, 4600 Wels
*Tel. +43 (0)7242 695-0**

Felbermayr investiert für Windenergie-Industrie - Felbermeyr,Nooteboom,VESTAS,Windenergie,Trans - Windows Internet Explorer

http://www.kran-und-hebetechnik.de/news/unternehmen/did1576746/felbermayr-investiert-fuer-windenergie-industrie.html

Datei Bearbeiten Ansicht Favoriten Extras ? Konvertieren Auswählen

Felbermayr investiert für Windenergie-Industrie - Felb...

Seite Extras

KRAN- & HEBETECHNIK

online up to date

Home | vehicles-world-online.de | vehiclebay.de | vehiclerent.de | NFM | K&H | ConTraiLo | FBL | adressimo.de

Tagesaktuell | Archiv | Bildergalerien | Glossar | Mediadaten | ePaper | Club Shop

suchen

Kran- und Hebetechnik > Archiv > Unternehmen

Archiv

- Vermieten und Mieten
- Anbaugeräte und Mehr
- Arbeitsbühnen
- Baumaschinen
- Finanzen
- Funkfernsteuerungen
- Hallen & Tore
- Hebezeuge
- Job-Reports
- Krane
- Ladungssicherung
- Schulungen und Sicherheit
- Schwerlastverkehr und Spezialtransporte
- Spezialfahrzeuge
- Stapler
- Technik
- Tipps & Trends
- Unternehmen
- Veranstaltungen & Messen
- Werkstatt, Komponenten und Zubehör

Felbermayr investiert für Windenergie-Industrie

03.11.2009

Verlängerte Streckenplanung

Die Firma Felbermayr aus dem österreichischen Wels hat kürzlich ihre Transportflotte für den Bereich der **Windenergie**-Industrie stark erweitert. Felbermayr ist seit Jahren in der **Windenergie**branche aktiv und will mit der neuerlichen Mega-Investition die eigene Position in diesem Segment weiter verstärken.

Felbermayr hat sich einen umfangreichen Auftrag für den Transport und die Montage von **VESTAS**-Windkaftanlagen in verschiedenen europäischen Ländern sichern können. Für den Transport dieser Anlagen hat Felbermayr die speziell dafür entwickelten **Transportlösungen** von **Nooteboom** gewählt. So erweitert Felbermayr seine Flotte um drei 4-achsige, 3-fach teleskopierbare Telesteps für den Transport von Rotorblättern. Der dreifach teleskopierbare, so genannte Telestep wurde von **Nooteboom** speziell zum Transport extrem langer Ladungen wie z. B. Rotorblätter, Turmteile oder Stahlkonstruktionen entwickelt. Die Niederländer haben den Telestep so konstruiert und gebaut, dass Ladungen bis zur höchst zulässigen Sattellast direkt hinter dem Schwanenhals platziert werden können. Der Telestep zeichnet sich nach **Nooteboom**-Angaben durch eine niedrige Ladeflächenhöhe von nur 1.165 mm aus, die durch spezielle 245/70 R17,5-Bereifung realisiert werden konnte. Die Drehkranzlenkung soll eine außergewöhnliche Manövrierbarkeit gewährleisten.

Zu den drei Telesteps gesellen sich vier Mega Windmill Transporter (MWT) für den Transport von Turmsegmenten und Turbinen. Die MWT bestehen jeweils aus 3- oder 4-achsigen Jeepdollys und 7-achsigen Nachläufern und sind alle mit den Liftadaptern LIFTAD-100 ausgerüstet. Felbermayr hat den **Nooteboom** MWT gewählt, weil diese Transportlösung nach Aussage der Österreicher viele Möglichkeiten bietet und in der Praxis bewiesen hat, dass diese problemlos und vor allen Dingen wirtschaftlich eingesetzt werden kann.

Weitere Artikel zum Thema Nooteboom

- Neuer Tieflader-Reifen Michelin X SpecialTrailer in 245/70 R 17.5

- Weitere Artikel aus der Rubrik Unternehmen lesen
- Mehr zum Thema Transportlösungen
- zurück

Tagesaktuell

Anmeldung

Benutzer:

Passwort:

Anmelden

Im K&H-Club registrieren!

Passwort vergessen?

Achtung: Cookies müssen vom Browser beim Login akzeptiert werden.

Fertig | Internet | 100%

Kommt ein Schiff geflogen

Auf der Werft in Fußach wird ein neues Bodenseeschiff zusammengebaut.

Den „Aida-Elefanten" im Winterquartier auf der Fußacher Werft lassen die emsigen Arbeiten am neuen Schiff kalt.

Fußach (VN-stp) Auf dem Bodensee beginnt eine neue Ära – mit dem noch namenlosen 700-Personen-Schiff „FS 2010", das derzeit für die Schiffsbetriebe Konstanz auf der Fußacher Werft zusammengebaut wird, leitet die deutsche Bodenseeschifffahrt ihr ehrgeiziges Modernisierungskonzept ein.

Umweltfreundlichkeit

Geschäftsführer **Jörg Handreke** ist mit dem Ziel angetreten, die Konstanzer Flotte Schritt für Schritt zu modernisieren, umweltfreundlicher und kundenorientierter zu gestalten. Schon mit dem spektakulären Umbau der „Graf Zeppelin" in Fußach hat er angezeigt, wohin die Richtung gehen wird.

„Die damaligen Berechnungen sind voll eingetreten, der Umbau hat eine Treibstoffeinsparung von rund 25 Prozent gebracht, wir haben in der abgelaufenen Sommersaison mit dem Schiff etwa 40.000 Liter Sprit eingespart", erläutert er stolz bei der zweiten Kiellegung des neuen Schiffs auf der Werft in Fußach.

Zweite Kiellegung deshalb, weil die erste schon vor Monaten in Linz auf der ÖSWAG-Werft stattfand. Das Schiff wurde im Rohbau fertiggestellt, dann „scheibchenweise" zerschnitten, um via Suben, München und Hörbranz an den Bodensee geliefert zu werden. Insgesamt 16 Fuhren, bis zu 20 Tonnen schwer, werden bis Dezember in Fußach erwartet.

Ein Mobilkran lässt die Teile wie bei einem großen Baukasten von den Spezialtransportern auf die „Baustelle" schweben. Bis Anfang kommenden Jahres soll das Schiff dann schwimmfähig sein, um nach Friedrichshafen geschleppt zu werden, wo die Endarbeiten vorgenommen werden.

Freude über Auftrag

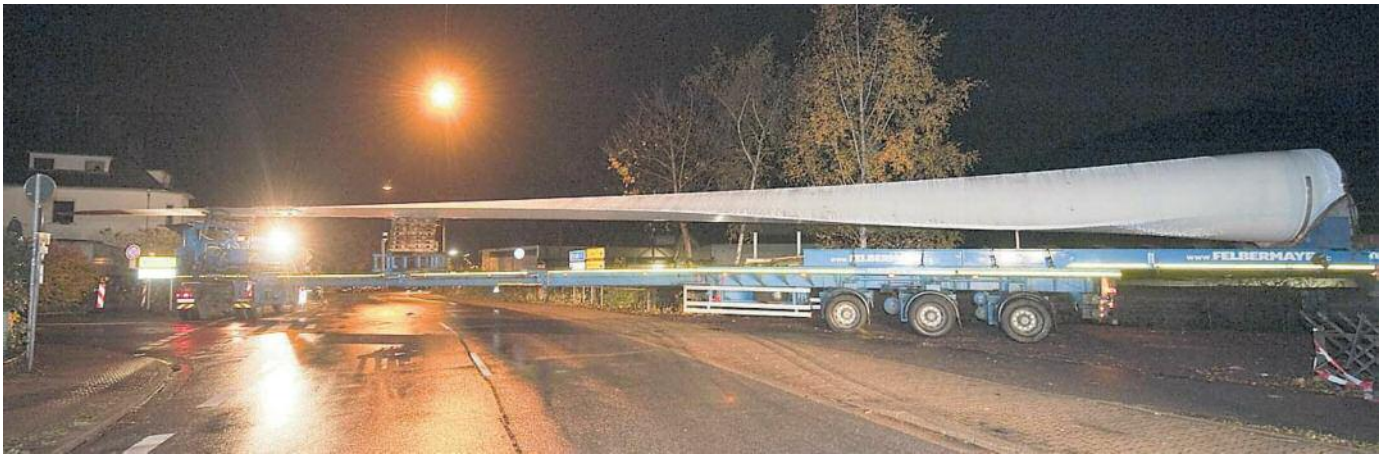
ÖSWAG-Geschäftsführer Ing. **Reinhard Suppan**, der gemeinsam mit dem ÖSWAG-Produktionsleiter Prok. **Reinhard Rath** den ersten von insgesamt sieben Transporten nach Fußach begleitete, freut sich über den Auftrag, war doch die Bodenseeschifffahrt in früheren Jahren ein guter Kunde der österreichischen Werft.

Seit der „Stadt Bregenz" sind jedoch rund 20 Jahre vergangen, die „Graf Zeppelin" wurde vor 21 und die „Vorarlberg" gar schon vor 45 Jahren gebaut.

Werften-Diskussion

In Fußach hat sich seither einiges geändert – die Werft wurde von **Walter Klaus** übernommen und der jahrzehntelang erfolgreich wirkende **Hubert Unterstöger** hat im Oktober dieses Jahres den wohlverdienten Ruhestand angetreten. Seine Position hat **Leo Fink** übernommen, vorerst einmal, denn nach der Übergabe der Klaus-Firmen wolle er erst einmal abwarten, wie sich das mit der Fußacher Werft entwickelt. Es werde, so kündigte Jörg Handreke im „VN"-Gespräch an, wohl in absehbarer Zeit intensive Gespräche über die Zukunft der Werften am Bodensee geben müssen, denn „die großen Schiffe wie die ‚Sonnenkönigin' oder die neue Fähre haben in den heutigen Hallen keinen Platz mehr. Da muss man sich Gedanken machen, wie das künftig gehandelt werden soll."

Leo Fink.



Präzise Fahrmanöver sind nötig, um den Schwertransport mit seiner enormen Länge auf die Straße zu bringen. Fotos: Rolf Ruppenthal

Schwerstarbeit für Spezialisten

Vom Merziger Ostbahnhof aus werden Windradteile auf die Merchinger Höhe transportiert

Bereits in drei Wochen sollen die Windräder auf der Merchinger Höhe laufen. Dorthin wurden in den vergangenen Nächten mächtige Rotorblätter transportiert. Die SZ war bei einem Transport dabei.

Von SZ-Mitarbeiter
Rolf Ruppenthal

Merzig/Merchingen. Donnerstag, Merziger Ostbahnhof, Mitternacht: Es regnet in Strömen, auf der ansonsten stark befahrenen Losheimer Straße herrscht eine fast schon gespenstische Ruhe.

Dafür geht es ein paar Meter neben der Fahrbahn etwas tiefer auf dem Parkplatz neben dem Malteser Stützpunkt richtig rund. Ein mächtiger Autokran ist im Einsatz. Rege Betriebsamkeit , aber keine Hektik Jeder Handgriff sitzt. Männer in Regenschutzkleidung mühen sich, einen mächtigen Propellerarm sicher an den Haken zu bekommen. Und schon nach kurzer Zeit ist es geschafft. Der Autokran hebt das 44 Meter lange und sieben Tonnen schwere Teil in die Höhe, macht behutsam eine 180-Grad-Wende und lässt das lange Element behutsam auf einem bereit stehenden Spezialtransporter wieder ab.

Sorgfältig wird die Ladung gesichert, und schon geht es rückwärts raus aus dem Parkplatz auf die Straße. Mehrere Fahrzeuge der Polizei sind im Einsatz, sperren die Straße und begleiten den Schwertransport. Einige wenige Zuschauer bestaunen die verschiedenen Wendemanöver.

Der Fahrer des Spezialtransporters zieht an der Einfahrt Merchinger Straße vorbei, drückt dann das mächtige Gefährt rückwärts links herum um die Ecke in die „Pampa“. Unterstützt wird er bei diesem sorgsam geplanten Wendemanöver von dem Fahrer des Begleitfahrzeuges, der mit einer Fernbedienung die lenkbaren Hinterachsen steuert. Alles klappt wie am Schnürchen: Die PS-starke Zugmaschine steht in Fahrtrichtung, und ab geht die Post. Auch der Problembereich Kreisel Gipsberg wird ohne Schwierigkeiten, wenn auch vorsichtig passiert. Kein Wunder: Die Mittelinsel wurde eigens für die Transporte halbiert. Auch die Durchfahrt durchs enge Merchingen klappt ohne Probleme. Die Polizei sorgt für freie Fahrt. In der engen Rechtskurve der Ortsmitte geht es dann nur noch im Schritt weiter. Die zwölf Meter vorne überragende Propellerspitze schwenkt langsam und Zentimeter genau über das Wartehäuschen der Haltestelle. „Genau deshalb hat man sich für die Transportfirma Felbermayr entschieden,“ weiß ein Begleiter. Nur sie verfügt über einen derartig umgerüsteten Spezialaufleger, der aufgrund seiner speziellen Höhenregulierung solche Manöver erst möglich macht. Danach geht es „mit Schwung“ den Berg hinauf zur Baustelle. Auch hier verfolgen einige interessierte Zuschauer das nächtliche Abladeprogramm. Kurz nach 21 Uhr war der erste Transport an diesem Abend gestartet. Bereits in der Nacht zuvor waren die ersten drei Elemente genau so problemlos „fast unauffällig“ angeliefert worden. Ein drittes Element bewältigt die Strecke knapp zwei Stunden später. Drei weitere Transporte folgen in der Nacht darauf.

Ein Autokran hievt das Rotorblatt auf den Spezialtransporter.

Parallel zu den Rotortransporten sind zwischendurch auch die Turmelemente auf der Baustelle eingetroffen. Bereits am Wochenende soll der erste Turm stehen, damit der Rotor montiert werden kann – Blatt für Blatt. Die Verantwortlichen hoffen auf gutes Wetter. „Regen ist nicht so schlimm, aber es darf kein heftiger Wind gehen. Schon in drei Wochen sollen die drei Windräder problemlos laufen und Strom erzeugen – jede Anlage 2000 Kilowatt.

Weichen für die Zukunft

Ein Projekt in einer Dimension wie „Tirol Milch NEU" wird in Zeiten ungewisser Wirtschaftsentwicklungen kritisch hinterfragt. Dennoch und gerade deswegen muss sich ein Unternehmen mittels Strukturen, die den aktuellen Anforderungen des Marktes entsprechen, auf schwierige Zeiten vorbereiten. Mit dem Standort Wörgl rüstet sich die Tirol Milch für die Zukunft.

Absichtserklärung

Das österreichische Unternehmen Felbermayr und Rail Cargo Austria, die bereits seit Jahren erfolgreich zusammenarbeiten, haben unlängst eine Absichtserklärung unterzeichnet. Primäres Ziel der Erklärung ist neben einem Know-how-Transfer zwischen den beiden Unternehmen auch eine weitere Verbesserung der ökologischen und ökonomischen Performance sowie die gemeinsame Formulierung künftiger Ziele. Für den Leiter der Spezialtransporte seitens der RCA, Gerhard Helmer ist der „Letter of Intent" auch der Beweis für eine gute Zusammenarbeit in der Vergangenheit, aber auch Herausforderung für die Zukunft.

V.l.n.r.: Thomas Grabuschnigg (Felbermayr), Horst Felbermayr (Felbermayr), Mario Potzinger (RCA), Gerhard Helmer (RCA) und Wolfgang Schellerer (Felbermayr).

Direkter, flexibler, besser - Windows Internet Explorer

P:\Presse\2009\Pressespiegel\Stuff\091127_RailCargoAustria_Newsletter.htm

Datei Bearbeiten Ansicht Favoriten Extras ? Konvertieren Auswählen

Direkter, flexibler, besser

Seite Extras

Rail Cargo Austria
Ein Unternehmen der ÖBB

NEWSLETTER

RCA und Felbermayr intensivieren Zusammenarbeit

Gemeinsam ist man bei Spezialtransporten jetzt noch flexibler

RCA als Gesamtlogistikdienstleister und Felbermayr als Spezialist für internationale Tiefladertransporte verstärken ihre Zusammenarbeit für Spezialtransporte auf der Schiene. Neben dem Know-how-Transfer wird eine Verbesserung der ökologischen und ökonomischen Performance angestrebt. Es sollen Gemeinsamkeiten genutzt und gemeinsame Ziele verfolgt werden. Festgehalten wurde dies in einem kürzlich von beiden Partnern unterzeichneten "Letter of Intent". Dieses Dokument bildet die Basis, um die Kompetenz beider Unternehmen in Europa zu stärken und den Kunden deutlich flexiblere Transportlösungen anbieten zu können.

Top

Fertig Internet 100%

Felbermayr und RCA schließen Absichtserklärung

Thomas Grabuschnigg, Bereichsleiter für Internationale Tieflader-Bahntransporte bei Felbermayr; Felbermayr Geschäftsführer Horst Felbermayr, Mario Potzinger, Stv.-Leiter der MB Montan Spezialtransporte der RCA; Gerhard Helmer, Stv.-Leiter Cargo&Logistik, Leitung MB Montan Spezialtransporte der RCA; und Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co KG (v. l.)

▸ Um die bestehende Partnerschaft auf formelle Beine zu stellen und weiter auszubauen, wurde kürzlich eine Absichtserklärung zwischen Rail Cargo Austria und Felbermayr unterzeichnet.
Schon seit Jahren unterhalten das Tochterunternehmen der ÖBB, die Rail Cargo Austria und Felbermayr eine bereichsübergreifende Zusammenarbeit. „Nicht nur wir, vom Bereich für Internationale Tieflader-Bahntransporte, arbeiten mit dem Spezialisten für weltweite Gesamtlogistiklösungen zusammen", sagt Bereichsleiter Thomas Grabnuschnigg der zusammen mit Mario Potzinger von der RCA die Anregung zum „Letter of Intent" machte. Auch auf den Verkehrsträgern Straße und Wasser und im Baubereich sei Felbermayr ein langjähriger Partner der RCA.

Gemeinsame Ziele

Primäres Ziel dieser Absichtserklärung ist neben einem Know-how-Transfer zwischen den beiden Unternehmen auch eine weitere Verbesserung der ökologischen und ökonomischen Performance sowie die gemeinsame Formulierung künftiger Ziele.
Für den Leiter der Spezialtransporte seitens der RCA, Gerhard Helmer ist der „Letter of Intent" auch der Beweis für eine gute Zusammenarbeit in der Vergangenheit aber auch Herausforderung für die Zukunft: „Dieses Dokument bildet die Basis um die Kompetenz beider Unternehmen in Richtung Europa noch besser umsetzen zu können".
Für Firmengründer Horst Felbermayr und Geschäftsführer Wolfgang Schellerer gebe es viele Gemeinsamkeiten die man nützen könne. So z. B. im Sinne der Infrastruktur. „Wir haben Niederlassungen in den gleichen Ländern, die könnten wir gemeinsam nützen!", sagt Horst Felbermayr. ★

▸ www.railcargo.at
▸ www.felbermayr.cc

FELBERMAYR

Lastaufnahmesystem für Brückenquerung im Einsatz

Im Auftrag der LS Cargo Logistics GmbH aus Ratingen transportierte Felbermayr 16 Mühlensegmente von Magdeburg nach Hamburg. Für die Überwindung einer Eisenbahnüberführung kam die Felbermayr-Schwermontage zum Einsatz.

Aufgrund der mitunter mehr als 100 Tonnen schweren Komponenten war die Errichtung eines speziellen Brückenüberfahrsystems nötig. Ausgearbeitet wurde das Vorzeigeprojekt durch das Vertriebsbüro Verden.

„Anfang April haben wir mit den fünf Monate dauernden Vorbereitungen für das Projekt begonnen", sagt Karin Cordes vom Felbermayr-Standort in Verden bei Bremen. Aufgrund der umfangreichen Maßnahmen war höchste Flexibilität gefordert; darum sei, laut Cordes, bis zum Transportbeginn an der praktischen Umsetzung gefeilt worden. Insgesamt wurden 16 Mühlensegmente mit Durchmessern und Höhen von bis zu 8,7 beziehungsweise 4,6 m von Magdeburg bis in den rund 300 Kilometer entfernten Nordseehafen nach Hamburg transportiert. „Die acht kleineren Segmente mit Tonnagen von bis zu 23,2 Tonnen haben wir von Magdeburg direkt auf der Straße transportieren können. Die restlichen mussten wegen ihrer Abmessungen in den 16 Kilometer entfernten Elbe-Hafen in Schönbeck gefahren werden."

Ursprünglich sei eine Strecke in den Elbe-Hafen Aken geprüft worden, wodurch die zeit- und kostenintensive Bahnüberquerung entfallen wäre. „Doch nach Aken gab es zu viele verkehrslenkende Maßnahmen; darum wurde diese Strecke nicht genehmigt und wir mussten die Variante mit dem Brückenüberfahrsystem wählen", sagt Cordes.

Brücke über die Brücke

Und diese Strecke hatte es in sich – trotz der nur 16 Kilometer. Und so wurde beinahe die Hälfte der Fahrzeit von einer Stunde für die Überquerung einer Bahnstrecke in Anspruch genommen.

„Unsere Kollegen von der Schwerlast in Hilden haben ganze Arbeit geleistet und Unvorstellbares möglich gemacht", freut sich Cordes. Da die Brücke über die Bahnstrecke dem Gesamtgewicht der Transporte von bis zu 173 Tonnen nicht standgehalten hätte, musste man nach Alternativen suchen. Die Errichtung eines behelfsmäßigen Schienenüberganges, um die Brücke zu umgehen, war nicht möglich, da die dadurch notwendige Bahnsperre zu lange gedauert hätte. Also blieb nur der Weg über die Brücke. Aber wie, wenn die Brücke dem Transportgewicht nicht standhält?

„Ganz einfach, wir bauen eine Brücke über der Brücke", zeigten sich die Kollegen rund um Erich Bollenbeck von der Niederlassung Hilden siegesgewiss. Gesagt – getan. Doch vor dem großen „Live-Event" wurde die „Fly-over-Konstruktion" noch am Firmengelände in Hilden aufgebaut und mit einer aufballastierten Transportgarnitur getestet. „Wir wollten uns nicht auf mathematische Berechnungen allein verlassen. Schließlich galt es, eine Strecke von 48 Metern freitragend zu verspannen und anschließend mit einer Last von 173 Tonnen darüberzufahren. Und wenn's so sein soll, pfeift gleichzeitig noch ein ICE mit mehr als 200 Kilometern unten durch", beschreibt Cordes eindrucksvoll die Situation.

Doch positive Tests überzeugten das Felbermayr-Team und so wurde Mitte August mit dem Aufbau des Brückenüberfahrsystems bei Magdeburg begonnen.

HARTIG ZÖGL (2)

Vor ihrem praktischen Einsatz wurde die Konstruktion der Aushilfsbrücke am Felbermayr-Standort Hilden getestet

Eine Stunde dauerte die Überfahrt einer jeden der bis zu 173 Tonnen schweren Transportgarnituren. Dank des speziellen Brückenüberfahrsystems wurde das Gewicht über die Brückenköpfe in das Erdreich abgeleitet.

Gelungene Probe – und wie lief's real?

Drei Tage später war alles bereit und die erste Überfahrt konnte beginnen. Ganz langsam rollte die Zugmaschine mit 150 Tonnen im Schlepptau auf die etwa 30 Zentimeter hohe Rampe am Brückenkopf, um in Kürze freitragend auf der Brücke über der Brücke zu schweben. Dabei wird das gesamte Gewicht über die Brückenköpfe in das Erdreich abgeleitet. Die Brücke braucht keinerlei Last aufzunehmen.

Nach etwa einer halben Stunde hat der Transport die Hälfte des Weges hinter sich. Endlich, nach weiteren 30 Minuten, verlässt die letzte der insgesamt 16 Achsen die Abfahrtsrampe und hat wieder asphaltierten Boden unter den Rädern – es ist geglückt.

Drei weitere Mühlsegmente folgten, dann ging es weiter in den Hafen von Schönebeck, wo die Ladung unmittelbar ins Schiff umgeschlagen wurde. Anschließend fuhren die Fahrzeuge wieder zurück nach Magdeburg, um die noch verbleibenden Mühlensegmente zu laden, und die Brückenüberquerung wiederholte sich.

Zwei Tage später waren auch die übrigen Segmente in Schönebeck angekommen und auf das Binnenschiff verladen. Ein Transport auf der Elbe bis in den Hamburger Hafen folgte. Dort angekommen, wurden die Segmente für ihre Reise nach Nord-Brasilien verschifft, wo sie für eine Erzmahlanlage benötigt werden.

Seitens Cordes ist die Freude trotz der damit verbundenen großen Anstrengungen groß: „Das ist auch unserem Auftraggeber, der LS Cargo Logistics GmbH aus Ratingen, zu danken. Ohne die fachlich kompetente Zusammenarbeit wäre ein derart reibungsloser Projektablauf nicht möglich gewesen."

GROSSE HERAUSFORDERUNG

Anfang September 2009 waren **Mitarbeiter des Felbermayr-Spezialtiefbaus** am Bahnhof Landl bei Hieflau mit der **Errichtung eines Steinschlagschutzes** beauftragt.

Die Stützen wurden vom Lagerplatz direkt in den Hang geflogen

Steinschlagschutz

Der unterhalb eines steilen und instabilen Geländes gelegene Bahnhof in der Nationalparkgemeinde Landl erfordert umfangreiche Sicherungsmaßnahmen. Für diesen Zweck wurde der Felbermayr-Spezialtiefbau mit der Errichtung von Seilsperren und eines Abrollschutzes beauftragt. Dabei wurden auf einer Länge von 500 m Seilsperren, ein Abrollschutz aber auch verankerte Spritzbetonplatten errichtet.

„Im Falle der Seilsperren fiel die Wahl auf ein modulares Steinschlagschutzsystem aus dem Hause Trumer", sagt Bauleiter Michael Messner. Das System ist auf Grund der Eignung zur Flugmontage bestens für steiles Gelände geeignet.

Menschliche Leistung unübertroffen

Doch bevor es soweit war mussten noch Anker zur Befestigung der Grundplatten für die Stützenmontage gesetzt werden. Wegen des Untergrunds, bestehend aus Erdmaterial und verfestigtem Schotter, war die Wahl auf sogenannte Injektionsbohranker gefallen. Gesetzt wurden die, bis zu 8 m tief in den Untergrund reichenden, Anker mit einem geländegängigen Schreitbagger. Für die Bereiche mit mehr als 60° Steigung kam eine händisch bediente Leichtbohrlafette zum Einsatz.

„Bei derart großem Gefälle ist die menschliche Leistung noch immer unübertroffen", kommentiert Messner die hervorragende Arbeit seiner Mitarbeiter. Auch die Aushubarbeiten, rund um die Anker, für das Stützenfundament wurden in Handarbeit gegraben. Für den Transport des Fundamentbetons kam aber ein Hubschrauber zum Einsatz. Abschließend wurde in die Fundamente noch eine Stützengrundplatte eingebaut.

Stützenmontage mit Helikoptereinsatz

Für das Einfliegen der Stützen kam wieder ein Helikopter zum Einsatz. Die Stützen wurden von einem etwa 300 m oberhalb des Bahnhofes gelegenen Lagerplatz direkt in den Hang geflogen und dort von vier Felbermayr-Mitarbeitern und einem Einweiser in Empfang genommen. „Rund drei Minuten wurden für die Montage einer Stütze benötigt", sagt Messner und erklärt den Vorgang: „Während zwei Mitarbeiter mit dem Einbolzen des unteren Endes der Stütze an der Grundplatte beschäftigt sind schnappen sich die zwei anderen die Montageketten und befestigen sie links und rechts von der Stütze an den vormontierten Ankerpunkten. Zuletzt klettert noch einer auf die Stütze und hängt das Transportseil vom Hubschrauber aus".

Das setzt ein gut eingespieltes Montageteam voraus, denn durch den Helikopter hervorgerufener Lärm und sturmartiger Wind machen die Sache nicht leichter. Aber auch dem Hubschrauberpiloten wurde einiges abverlangt, denn mitunter musste er zwischen Hochspannungsleitung und Böschung einfädeln um mit der Last an die Stützenfundamente herankommen zu können. Dennoch, das System bewährte sich – in weniger als zwei Stunden waren die Stützen für rund 300 m Seilsperre montiert. Zum Abschluss wurden durch die an den Stützen vormontierten Netze Drahtseile gezogen. Die übernehmen quasi die Funktion einer Vorhangstange an denen dann das Netz auseinander gezogen wird.

Mitarbeiter des Felbermayr-Spezialtiefbaus bei der Errichtung eines Steinschlagschutzes für den Bahnhof Landl bei Hieflau

Drahtgeflecht verhindert großflächige Materialbewegungen

Als weitere Sicherungsmaßnahme wurden auf einer Länge von 200 m noch 2,5 m lange Stahlrohre in den Boden gerammt. Mit einem Durchmesser von 30 cm bilden sie das Fundament für einen 2 m hohen Abrollschutz aus hochfestem Drahtgeflecht in weniger exponierten Bereichen. Zuletzt werden dann noch mit Spritzbeton und Matten bewehrte Betonlisenen mit einer Stärke von 60–70 cm oberhalb des Steinschlagschutzes errichtet. „Diese dienen als Stützkörper für lokal absturzgefährdete Konglomeratbänke", sagt Messner. Abgeschlossen wurden die Sicherungsmaßnahmen Ende November 2009. *

▸ www.felbermayr.cc

FOTOS: FELBERMAYR

31. RANG

Firmenwortlaut:	Rosenbauer Konzern
Tätigkeit:	Kfz-Industrie, Maschinenbau
Eigentümer:	51 % Rosenbauer Beteiligungsverwaltung GmbH; 5 % Schweizer Investor, 44 % Streubesitz
Umsatz 2008 in Mio.:	500,3
Veränd. '07/08 in %:	17,4
EGT '07 in Mio.:	25,4
EGT '08 in Mio.:	32,3
Mitarbeiter 2008:	1.722
Internet:	www.rosenbauer.com

32. RANG

Firmenwortlaut:	Asamer Holding AG
Tätigkeit:	Baustoffe, Abfallentsorgung, Immobilienprojekte
Eigentümer:	Familien Asamer, Roth, Pree
Umsatz 2008 in Mio.:	490,0
Veränd. '07/08 in %:	2,5
EGT '07 in Mio.:	k. A.
EGT '08 in Mio.:	k. A.
Mitarbeiter 2008:	5.500
Internet:	www.asamer.at

33. RANG

Firmenwortlaut:	Schachermayer Gruppe
Tätigkeit:	Großhandel
Eigentümer:	Familie Schachermayer
Umsatz 2008 in Mio.:	488,5
Veränd. '07/08 in %:	1,4
EGT '07 in Mio.:	k. A.
EGT '08 in Mio.:	k. A.
Mitarbeiter 2008:	2.122
Internet:	www.schachermayer.at

34. RANG

Firmenwortlaut:	WOLF Holding GmbH
Tätigkeit:	Bauindustrie
Eigentümer:	Michael Stadler, Johann Stadler, Wolf Alpha Beteiligungs GmbH, Wolf Beta Beteiligungs GmbH, Wolf Gamma Beteiligungs GmbH
Umsatz 2008 in Mio.:	430,0
Veränd. '07/08 in %:	7,5
EGT '07 in Mio.:	k. A.
EGT '08 in Mio.:	k. A.
Mitarbeiter 2008:	2.640
Internet:	www.wolfsystem.at

35. RANG

Firmenwortlaut:	BRP-Powertrain GmbH & Co KG
Tätigkeit:	Fahrzeugindustrie
Eigentümer:	Bombardier Recreational Products Inc (Kanada)
Umsatz 2008 in Mio.:	426,8
Veränd. '07/08 in %:	– 10,0
EGT '07 in Mio.:	51,1
EGT '08 in Mio.:	32,7
Mitarbeiter 2008:	1.232
Internet:	www.brp.com

36. RANG

Firmenwortlaut:	BWT AG
Tätigkeit:	Wasseraufbereitung
Eigentümer:	18,9 % BWT Stiftung; 31,6 % YSRO BV; 49,5 % Free Float (Wiener Börse)
Umsatz 2008 in Mio.:	410,2
Veränd. '07/08 in %:	3,2
EGT '07 in Mio.:	35,3
EGT '08 in Mio.:	27,0
Mitarbeiter 2008:	2.389
Internet:	www.bwt.at

37. RANG

Firmenwortlaut:	Felbermayr GmbH Unternehmensgruppe Felbermayr
Tätigkeit:	Sonder- und Schwertransporte, Kran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hoch-, Tief- und Spezialtiefbau
Eigentümer:	Horst Felbermayr, Gisela Felbermayr
Umsatz 2008 in Mio.:	392,4
Veränd. '07/08 in %:	18,5
EGT '07 in Mio.:	15,0
EGT '08 in Mio.:	23,0
Mitarbeiter 2008:	1.700
Internet:	www.felbermayr.cc

38. RANG

Firmenwortlaut:	Nycomed Austria GmbH
Tätigkeit:	Pharmaindustrie
Eigentümer:	„Nycomed Holding GmbH 99,98 %; Nycc Holdings Belgium SPRL 0,02 %"
Umsatz 2008 in Mio.:	389,5
Veränd. '07/08 in %:	9,5
EGT '07 in Mio.:	k. A.
EGT '08 in Mio.:	k. A.
Mitarbeiter 2008:	486
Internet:	www.nycomed.at

39. RANG

Firmenwortlaut:	Sport Eybl & Sports Experts AG
Tätigkeit:	Sporthandel
Eigentümer:	Eybl & Sports Experts Gruppe
Umsatz 2008 in Mio.:	378,0
Veränd. '07/08 in %:	– 0,5
EGT '07 in Mio.:	k. A.
EGT '08 in Mio.:	23
Mitarbeiter 2008:	2.200
Internet:	„www.eybl.at; www.sports-experts.at"

40. RANG

Firmenwortlaut:	Miba AG
Tätigkeit:	Motoren- und Fahrzeugindustrie
Eigentümer:	börsenotiert: Streubesitz 18 %, eigene Aktien 5 %, Mitterbauer Beteiligungs AG 77 %
Umsatz 2008 in Mio.:	375,0
Veränd. '07/08 in %:	– 3,4
EGT '07 in Mio.:	27,6
EGT '08 in Mio.:	34,5
Mitarbeiter 2008:	2.855
Internet:	www.miba.com

40 **Dr. Peter Mitterbauer,** CEO und CFO Miba Group

FOTO: MIBA

NEWSLETTER

JUWELIER WAGNER

Dynamic meets Diamonds

Move-in 09.09.09 – 7:00 Uhr morgens

Masterpiece®
WAGNER JUWELEN DESIGN

Die Wiener Kärntner Straße 32 ist Schauplatz einer außergewöhnlichen Szene. Die Hauptdarsteller sind ein Spezial-Kranwagen und der neue Porsche Panamera. Der Kran lässt die sportliche Limousine ganz langsam in Richtung Juwelier Wagner 1. Stock „schweben". Der 1.931 mm breite und 4.970 mm lange Panamera wird durch das 2.200 mm weit geöffnete Fenster gehoben. Das alles ohne Berührung der Fassade - eine Meisterleistung!

Im 1. Stock trifft die Dynamic der sportlichen Porsche Limousine auf die sagenhafte Strahlkraft der unvergänglichen Diamanten aus dem Hause Wagner. Die Begegnung entführt ins Reich der Tagträume: Dynamic meets Diamonds.

Fotos: Felbermayr

SCHWERLASTUMSCHLAG

Großaufgebot für Großkrane

Vier Großkrane und ein Selbstfahrer mit 28 Achslinien waren im Juli beim Spanplatten-Hersteller Egger im niederösterreichischen Unterradlberg im Einsatz. Grund für das Treffen der Stahlgiganten von Felbermayr war der Tausch einer 305 t schweren Trockentrommel, wie sie zur Produktion von Spanplatten benötigt wird.

Etwa eine Woche war für den Aufbau der Geräte im niederösterreichischen Werk der Firma Egger notwendig. Nach Informationen der international tätigen Holzwerkstoff-Experten sei der Austausch aufgrund von Verschleißerscheinungen notwendig gewesen. Für die beiden Tandemhübe kamen je ein LR 1750 sowie ein LR 1600 und ein LTM 1500 zusammen mit einem LTM 1400 zum Einsatz. Den Beginn der Hübe machten die beiden Raupenkrane für die Demontage der alten Trockentrommel. Der LR 1750 war mit insgesamt 452,5 t Ballast ausgestattet und der Hauptausleger mit einer 28 m hohen Wippe verlängert. Auch der LR 1600 brachte es auf stolze 365 t Ballast und war ebenfalls ergänzend zum Hauptausleger mit einer Wippe ausgestattet. „Die Wippe war notwendig, um die Trockentrommel zentimetergenau auf dem SPMT ablegen zu können", erklärt Günther Wimmer von der Projektabteilung in Wels.

Beengte Zufahrt

Probleme gab es mit der Zufahrt für den 24 m langen SPMT. Die Krane standen sich in einem Abstand von etwa 40 m gegenüber, dazwischen lag in 10 m Höhe die Trockentrommel. Um mit dem SPMT, auch Selbstfahrer genannt, zwischen die Krane zu gelangen, war eine Böschung von etwa 80 cm zu überwinden. „Wir lösten das Problem mit Bongossihölzern, aus denen wir eine Rampe für die

Viel hilft einmal mehr viel: *Der LR 1750 von Felbermayr war mit insgesamt 452,5 t Ballast ausgestattet, der LR 1600 brachte es auf stolze 365 t.*

Schwerlast-Equipment pur: *Der LTM 1500 belädt zusammen mit einem LTM 1400 den 24 m langen und 28 Achslinien umfassenden SPMT.*

Überfahrt bildeten", sagt Wimmer. Der SPMT war für den Transport der 28 m langen und 5,40 m breiten Trommel mit 28 Achslinien und einem rund 450 PS starken Powerpack, wodurch letztendlich eine Zugmaschine entfällt, ausgestattet. Nachdem die Trockentrommel an beiden Enden angeschlagen war, begann der eigentliche Hub.

Einheben am dritten Tag

Nach etwa 90 Minuten lag die Trockentrommel auf dem SPMT und konnte für den Transport zum 500 m entfernten Lagerplatz gesichert werden. Dort angekommen, wurde die Trockentrommel abgeladen und auf Sattel abgelegt. „Die neue Trommel haben wir am nächsten Tag geladen. Die Fahrt zur Trocknungsanlage und das Einheben erfolgte aber erst am dritten Tag", bemerkt Wimmer und erklärt, dass die Wartezeit aufgrund von Wartungsarbeiten in der verbliebenen Trocknungsanlage notwendig gewesen sei. Auch das Einheben der neuen Komponente verlief nach Plan und so waren für Felbermayr am späten Vormittag des dritten Tages die Arbeiten abgeschlossen.

Millimeterarbeit für Riesentrafo

ÖBB-Infrastruktur AG und Rail Cargo Austria AG bewältigten in Zusammenarbeit mit Partnern eine logistische Herausforderung außerordentlicher Dimension.

290 Tonnen schwerer Trafo fuhr (nicht nur) Bahn.

Die Aufgabenstellung des Kunden Vorarlberger Kraftwerke war folgende: Ein Transformator sollte von seiner Produktionsstätte im steirischen Weiz zum Umspannwerk in Meiningen, Vorarlberg, transportiert werden. So weit, so gut, allerdings wog der Riesentransformator 290 Tonnen und konnte nicht für den Transport zerlegt werden. Über die Arlbergstrecke zu fahren war nicht möglich, ein Umweg über Basel samt Umladen auf Schiff und Tieflader war notwendig.

Die Kollegen von Rail Cargo Austria und ÖBB-Infrastruktur AG mussten sich also einiges an logistischen Kniffen einfallen lassen und holten den langjährigen Partner Felbermayr (siehe Infokasten) mit an Bord. Alles funktionierte reibungslos, die Kooperation mit Siemens, Felbermayr, den Steiermärkischen Landesbahnen, den SBB und der ÖBB-Traktion klappte bestens.

Multimodaler Transport

Aber der Reihe nach. Nach dem Transport durch die Steirischen Landesbahnen von Weiz bis Gleisdorf ging es mit den ÖBB nach Linz. Mit einem Portalkran wurde der Transformator auf ein Schiff nach Basel verladen. Von Basel aus kam der Trafo wieder per Schiene zum Zielbahnhof Rankweil. Die letzten acht Kilometer auf der Straße zum Umspannwerk Meiningen wurden mit Hilfe von 24-achsigen Schwerlaststraßenmodulen bewältigt.

Sorgfältige Planung

Rund sieben Wochen dauerte der Transport, acht Monate lang war er geplant worden. Nach dem Beförderungsantrag durch RCA ermittelten die Techniker von Infra Service in den Regionen die Beförderungsbedingungen: u. a. Begegnungsverbot für Züge auf Nachbargleisen, 190 Geschwindigkeitseinschränkungen, 98 Gleisvorschreibungen.

Nach der definitiven Bestellung des Transports durch RCA machte Netzzugang-Trassenmanagement die Trassenplanung. Wegen der unglaublichen Größe und des hohen Gewichts konnte der Transport nur in bestimmten Zeitfestern am Wochenende durchgeführt werden.

Tunnel, Brücken, Bahnsteigdächer

Für den Transport auf der Schiene wurde ein 32-achsiger Tragschnabelwagen von Felbermayr verwendet.

Die größten Herausforderungen waren Tunnel, Brücken, Signalanlagen, Bahnsteigkanten und Bahnsteigdächer, Fahrleitungsmasten, Weichensignale und Baustellen. Vor allem an Stellen, wo sich Signale beiderseits der Strecke auf gleicher Höhe befinden, musste der Tiefladewagen millimetergenau durchmanövriert werden.

KOOPERATION RCA – FELBERMAYR AUSGEWEITET

Gemeinsam bei Spezialtransporten noch flexibler

RCA als Gesamtlogistikdienstleister und Felbermayr als Spezialist für internationale Tieflادertransporte weiten ihre Zusammenarbeit für Spezialtransporte auf der Schiene aus. Neben dem Know-how-Transfer wird die Verbesserung der ökologischen und der ökonomischen Performance beider Partner angestrebt. „Es gibt viele Gemeinsamkeiten, die man nutzen kann, etwa Niederlassungen von RCA und Felbermayr in denselben Ländern", so Firmengründer Horst Felbermayr.

Festgehalten wurde das alles in einem kürzlich von beiden Partnern unterzeichneten „Letter of Intent". Dieses Dokument bildet die Basis dafür, die Kompetenz beider Unternehmen in Europa zu stärken und den Kunden deutlich flexiblere Transportlösungen anbieten zu können. „Wir vom Bereich für internationale Tieflader-Bahntransporte arbeiten seit Jahren erfolgreich mit RCA zusammen, aber auch auf den Verkehrsträgern Straße und Wasser und im Baubereich ist Felbermayr ein langjähriger Partner von RCA", sagt Bereichsleiter Thomas Grabuschnigg. Er gab gemeinsam mit dem stellvertretenden Leiter des Marktbereichs Montan/Spezialtransporte, Mario Potzinger, die Anregung zum „Letter of Intent".

V.l.n.r.: Thomas Grabuschnigg, Horst Felbermayr, Mario Potzinger, Gerhard Helmer, RCA Cargo & Logistik, Felbermayr-Geschäftsführer Wolfgang Schellerer

Parkvillen Altmünster

Parkvillen Altmünster – Einen Traum wohnen am Traunsee

In schönster zentraler Lage in Altmünster, umgeben von einer weitläufigen Grünanlage auf erhabenem Plateau, keine 200 m vom See entfernt, errichtet die Consulting Company im Moment einen wahren Wohntraum.

Offene Innen- & Außenarchitektur
71 Penthouse- bzw. Villenwohnungen von 42 m² bis 170 m² mit umwerfender Aussicht in alle Himmelsrichtungen werden ab dem Frühjahr 2010 direkt hinter Schloss Ebenzweier und seinem idyllischen Schlosspark errichtet. Die moderne, offene Villenarchitektur zeichnet sich durch großzügige Fensterflächen, rundum laufende Terrassen und individuelle Raumkonzepte aus.

Solarbeheizter 17 m Pool für alle Bewohner
Tiefgarage, Lift, neueste Haus- und Energietechnik sowie Niedrigstenergiestandard verstehen sich von selbst, nicht jedoch der zur Verfügung stehende, beheizte 17 m lange Pool. Da werden Wohnträume wahr!

Wohnsitz, Ferienimmobilie oder Investment
Egal welche Motivation hinter einem Kauf einer Parkvillen-Wohnung steckt, angenehme Nebeneffekte sind für alle Käufer der Werterhalt der Immobilie und die Möglichkeit eines sinnvollen Investments mit Zukunftssicherheit.
Details unter http://parkvillen.cc-i.at

Wohnpark Kalvarienberg – Grüne Oase im Welser Zentrum

Wohnen im Grünen und doch in der Stadt – dieser Schulterschluss gelang der Consulting Company mit dem Projekt Wohnpark Kalvarienberg. Denn ca. 700 m vom Zentrum und 900 m vom Bahnhof entfernt, ist die Anlage durch ein intelligentes Zufahrts- und Parksystem autofrei und grenzt weiters an den 2.500 m² umfassenden städtischen Park.

Wohlfühlen in komfortabler Passivhausqualität
Bis Herbst 2010 wird die erste Baustufe mit hochwertigen, komfortablen Wohnungen fertig gestellt. Das Angebot reicht von schönen 35 m² Einzimmereinheiten bis zur 110 m² großen 4 Zimmer Wohnung, alle mit überdachter Terrasse. Ein modernes Architektur- und Energiekonzept sorgt für Passivhausstandard – das senkt die Betriebskosten enorm und steigert die Nachhaltigkeit der Immobilie. Die Baustufe 2 folgt mit 6 Monaten Abstand, von der Gartenwohnung bis zum Penthouse mit sehr großer Terrasse werden alle Wohnformen angeboten.
Details unter http://kalvarienberg.cc-i.at

Wohnpark Kalvarienberg Wels

Anton und Florian Kammerstätter besuchen mit DI Horst Felbermayr die Baustelle: „Es geht was weiter!"

122 Tonnen schweres Reingasrohr in 44 Meter Höhe eingehoben Felbermayr-Einsatzteam mit zwei LTM 1500 im Kühlturmgebäude

Kranduett für Braunkohlekraftwerk im Einsatz

Eine auch in Fachkreisen aufsehenerregende Kranung bewältigten Mitarbeiter des Transport- und Hebetechnikunternehmens Felbermayr Ende Januar unweit von Dresden. Dabei wurde in einem Braunkohlekraftwerk ein 122 Tonnen schweres Reingasrohr in 44 Meter Höhe eingehoben.

„Es hat alles wunderbar funktioniert" freut sich Lothar Fleischer. Als Leiter der Felbermayr-Niederlassung Bautzen trug er die Verantwortung für den gigantischen Tandemhub Ende Januar unweit von Dresden. Allein schon die Planung durch Felbermayr-Einsatzleiter Nikolaus Ruhland verschlang unzählige Stunden und dauerte rund zwei Monate.

Ort des Geschehens war der neu zu errichtende Block im Braunkohlekraftwerk Boxberg. „Unsere Arbeit begann mit dem Transport der Einzelteile des Reingasrohres in den Kühlturm. Dort wurden die rund sechs Meter langen Segmente anschließend zu einem 43 Meter langen Rohr mit einem Durchmesser von 8 Metern zusammengefügt", erklärt Fleischer die Vorarbeit. Doch um das Ganze nicht zu einfach werden zu lassen musste das 122 Tonnen schwere Reingasrohr im inneren des Kühlturmes auf 44 Meter Höhe Zentimetergenau eingehoben und in eine Öffnung im Kühlturm eingefädelt werden.

Voraussetzung für das gewaltige Vorhaben war aber dass die beiden Kräne vom Typ LTM 1500 in den Kühlturm gefahren werden konnten. Dafür musste eine Rampe mit 122 Meter Länge und etwa zwei Meter Höhe errichtet werden. Nachdem die Krangiganten mit einer maximalen Traglast von je 500 Tonnen positioniert und das Reingasrohr angeschlagen war konnte die eigentliche Kranung beginnen. Da die Kranführer weder zum Auflagetisch noch zur Öffnung, durch welche das Rohr geführt werden musste, Sichtkontakt hatten, wurden sie per Funk eingeweisen. Fleischer: „Ich habe mich dazu auf dem Steigerturm auf dem das Rohr aufgelegt wurde platziert. Mein Kollege Enrico Bräuer hat sich außerhalb des Kühlturmes, vor dem Loch befunden und von dort die Kommandos gegeben". Inklusive notwendiger Sicherheitshübe, bei denen die Last angehoben und wieder abgesetzt wurde, dauerte die Kranung rund vier Stunden. „Das ging recht flott", freut sich Fleischer über die gute Zusammenarbeit mit den Kranführern aus Linz in Oberösterreich welche die schwierige Kranung quasi im Blindflug erfolgreich meisterten.

Die Inbetriebnahme des zusätzlichen Kraftwerkblocks, mit 700 Megawatt Leistung, soll in etwa drei Jahren erfolgen. Zuvor muss von Felbermayr aber noch ein weiteres Rohr mit 34 Metern Länge und einem Durchmesser von acht Metern an das bestehende angefügt werden.

Fotos: LVG

Ein Bürohaus unweit des Schwerlasthafens der früheren Voest ist fast ganz vergeben, ein Backsteingebäude ist noch zu mieten.

Wirtschaftspark „Traunhafenzentrum“ ist schon längst wachgeküsst

LINZ. In einer ruhigen Ecke des früheren voest-Geländes hat sich das Büro- und Betriebsansiedelungsgebiet „Traunhafenzentrum“ entwickelt. 80 Prozent in einem Büroturm sind schon vermietet. Ein Backsteingebäude mit Charme wartet noch darauf, wachgeküsst zu werden.

VON KARIN HAAS

Die Liegenschaft ist insgesamt 6000 Quadratmeter groß und war früher Teil der „alten Voest“. Nach einem Zwischenstopp beim Industrieanlagenbauer MCE wurde die Immobilie an die LVG Liegenschaftsverwertung verkauft. Geschäftsführerin ist Elisabeth Felbermayr-Schierl, die Tochter des dort mit dem Schwerlasthafen ansässigen Logistikers Horst Felbermayr. Sie entwickelt das Gelände. Dazu wurde 2005 ein Büroturm mit sechs Etagen top-saniert.

80 Prozent der 3000 Quadratmeter sind vermietet. Dort residieren die Firmen TÜV Austria, Buma-Engineering, Plastic Electronic, der Industrieversicherer IVM sowie Elisabeth Felbermayr-Schierl mit ihrer LGV selbst.

Eine Etage mit 600 Quadratmetern ist noch frei. „Ideal“ auch als Ausstellungsraum und für Vernissagen, so Felbermayr-Schierl.

Noch auf das Wachküssen wartet ein vierstöckiger Backsteinbau mit 2300 Quadratmetern der früheren Voest mit Charme. Die Räume sind 3,50 Meter hoch.

100 Parkplätze gehören zum Wirtschaftspark. Auch das Mittagessen ist kein Problem. Unweit ist die Caseli-Kantine der voestalpine, die nicht nur von Cateringkunden ob ihre Qualität gelobt wird .

Wer etwas für Fitness und Kondition tun will, findet unweit in Schweigharts „Außenstelle“ in der Lunzer ein ausreichendes Betätigungsfeld.

Kontakt: LVG@felbermayr.cc Telefon: 0664/13 33 865, Lunzer Str. 89, 4031 Linz.

ZITAT

„Ich bin glücklich, dass das „Traunhafenzentrum“ lebt.“

ELISABETH FELBERMAYR-SCHIERL
LVG Immobilien, Liegenschaftsentwicklerin und Eigentümerin

Foto: Haas

Wind power initiative

Tower segments of a Vestas V90 are assembled at the Raiffeisen Energy & Environment wind farm near the Bulgarian city of Kavarna.

Photo: Frank Stier

Bulgaria's north-east is one of the best regions for exploiting wind energy in Europe. In this eastern European country, international investors are already planning to install capacities of several thousand megawatts.

Driving north from the Bulgarian Black Sea city of Varna towards Romania, Cape Kaliakra can be seen from the distance reaching out into the sea. Bulgarians consider this a mythical place where the rare flora and fauna enjoys special protection. But over the last few years its appearance has changed dramatically. It used to be unspoiled and somewhat wild, but now accommodates a forest of 35 wind turbines with a capacity of 1 MW each.

Strong winds across flat steppes

The Bulgarian Society for the Protection of Birds (BDSP) tried in vain to prevent the wind farm from being built by the Bulgarian-Japanese joint venture Kaliakra Wind Power, as the headland lies in the middle of a route for migratory birds. Irina Mateeva (BDSP) considers the wind farm a threat to rare birds like eagles, cranes and pelicans. The operators suggest that installing a radar system might help to detect migratory birds in time, so that the wind turbines would be automatically stopped.

A good hundred wind turbines were installed in Dobrudzha in the north-east of the country and quite a few more are likely to join them in the next few years. Wind conditions in the flat steppe landscape stretching across the border in the south-east of Romania are some of the best for wind power exploitation in Europe.

A large number of international operators, like the US American AES Geopower, Spanish Acciona Eólica or German WPD are developing wind farm projects in the Bulgarian part of the Dobrudzha. The total projected capacity in Bulgaria amounts to several thousands of megawatts.

According to the European Wind Energy Association (EWEA), 158 MW of wind energy capacity had been installed in the Eastern European country by the end of 2008. Veliar Kiriakov, President of the Bulgarian Association of Renewable Energy Ecology (APEE,) believes this figure could reach between 400 MW and 500 MW by the end of 2010. In two years, 11 % of Bulgaria's electricity consumption must be generated from renewable energy sources and by 2020 this figure will even reach 16 %. "We have now established a good relationship, based on co-operation, with the bird conservationists", says Kiriakov. He went on to say that from now on, justified objections from the bird conservationists would be properly taken into account when planning projects.

In the future, Austrian companies want to benefit from Bulgarian wind as well. In October 2008, IG Windkraft, Austria's trade organisation, organised a fact-finding mission to the Eastern European country. Stefan Hantsch, IG Windkraft executive, predicts that in the next few years 400 MW wind power capacity will be installed in Bulgaria for which he estimates an investment of € 700 million.

Bird conservation versus wind farm planning

Quite a few journalists followed the construction of the Raiffeisen Energy & Environment (REE) wind farm at Kavarna at the end of last year. When there is a lull in the wind, a gigantic crane lifts the tower segment, almost without any vibrations, and puts it down onto an existing segment. REE executive Rudolf Plasil is pleased and comments that "This weather is ideal for construction. If everything runs smoothly, we will just need one day to put up the turbine and another day to install the technical equipment." The commissioning of the 32 MW farm with 16 turbines at Kavarna is envisaged for the middle of next year. But before this electricity can be fed into the Bulgarian grid, comprehensive functional tests have to be carried out. From the construction site you can see that the rotors of four 2 MW wind turbines at the Long Man REE wind farm are already turning.

When asked about the controversy between wind farm operators and bird conservationists in the area, Plasil is very clear about one point: "A wind farm like the one at Cape Kaliakra would never be approved in Austria and even in Bulgaria no Austrian business would install wind turbines in this sort of area where feelings run high." In his view, the area west of the country road from Varna to the Romanian border is not so critical. But the coastline region to the east would be a no-go zone because of bird conservation.

Seven projects by Austrian wind farm operators are currently under construction, or at the planning stage. They will be implemented by medium-sized enterprises such as Aquavento, WEB Windenergie and Windkraft Simonsfeld, or by subsidiaries of major companies such as Raiffeisen, Bewag, Verbund and evn, which were established especially to serve the renewable energy sector. The wind turbines are provided by world leader Vestas. Austrian suppliers like the Planungsbüro Energiewerkstatt and the logistics companies Felbermayr and Prangl are involved in implementing the project. In early 2008, Sterzinger Leitwind AG installed two wind turbines near Kavarna which are considered to be design types of the future because of their direct drive technology.

Vestas has now tapped into the Eastern European market from Vienna-Schwechat. Currently the focus is on Bulgaria. Consequently, Vestas has established a large warehouse for foundations, tower modules, nacelles, rotor blades and transformer stations. "These components are primarily manufactured in our works in China and Vietnam, shipped to the Bulgarian Black Sea port of Varna and sent from there by special transport to our warehouse", explains Kai Vogelhaupt of Vestas Austria. "Only if we have a sufficient number of components in stock, can we deliver them just in time to the wind farms currently being installed." Extra value made in Austria is even in the rotor blades manufactured by Vestas in Asia. Pre-impregnated fibres, called prepregs, developed by Hexcel Composites Austria, enable the production of lighter and therefore larger rotor blades which can collect greater air masses.

A call for stronger support of renewables

Martin Steiniger, IG Windkraft representative, thinks that the Austrian wind energy companies' export drive is a direct consequence of the unpredictable course taken by Austria's energy policy over the last few years. Since Austria's Green Electricity Act in 2006 which has had such a damaging impact on the industry, practically no wind turbines have been installed any more. He criticises the fact that the expertise gained by Austrian companies over the last 15 years is virtually only being used abroad. At 9.5 €-Ct/kWh, the feed-in tariff for green power in Bulgaria is just 2 cents over the achievable price in Austria.

The Austrian companies are satisfied with the investment conditions in Bulgaria – especially when compared with the situation in Austria. However, activists at the Bulgarian environmental protection organisation "Sa da ostane priroda v Bulgaria" (or literally: Let us preserve the Bulgarian environment) are not happy. They believe their government's energy policy is a catastrophe. They accuse Prime Minister Sergej Stanischev's Cabinet of focusing too strongly on large-scale multi-billion dollar projects, such as the Belene nuclear power station, and advocate supporting renewable energy more strongly and enhancing energy efficiency.

Frank Stier

INTERNATIONALE TRANSPORT REVUE

11 | 2009

TRAKTUELL

Ein Magazin vom WEKA-Verlag | www.weka.at

WWW.TRAKTUELL.AT

MESSE: SAO PAOLO

Wir berichten von der größten Nutzfahrzeugmesse in Brasilien S. 18

SCHWEDEN-PRINZ

Der neue Scania R 480 bei uns im Österreich-Test S. 22

TRIMODALITÄT

Ein Besuch beim DHL Europa-Hub in Leipzig S. 36

Eschborner Straße Wien | Verlagspostamt 1200 Wien | P.b.b. | Einzelverkaufspreis Euro 4,- | GZ 02Z037683 M

STRALIS
FELBERMAYR
IVECO
450
FELBERMAYR
IVECO

Ein wahrer Gigant im Schwertransport

Trifft man Horst Felbermayr, da strotzt er unverändert mit Elan vor einem hohen Maß an Unternehmenslust. Er scheint heute noch so agil wie vor vielen Jahren, er ist einfach jung geblieben.

Horst Felbermayr: Selfmademan und erfolgreicher Unternehmer

FELBERMAYR

Aber er hat sich nicht auf seinen Lorbeeren ausgeruht, sondern vergrößert unermüdlich seine Unternehmenspräsenz. Das Unternehmen besteht seit 1942, er selbst hat die Firma 1967 mit seiner Frau übernommen. Damals bestand der Fuhrpark aus vier Lkw und einer Baumaschine. Felbermayr arbeitete sich aus eigener Kraft vom Mechaniker zum seit langem anerkannten und erfolgreichen Geschäftsmann hoch. Seine Frau, welche von Anbeginn für die Finanzen zuständig war, stand ihm dabei stets zur Seite.

EUROPAWEIT VERNETZT

Felbermayr hat es auch verstanden, im Lauf der Jahrzehnte seine Basis ständig zu erweitern, denn der österreichische Markt ist ihm bald zu eng geworden. Und so ist er heute in vielen Ländern Osteuropas, in Deutschland, Italien usw. mit Niederlassungen vertreten. Sein Sohn führt die Geschäfte des Bauunternehmens Felbermayr.

Insgesamt beschäftigt die Gruppe heute 1.900 Mitarbeiter, davon 1.300 in der Transportgesellschaft und über 600 in der Baufirma.

Sukzessive hat Felbermayr in den zurückliegenden Jahren ehemalige Mitbewerber aufgekauft, wie z. B. Kern, Wanko, Wallner, Scheffold, AKS, ZRE in Polen, Wirzius in Deutschland usw. Damit wurde er im Bereich des Schwertransports der große Player.

Darüber hinaus ging er auch auf die Schiene und aufs Wasser. Die Eisenbahn-Tiefladerflotte von Intercont wurde angekauft und damit die ITB gegründet. Weiters 30 Schub- und Baggerschiffe von der Via Donau, womit er in den Wasserbau eingestiegen ist.

Seit 2006 verfügt das Unternehmen über den stärksten Mobilkran mit einer Traglast von 850 Tonnen. Weiters engagierte man sich in der Arbeitsbühnen- und Staplervermietung. Und hat seit heuer die welthöchste Lkw-Bühne mit einer Arbeitshöhe von 103 Metern im Einsatz.

IVECO GERN GESEHEN

Horst Felbermayr hat auch ein bestimmtes Faible für Lkw. Schon vor Jahrzehnten hat er mit Magirus begonnen und auf deren Schwertransportmaschinen geschworen. Im Lauf der Jahrzehnte hielt die Verbindung mit Magirus und dann mit der IVECO. Was Felbermayr an der IVECO so schätzt, das sind die Bodenständigkeit der Mitarbeiter, die guten Kundenkontakte, das Bemühen, für den Kunden immer dazu zu sein und nicht angehoben zu sein. Er fühlt sich bei der IVECO gut aufgehoben und schätzt die Lösungskompetenz der Mitarbeiter. Und natürlich sind auch die Produkte in Ordnung. Schließlich laufen mittlerweile schon gut 130 IVECO Laster im Unternehmen. Angefangen vom Daily (neuerdings schon einer mit EEV) über den Eurocargo und Trakker bis zum Stralis.

Nicht zuletzt gab es auch Auszeichnungen wie das Silberne Ehrenzeichen des Landes Oberösterreich und den Pegasus in Gold. *ht*

www.iveco.at
www.felbermayr.cc

Horst Felbermayr und Martin Stranzl (Leitung Vertrieb Iveco Austria) vor dem neuesten ECODaily, der erste in Österreich übergebene Iveco Daily mit Abgasnorm EEV

v.l.: Helmut Toferer (Fa. Felbermayr, Leitung-Abteilung Werkstatt), Helmut Kaltenbach, Josef Peter Wögerbauer (beide Verkauf Iveco Niederlassung Marchtrenk), Ing. Thomas Brunmair (Fa. Felbermayr, Einkauf)

F-940022/0510 © Felbermayr GmbH

Kontakt – Unternehmenskommunikation:

Felbermayr GmbH
Markus Lackner
Machstraße 7
A-4600 Wels
Tel.: +43 7242 695-136
Fax: +43 7242 695-9136
E-Mail: m.lackner@felbermayr.cc