

INFORMER

DAS MAGAZIN DER FELBERMAYR-GRUPPE 1/2011



TEAMWORK

MULTIMODALER TRAFOTRANSPORT

SAUGEN STATT SCHAUFELN

FLACHDACHSANIERUNG MIT SAUGBAGGER

DICKE DINGER

GASTANKS FÜR HOCHSEESCHIFF TRANSPORTIERT

BLAUER RIESE

VEBUNDTRAGWERK MIT RAUPENKRAN EINGEHOBEN

ZUG UM ZUG: HOCHLEISTUNGSSTRECKE FÜR BAHN



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Die Anzeichen für den Aufschwung sind da; der Fuhrpark ist ausgelastet, der Mitarbeiterstand konnte gehalten und in manchen Bereichen sogar erhöht werden – es gibt also Arbeit. Doch die vergangenen zwei Jahre haben Spuren hinterlassen. Tiefe Spuren, in denen man nur schwer vorankommt. Denn die Preise sind im Keller und erholen sich nur schleppend. Demgegenüber stehen steigende Energiekosten und ein wiederholt zäher Winter, der viele Projekte und Bauvorhaben verzögerte. Doch Woche für Woche wird mehr Rückenwind spürbar und der

Konjunkturmotor kommt zunehmend ins Laufen. Darauf sind wir auch vorbereitet. Wir waren stets zuversichtlich, nutzten die vergangenen zwei Jahre, orteten Kostensenkungspotenziale, verbesserten Abläufe und haben große Anstrengungen unternommen, um das Unternehmen Felbermayr vor den allgegenwärtigen wirtschaftlichen Fehlentwicklungen zu schützen. Zusammen mit unseren Kunden und Mitarbeitern haben wir es geschafft die Firmengruppe zurück auf die Straße des Aufschwungs zu bringen. Einige Beispiele dafür finden Sie auf den folgenden

Seiten. So zum Beispiel, neben interessanten Berichten, eine Meldung über den Hafen Krefeld am Rhein. Zusammen mit dem Schwerlasthafen in Linz bildet er nun eine weitere wichtige Säule im trimodalen Verkehr. Doch auch neue Standorte in Österreich und dem übrigen Europa bringen uns den Kunden in den Geschäftsfeldern Transport- und Hebetechnik sowie Bau wieder ein großes Stück näher. Aber vergessen wir nicht – es ist Halbzeit. In diesem Sinne wünschen wir Ihnen und uns allen einen weiterhin erfolgreichen Geschäftsverlauf.

Horst Felbermayr

Herzlichst,

DI Horst Felbermayr

Inhalt



Seite 8:
Bahndamm errichtet



Seite 14:
Gastanks transportiert



Seite 16:
Tragwerk eingehoben

03 MELDUNGEN

Aktuelles aus der Felbermayr Holding

08 ZUG UM ZUG

Bahndamm für Hochleistungsstrecke

10 GUTE AUSSICHT

Flachdachsanieierung mit Saugbagger

11 RENATURIERUNG

Baggern für den Umweltschutz

14 DICKE DINGER

Flüssiggastanks transportiert

15 TRANSPORT

Schwertransport für größtes Laufkraftwerk

16 HEBETECHNIK

Blauer Riese hebt Brücke ein

18 KRANDUETT

Tandemhub für Förderanlage

20 MULTIMODAL

Teamwork für Trafotransport

21 SARENO

Wiedergeburt eines Baudenkmals

22 PORTRÄT

Schwerlastschiff vom Stapel gelaufen

23 PERSONALIEN

Pensionisten, Bauteam sportlich unterwegs



KREFELD TRIMODALE SCHNITTSTELLE FÜR SCHIENE, STRASSE UND WASSER

Als Betreiber des Schwer- und Schüttguthafens in Krefeld am Rhein erweitert Felbermayr seine Möglichkeiten in Deutschland. 15.000 Quadratmeter Lager- und 5.000 Quadratmeter Manipulationsfläche garantieren den Kunden größtmögliche Flexibilität. Mit einer permanenten Umschlagskapazität von 500 Tonnen sowie der Möglichkeit zum Vor- und Nachlauf auf Schiene, Straße und Wasser ist der Hafen bestens für die Herausforderungen des trimodalen Verkehrs gerüstet.



HOCHBAU Wohnen am Mühlbach

Am Mühlbach, in der Welser Innenstadt, wird derzeit ein Wohnhaus aus dem Jahre 1920 auf den neuesten Stand der Bauphysikologie und Technik gebracht. Um den Stil der Jahrhundertwende zu erhalten, aber dennoch ein modernes und zeitgemäßes Wohnambiente zu schaffen, werden die insgesamt 1.500 Quadratmeter Wohnfläche behutsam generalsaniert. Nur die tragenden Wände, die gewendelten Stiegenhäuser und die zarten Gewölbe bleiben erhalten. Insgesamt werden, verteilt auf 4 Etagen, 15 Wohneinheiten mit Loggien und Südbalkonen sowie 9 Garagen und 8 Parkplätze entstehen. Die Fertigstellung ist mit Ende 2011 geplant.



MOBIL AM BAU Felbermayr erweitert Angebot der Mobilbaukrane

Felbermayr erweitert seine Mietflotte mit drei neuen MK88 und einem MK110. Damit reagiert das Unternehmen auf die regionalen Anforderungen der Kunden. Insgesamt sind somit neun Geräte im Fuhrpark und die Leistungsklassen vom MK 63 bis hin zum MK 110 abgedeckt. Die neuen Geräte wurden seitens Liebherr in einem Zeitfenster von nur sechs Wochen den jeweiligen Niederlassungen übergeben und das Fahrpersonal eingewiesen und geschult. Die Mobilbaukrane der Baureihe MK verbinden die Mobilität eines klassischen Fahrzeugkranes mit den funktionalen Vorteilen eines Turmdrehkranes. MK-Krane verfügen über modernste Unterwagentechnologie für ein Höchstmaß an Mobilität, Sicherheit und Komfort. Das Krankonzept MK ist konzipiert für eine schnelle, programmgestützte Ein-Mann-Montage per Knopfdruck und ideal für Einsätze auf engsten Baustellen. Als sogenannte Taxikrane sind mehrere Einsätze pro Tag kein Problem.



SCHWARZES GOLD TRANSPORT EINER ÖLBOHRANLAGE

Für das Auffinden von neuen Öl- und Gasvorkommen sind derzeit östlich von Wien zwei Mobilkrane sowie sechs Sattelzugmaschinen im Einsatz. Der Standort der Bohranlage wird dabei bedarfsbezogen in der Region rund um Gänserndorf gewechselt. Aufgrund einer Höhe von bis zu drei Metern der Bohranlagenmodule sind Megatrailer und Semitiefklärer im Einsatz. Für den Transport einer Bohranlage sind bis zu 60 Transporte nötig, die Einzelteile bis zu 40 Tonnen schwer. Abgeschlossen wird der im August 2010 begonnene Auftrag voraussichtlich im Juli dieses Jahres. Das Projekt ist ein wesentlicher Beitrag zur Absicherung der heimischen Erdöl- und Erdgasproduktion seitens der OMV.



SCHRÄGE SACHE Felbermayr errichtet Salzachsteg

Rund einen Monat waren Felbermayr-Geräte für Transport und Errichtung einer Schrägseilbrücke über die Salzach beauftragt. Mitte März konnten die Arbeiten seitens Felbermayr im Stadtgebiet von Salzburg abgeschlossen werden. Damit waren die beiden Salzburger Stadtteile Aigen und Josefsau durch den 96 Meter langen Salzachsteg verbunden. Insgesamt waren dafür sieben Transporte mit Tonnagen von bis zu 33 Metern Länge und 32 Tonnen Bauteilgewicht nötig. Angeliefert wurden die Stegteile aus dem 300 Kilometer entfernt gelegenen Furth im Wald (D). Um Verkehrsbehinderungen auszuschließen, musste beim Transport darauf geachtet werden, dass die Teile vor sechs Uhr früh auf der Baustelle waren. Den Beginn der Hubarbeiten machten ein LTM 1500 von Liebherr und ein AC 120 aus dem Hause Terex Demag. Der AC 120 wurde als Nachführkran eingesetzt. Die eigentliche Last von 32 Tonnen trug der LTM 1500. Womit das Einheben des ersten Pylons zur Abspannung der Drahtseile am Josefsauer Salzachufer erklärt ist. Die Bauteile eins bis vier betrafen den eigentlichen Steg. Für ihren Einsatz wurde im Flussbett der Salzach mit Wasserbausteinen eine Insel aufgeschüttet. Für das Einheben der 5,9 Meter breiten und bis zu 25 Meter langen Stegteile kamen wieder der LTM 1500 sowie der AC 120 und ein AC 80 zum Einsatz. Das fünf Tonnen schwere und neunzig Meter lange Stahlseil für das Abspannen des Steges wurde mit einem Kran vorausgelegt. Die Feinarbeit wurde, nachdem auch auf der Aigener-Seite der Pylon stand, mit Unterstützung eines Miniraupenkranes und einer 36 Meter hohen Teleskopbühne durchgeführt. Endgültig fertiggestellt war der als Schrägseilbrücke ausgeführte Steg im Juni. Rund 10.000 Bürger profitieren von der Errichtung des Fußgänger- und Radfahrersteiges durch deutlich kürzere Arbeits- oder Schulwege.

KAPAZITÄTserweiterung Bahnhof Lambach wird ausgebaut

Im Zuge des Ausbaus der Westbahn wird der Bahnhof Lambach in Oberösterreich durch Mitarbeiter des Felbermayr-Bereichs Tiefbau erweitert und umgebaut, um auch in Zukunft den erhöhten Bedarf an Verschubarbeiten für die ansässigen Firmen zu gewährleisten. Bis zur Fertigstellung Ende 2011 werden ein Kilometer Gleise (inkl. Unterbau und Entwässerung), drei Weichen und etwa dreißig Kilometer Kabel neu verlegt. Über eine Gemeindestraße wird eine Brücke samt Stützmauer neu errichtet. Diese wird auf insgesamt 27 Bohrpfehlen mit einem Durchmesser von 90 Zentimetern und einer Länge von bis zu 11,5 Metern gegründet. Im Zuge des Umbaus mussten bereits 28 Kilometer der bestehenden Kabel umgelegt werden. Da die Bauarbeiten knapp neben bzw. auf den Gleisen des Bahnhofsbereiches auszuführen sind, können diese nur in kleinen Abschnitten erfolgen und es bedarf einer sehr arbeitsintensiven Zeit- und Ablaufplanung. Um ein gefahrloses Arbeiten im Gleisbereich zu ermöglichen, können die Arbeiten nur in den notwendigen Gleissperren in der Nacht und an Wochenenden durchgeführt werden, da der Betrieb der ÖBB nicht eingeschränkt werden darf.

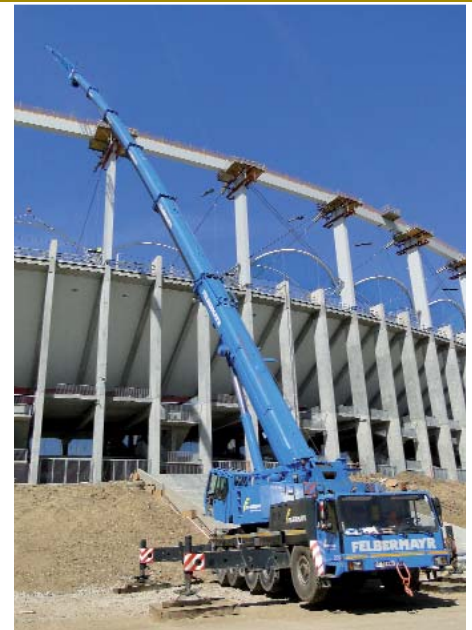


ZUKUNFTSORIENTIERT

Mit E-Car auf Energiesparmesse Wels im Einsatz



Die Stars unter den größtenteils PS-starken Gefährten sind derzeit zwei Elektroautos, die ergänzend zum mit Verbrennungsmotoren bestückten Fuhrpark der Felbermayr-Abfallwirtschaft die Gebäudereinigung und Entsorgung am Messegelände Wels sicherstellen. Mit dem Ankauf dieser beiden elektrischen Serienautos der Marke Mitsubishi zeigt sich Felbermayr aufgeschlossen für künftige Entwicklungen. Die Fahrzeuge mit der Modellbezeichnung »i-MiEV« kommen primär für innerstädtische Dienstfahrten zum Einsatz. Konkret auch auf dem Gelände der Messe Wels. Dort wird Barbara Dickinger, als zuständige Felbermayr-Mitarbeiterin, mit einem E-Car die Dienstfahrten für den Felbermayr-Bereich Abfallwirtschaft zurücklegen. Das Auto gefällt ihr gut. Einzig die Reichweite sei noch etwas niedrig. 150 Kilometer sollen es laut Werksangabe sein. Nach Angaben von Dickinger reduziere sich das aber durch die Inbetriebnahme der Heizung wesentlich. Für den Einsatz auf der Messe spielt das aber eine untergeordnete Rolle. Hier überwiege der Vorteil der geringen Lärmemission. Und bei den zu erwartenden Besuchermassen wird das Auto bestimmt auch in Hinsicht auf künftige Mobilität seine Bewunderer auf der Messe finden.



FUSSBALLTEMPEL STADIONBAU IN BUKAREST

Zehn Mobilkrane und einige Bühnen und Stapler sind seit April mit der Überdachung des rumänischen Nationalstadions in Bukarest beauftragt. Bei den Kranen handelt es sich um Geräte mit maximalen Traglasten von 55 bis 250 Tonnen. Da der Einsatz von Arbeitskörben in Rumänien verboten ist, kommen auch zwei Hebebühnen mit Arbeitshöhen von mehr als sechzig Metern zum Einsatz. Damit wird unter anderem das lichtdurchlässige Dach montiert. Nach seiner Fertigstellung im August wird das Stadion 55.000 Sportfans Platz bieten. 4.000 davon können in VIP-Logen das Spiel mit dem runden Leder mitverfolgen. Benannt ist der Fußballtempel übrigens nach der Diskuswerferin Lia Manoliu, die bei den Olympischen Spielen 1968 in Mexiko die Goldmedaille im Diskuswerfen nach Rumänien holte.

ZWANGSPAUSE

Niedrigwasser verzögerte Transport

Ausgehend von Rotterdam wurden via Rhein-Main-Donau-Kanal und Donau neun Maschinenhäuser für Windkraftanlagen in den Schwerlasthafen Linz transportiert. Deren Gehäuse besteht aus mit Glasfaser verstärktem Kunststoff. Das dennoch hohe Gewicht von 72 Tonnen je Komponente ergibt sich aufgrund der Integration von Generator und Trafo. Wegen Niedrigwassers in Ostbayern musste in Regensburg die Ladung auf zwei Schiffe aufgeteilt werden. Dadurch reduzierte sich der Tiefgang und das Schiff konnte weiterfahren. Inklusive dieser Zwangspause erreichten die Schiffe nach zehn Tagen den Schwerlasthafen in Linz, wo die Ladung mittels Portalkran gelöscht wurde. Bis zu ihrem Weitertransport nach Markgrafneusiedl im Burgenland verblieben die Maschinenhäuser im Freilager des Felbermayr-Schwerlasthafens.





KRAFTPAKET ÜBERHITZER- BÜNDEL ERNEUERT

Mitte März wurden in der thermischen Verwertungsanlage der AVE in Wels zwei sogenannte Überhitzerbündel erneuert. Für den Austausch dieser 31 Tonnen schweren Komponenten kam einer der leistungsfähigsten Krane Österreichs zum Einsatz. Ein LTM 1500, mit einem samt Wippe 75 Meter langen Ausleger. Weiters war der Kran mit 165 Tonnen Oberwagenballast aufgerüstet worden. Um die Komponenten nach dem Ausheben zwischenslagern zu können, wurde zuvor mit Unterstützung eines LTM 1045, mit einer maximalen Traglast von 45 Tonnen, ein Gerüstturm errichtet. Darin aufgehängt, warteten auch schon die beiden neuen Überhitzerbündel auf das Einheben an ihren künftigen Einsatzort. Diese wurden übrigens mit einem dritten Kran (LTM 1090) vom Tieflader abgeladen und in den Gerüstturm eingehängt. Für den Austausch der Teile wurde ein Tag benötigt. Auch für den Transport der beiden Überhitzerbündel nach Wels wurde Felbermayr beauftragt. Ausgangsort war der Standort des international tätigen Industrieserviceunternehmens FMT in Graz, welches auch der Auftraggeber seitens Felbermayr war. Rund 60.000 Haushalte können mit dem Strom der thermischen Verwertungsanlage in Wels versorgt werden, heißt es von Seiten der Energie AG.

HOCHBAU Rahmenauftrag für Tankstellenshops



Bis Ende 2011 wird der Bereich Hochbau rund 30 Tankstellenshops der Doppler Gruppe auf das neue »SPAR express«-Konzept umgerüstet haben. Die durchzuführenden Arbeiten reichen von der völligen Neugestaltung, beginnend mit der Baufeldfreimachung, bis hin zur Außengestaltung und der Errichtung von Waschplätzen. Einzelne Tankstellen benötigen aber auch nur eine Adaption der Innenraumgestaltung. Das neue »SPAR express«-Tankstellenshop-Konzept ermöglicht den Doppler-Kunden auch an der Tankstelle den Einkauf zu Supermarkt-Preisen.



GROSSGERÄT Abbruchbagger für Baufeldfreimachung

Mehr als 64 Tonnen Einsatzgewicht bringt der neue Abbruchbagger mit dem bis zu 31 Meter langen Stiel auf die Waage. Ausgerüstet mit einer elektrischen Arbeitsbereichsbegrenzung, Heck- und Stielkamera sowie Sicherheitsfrontscheibe lässt das Hightech-Gerät aber auch in Bezug auf Sicherheit keine Wünsche offen. Abbruchzange- und Hammer sowie ein Sortiergreifer sind für das Spezialgerät selbstredend. Aber auch in der Grabausführung überzeugt das Gerät mit einem verstellbaren Erdbauausleger und einer etwa drei Kubikmeter großen Schaufel.



BAUTRANS FUHRPARK ERWEITERT

Sechs neue Zugmaschinen wurden kürzlich an das Felbermayr-Tochterunternehmen BauTrans übergeben. Bei der Neuanschaffung handelt es sich um eine Ersatzinvestition für ausgeschiedene Geräte. Fünf der Maschinen werden von BauTrans Ungarn, mit Sitz in Budapest, auf Achse geschickt. Eine ist dem BauTrans Standort in Lauterach (A) zugeordnet. Zum Einsatz werden die bis zu 560 PS starken Zugmaschinen aus dem Hause Scania bei internationalen Sonder- und Schwertransporten kommen.



SPEZIALTIEFBAU SPRITZBETONWAND FÜR FESTSPIELHAUS

Von Anfang Jänner bis März dauerten die Maßnahmen zur Felsicherung auf einer 1.500 Quadratmeter großen Felswand. Nötig geworden war die Maßnahme für die Errichtung des neuen Tiroler Festspielhauses in Erl. Für die Sicherung der bis zu zwanzig Meter hohen und achtzig Meter breiten Fläche wurden 2.500 Laufmeter Felsanker verbaut, 15 Tonnen Bewehrung und 800 Tonnen Beton verarbeitet. Aufgrund einer geologischen Störung lösten sich während einer routinemäßigen Sprengung Felsplatten mit einer Gesamtfläche von 150 Quadratmetern. Da die in etwa zehn Meter Höhe gelegene Stelle mit dem Bohrbagger nicht mehr erreichbar war, kam der Bohr-Lkw samt 32 Meter langer Lafette zum Einsatz. Damit konnten die Löcher für die Anker gebohrt und die Stelle gesichert werden.



HANDARBEIT Elektromotor mittels Litzenheber installiert

Die Montage eines Elektromotors kann mitunter zur gewichtigen Aufgabe werden. Vor allem dann, wenn Rotor und Stator zusammen 69 Tonnen auf die Waage bringen. Dass den Mitarbeitern des Felbermayr-Teams für Einbringung aus Linz aber auch das leicht von der Hand geht, haben sie Ende Februar in der polnischen Hauptstadt Warschau bewiesen. Dabei wurde der Stator mit 4,8 Metern Durchmesser mittels Hubgerüst und sogenannten Litzenhebern in eine 3,5 Meter tiefe gelegene Montageöffnung millimetergenau abgesenkt und auf Ankern fixiert. Der 32 Tonnen schwere Rotor brachte es auf 3,6 Meter Durchmesser und 3,7 Meter Höhe. Nachdem er mittels Verschubbahnen genau über dem Stator angekommen war, wurde er mit den Litzenhebern kontinuierlich abgesenkt. Dank vorangegangener Berechnungen und händischer Unterstützung war er aber in wenigen Stunden im Stator versenkt. Bedenkt man, dass zwischen Rotor und Stator nur zwei Millimeter Luft sind, ist das Ergebnis durchaus der Kategorie »Handarbeit der Luxusklasse« zuzuordnen. Das verwendete Hubgerüst hat eine maximale Hubkapazität von 125 Tonnen pro Stempel. Beim Einsatz aller vier Stempel wären also auch Hübe mit 500 Tonnen möglich.



Im Auftrag des Partnerunternehmens BIS Gerätetechnik transportierte Felbermayr Mitte Juni eine mobile Containeranlage mit 600 Quadratmetern Bürofläche. Der Auftrag wurde zur besten Zufriedenheit des Endkunden voestalpine abgewickelt.

GROSSARTIG Containerdorf mit Selbstfahrer übersiedelt

Mit 45 Metern Länge sowie einer Höhe und Breite von 7 beziehungsweise 10 Metern verdient das »BG80« der voestalpine Stahl mit Sicherheit das Attribut »beeindruckend«. Dank guter Vorbereitung seitens des Auftraggebers, der BIS Gerätetechnik, war der Transport aber einfach zu handhaben. Vier Mobilkrane hoben die 28 Container umfassende Konstruktion hoch und setzten sie auf dem 24-achsigen Selbstfahrer ab. Anschließend wurden die mobilen Büros zum neuen Standort in etwa einem Kilometer Entfernung gefahren und dort auf einem Fundament abgesetzt.

Bahndamm für Hochleistungsstrecke

Im August des Vorjahrs haben die Arbeiten zur Begradigung des vier Kilometer langen Streckenabschnitts zwischen Lambach und Breitenschützing durch den Felbermayr-Bereich Tiefbau begonnen. Bereits 2013 sollen dann die Züge mit bis zu 230 Kilometern pro Stunde unterwegs sein können und damit einen wesentlichen Beitrag zur gesteigerten Mobilität auf der Westbahn leisten.





**Neu im Felbermayr-Fuhrpark: Mit der automatischen Nivellierungssteuerung war die 22 Tonnen schwere Planier-
raupe für die Errichtung des Bahndamms optimal einzusetzen.**

Schon jetzt geht es auf der künftigen Hochleistungsstrecke der ÖBB zügig voran. Bis zu sieben Muldenkipper bahnen sich ihren Weg entlang der etwa drei Kilometer langen Baustelle. Sie sind es, welche die beiden Planier-
raupen ständig mit Material versorgen und so keine Langeweile bei den Baggerfahrern aufkommen lassen. Voll auf Zug ist auch Bauleiter Thomas Wallenstorfer vom Felbermayr-Baubetrieb: »Die wesentlichen Arbeiten im Erdbau liegen in der Herstellung eines 2,5 Kilometer langen Bahndammes inklusive der Errichtung sogenannter Rüttelstopfsäulen zur Verbesserung des Untergrunds und der Herstellung eines Drainagesystems samt Retentionsbecken und einer Bahnhaltestelle«, erklärt er. Hinter dieser nüchtern wirkenden Kurzbeschreibung des Projekts verbergen sich beeindruckende Zahlen. So ergibt beispielsweise das gesamte für den Dammbau

Im Zuge des Umbaus werden auch fünf Eisenbahnbrücken und zwei Straßenbrücken neu errichtet. Das macht auch die Verlegung eines achtzig Meter langen Straßenabschnitts nötig.



bearbeitete Schüttmaterial etwa 16.000 Dumperladungen. Aneinandergereiht würden die Fahrzeuge eine Länge von 160 Kilometern ergeben. Weiters beachtlich ist die Errichtung von mehr als 7.000 Rüttelstopfsäulen und das Verlegen von etwa 2.500 Laufmetern Drainage- und Kanalrohren.

Dammbau mit Hindernissen

Da der vorhandene Boden keine ausreichende Tragfähigkeit für den Dammbau aufwies, musste zunächst der Boden ausgetauscht werden. »Dafür mussten wir 25.000 Kubikmeter Material abziehen«, sagt Wallenstorfer. Wo der tragfähige Boden nicht in erreichbarer Tiefe war, wurden sogenannte Rüttelstopfsäulen errichtet: »Ähnlich einer Ramme drückte dabei das Gerät ein Stahlrohr in bis zu acht Meter Tiefe. Danach wird durch einen Trichter von oben gewaschener Schotter einer bestimmten Spezifikation eingefüllt und mittels Druckluft verdichtet«, erklärt Wallenstorfer die Maßnahme, welche im Dammbereich etwa alle drei Meter und im Haltestellenbereich sogar jeden Meter angewendet werden musste. Insgesamt wurden auf diese Art 7.100 Rüttelstopfsäulen errichtet. Auf das fertige Planum wurden 35.000 Quadratmeter Geocomposit als Sauberkeitsschicht ausgelegt. Das entspricht der Größe von fünf Fußballfeldern. Mit dem Aufbringen von rund dreißig Zentimetern Drainagekies und dem Verlegen von 2.000 Laufmetern Drainage sowie dem Aufbringen eines weiteren Geotextils war das »Fundament« für den eigentlichen Dammbau vorbereitet.

Technik unterstützt Erdbewegung

Nach der Fertigstellung wird der Damm zwanzig Meter breit und 4,5 Meter hoch sein. »Für eine optimierte Verdichtung wurde aber auch eine 2,5 Meter hohe

Überlastschüttung aufgebracht«, erklärt Wallenstorfer warum der Damm derzeit sieben Meter hoch ist. Nach dem Abklängen der Setzung wird die Überlastschüttung rückgebaut. Über den Zeitpunkt entscheiden die Geologen. Verdichtet wurde das Material mit einer zwölf Tonnen schweren Walze mit flächendeckender Verdichtungskontrolle. Dadurch sei der Maschinist laufend über den Verdichtungsgrad der zu bearbeitenden Dammfläche informiert. »Auch die Planier-
raupen sind softwaregesteuert und unterstützen so die Maschinisten beim Erstellen des korrekten Bahndammniveaus«, erklärt Wallenstorfer weiter. Damit gehört das zeitintensive Nivellieren mit Messlatte und Laser bei großen Erdbewegungen der Vergangenheit an. Nach den Erdarbeiten erfolgt die Installation der eisenbahntechnischen Ausrüstung.



Das für den Dammbau benötigte Material wurde in unmittelbarer Nähe der Baustelle gewonnen. Nach der Fertigstellung wird die 26.000 Quadratmeter große Fläche behutsam renaturiert.

Dazu Wallenstorfer: »Im Zuge dessen werden wir noch etwa einhundert Mastfundamente erstellen und zahlreiche Kabeltröge für die Bahnelektrik verlegen«. Das Umschwenken der bestehenden auf die neue Bahntrasse ist für Sommer 2012 geplant. Danach erfolgt der Rückbau des alten Bahndamms sowie die Rekultivierung des Baustellengebiets. Dabei werden Teile des alten Damms auch in die Schaffung von Rückhaltebecken und ökologischer Ausgleichsflächen miteinbezogen. ■

Über den Dächern von Linz

Saugen statt Schaufeln ist die Devise im Felbermayr-Bereich Abfallwirtschaft. Gemeint ist damit der Saugbagger, der seit mehreren Jahren erfolgreich eingeführt ist. Bei einer Flachdachsanieierung in Linz wurden die Vorteile dieses einfach einzusetzenden Gerätes deutlich.

Die Hochhäuser im Süden von Linz sind 52 Meter hoch. Jahrzehntelang haben die Flachdächer auch ihren Dienst getan. Doch jetzt war es an der Zeit das Flachdach neu einzudecken, um Schäden am Bauwerk vorzubeugen. Doch zuvor musste der zur Beschwerung der Folie aufgebraachte Kies entfernt werden. Aufgrund der Niveauunterschiede des Daches und einer Höhe von 13 Stockwerken war das Entfernen auf herkömmliche Art, mit Schubkarren und Rutsche, nicht möglich. »Mit dem Einsatz des Saugbaggers haben wir aber eine wirtschaftlich sinnvolle Lösung anbieten können«, kommentiert Bereichsleiter Reinhold Reisenbichler von der Felbermayr Abfallwirtschaft.

Zeit- und kostensparende Lösung

Der Aufbau der rund hundert Meter langen Saugleitung erforderte viel Geschick. Es sei nicht einfach gewesen, das Rohr vom Saugbagger bis in 52 Meter Höhe zu verlegen, meint ein Arbeiter. Doch dank praktischer Erfahrung der Felbermayr-Mitarbeiter und einem bereitgestellten Gerüst war es doch in wenigen Stunden geschafft. »Für das Absaugen der 800 Quadratmeter großen Fläche wurde



Auch bei der Flachdachsanieierung leistet der Saugbagger wertvolle Dienste: Durch den flexiblen Einsatz können beim Entfernen der Kiesschüttung Kosten gespart werden.

den zwei Tage benötigt«, weiß Reisenbichler zu berichten. Dabei ist der Abtransport zur Aufbereitung der vierzig Tonnen Material schon miteingerechnet.

Zum Abschluss der Flachdachsanieierung wird Felbermayr neuerlich anrücken. Doch dann geht es nicht ums Absaugen sondern um das Hinauftransportieren des neuen Kiesel mit einem Kran – ebenfalls eine zeit- und somit kostensparende Lösung. Und das mit einem sehr geringen Gefahrenpotenzial für die Mitarbeiter auf der Baustelle. ■





Die Kombination von Bau- und Hebeteknikgerät machte die Renaturierung der Traun, im Bereich von Fischlham in Oberösterreich, möglich.

Traunau behutsam renaturiert

Tonnenschwere Baugeräte waren bis März in den Traunauen bei Fischlham in Oberösterreich im Einsatz. Ihre Aufgabe war eine sanfte Renaturierung sowie eine mögliche Erhöhung des Durchflusses im Hochwasserfall. Mit dieser von Bund und Land getragenen Initiative sollen nahegelegene Siedlungen vor Überschwemmungen bewahrt und ein Trockenfallen der Auwälder verhindert werden.

Die Traun, ein ursprünglich weit verzweigtes Gewässersystem, wurde durch gut gemeinte Regulierungen in vergangenen Jahrzehnten in ein enges Flussbett gezwängt. Die Folge davon sind unterspülte Uferschutzbauten und damit einhergehende Überschwemmungen. Häufig werden dadurch auch Siedlungen bedroht. Durch geeignete Maßnahmen wird jetzt an vielen Orten versucht, die Traun wieder aus ihrem vertieften Flussbett zu befreien und damit die Hochwassergefahr zu reduzieren. Ein Beispiel dafür ist der 1,2 Kilometer lange Streckenabschnitt der Traun bei Fischlham in Oberösterreich. »Dafür weiten wir die Traun auf, machen sie somit breiter und errichten der Natur nachempfundene Wasserleitwerke«, erklärt Hans Wolfsteiner vom Felbermayr Wasserbau. Insgesamt werden für die Verbreiterung des Flussbettes rund 60.000 Kubikmeter Material abgegraben. Doch aus wasserrechtli-

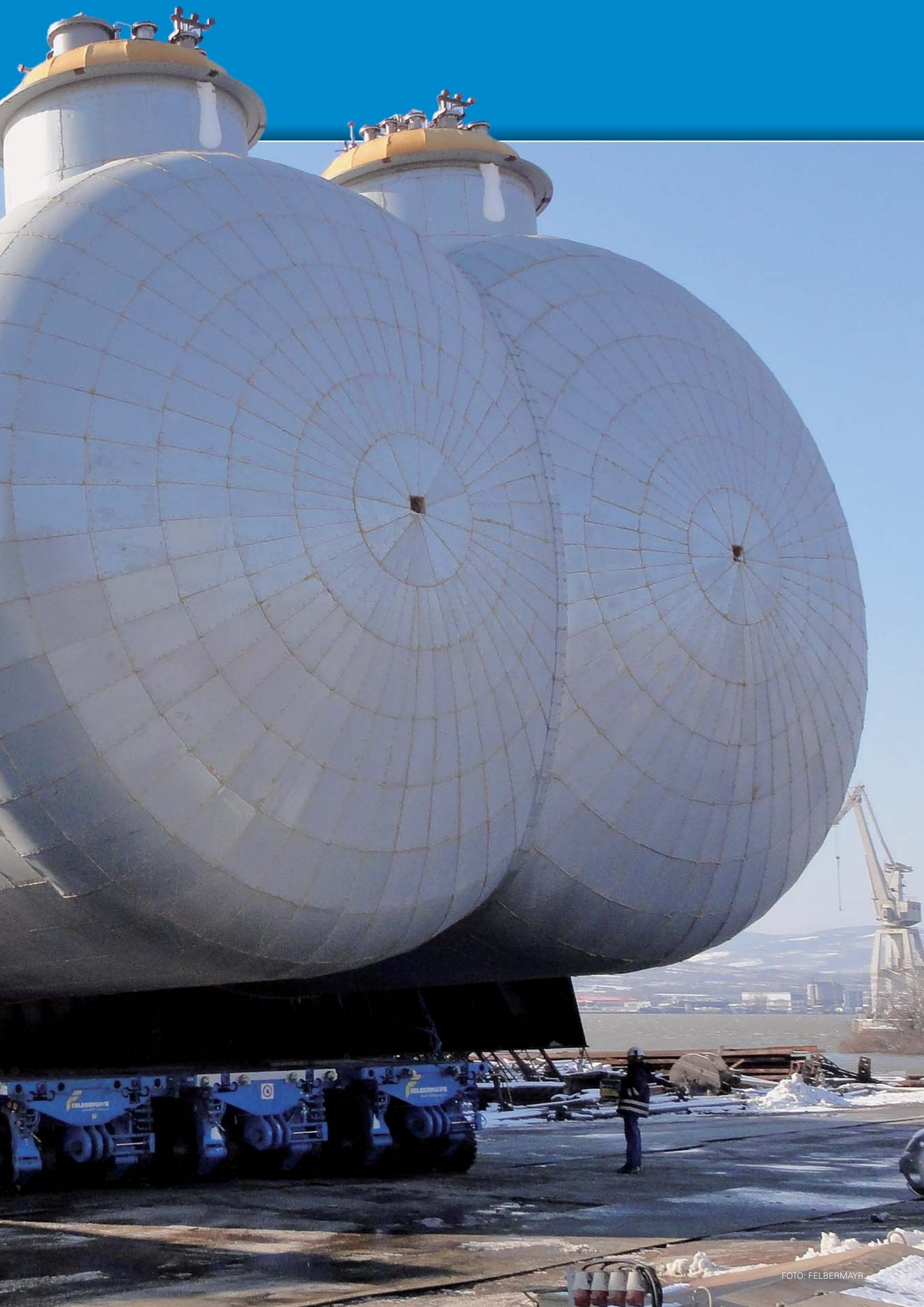
chen Gründen sei der Abtransport auf dem betreffenden Traunufer nicht möglich, weiß Wolfsteiner zu berichten und erklärt die Lösung: »Um das Material auf die gegenüberliegende Seite transportieren zu können, haben wir in der Flussmitte eine Insel aufgeschüttet. Auf dieser Insel platzierten wir einen Raupenkran; ausgestattet mit einem Zweischalengreifer transportiert er so das anfallende Material auf das gegenüberliegende Ufer. Dort wird es mittels Lkw abtransportiert.« Für das Überwinden des rund siebzig Meter breiten Flussbettes erreicht der Kran bis zu 45 Meter Ausladung. Nach rund dreimonatiger Arbeitszeit hatte der Kran den Umschlag des Materials beendet und die künstliche Insel wurde beseitigt.

Granit steuert Fluss auf sanfte Weise

»Für die Sicherung der so geschaffenen flachen Ufer verbauten wir noch rund

20.000 Tonnen Wasserbausteine in sogenannten Buhnen«, erklärt Wolfsteiner. Diese Maßnahme soll den Fluss der Traun auf sanfte Weise steuern. Um den logistischen Aufwand dafür in Grenzen zu halten, wurde der Granit aus dem etwa vier Kilometer entfernten Felbermayr-Kieswerk herbeigeschafft. »Zum Abschluss der Arbeiten wurde die für den Transport des Kranes errichtete Baustraße wieder rückgebaut«, erklärt Wolfsteiner abschließend. Ein immenser Aufwand also für etwa 1.200 Flussmeter. Doch bedenkt man die langfristige Optimierung der Lebensbedingungen für die Tiere in den Auwäldern und die künftig kaum noch notwendigen Instandhaltungsarbeiten am Traunufer, dann ist der Einsatz gerechtfertigt. Vordergründig wurde damit aber auch eine wesentliche Maßnahme zum Hochwasserschutz nahegelegener Siedlungen umgesetzt. ■







Mit den Selbstfahrrn werden auch schwierige Roll-on-Roll-off-Aktionen, zur Entladung von Schiffen, möglich.

Dicke Dinger

Zwei Gastanks für den Transport von Flüssiggasen transportierte Felbermayr Ende vergangenen Jahres vom rumänischen Schwarzmeerhafen Constanza via Donau nach Turnu Severin im Südwesten von Rumänien. Entladeort für die insgesamt 820 Tonnen schweren Megabehälter war die rumänische Spezialwerft Severnav.

Die himmelblauen »Self propelled modular trailer«, kurz SPMT genannt, haben schon so manches Schwergewicht auf dem Buckel gehabt. Doch für den Transport von zwei Flüssiggastanks Ende Dezember demonstrierten sie bislang noch nie dagewesene Stärke. »Der größere der beiden Behälter war mit 540 Tonnen unser bislang schwerster Fall«, erzählt Daniel Costea von der Felbermayr-Niederlassung in Bukarest, die mit dem Transport beauftragt wurde. Mit einer Länge von vierzig Metern und einer Breite von 18 Metern imponiert er aber auch optisch. Und wem das noch nicht genug ist, den wird vermutlich die Höhe von 12,2 Metern beeindrucken. Ein Vergleich mit dem Blick vom Zehnmeterturm im heimischen Schwimmbad mag die Dimensionen verdeutlichen. Doch im Falle des Transports der beiden Flüssiggastanks spielte die Höhe eine untergeordnete Rolle. Wesentliche Knackpunkte waren der Transport auf der Donau sowie das Entladen unmittelbar vor der Werft.

Schleuse als Hindernis

Via Hochseeschiff waren die Stahlkolosse von Shanghai in den Schwarzmeerhafen Constanza gekommen, sagt Costea über die etwa dreiwöchige Fahrt via Suezkanal. Dort angekommen, wurde der größere Doppeltank mit-

tels Schwimmkran auf ein Flachdeckponton umgeschlagen. Der kleinere der beiden wurde im Hafen zwischengelagert. Etwa 650 Donaukilometer trennten die beiden Tanks jetzt noch von der Schiffswerft in Turnu Severin. »Normalerweise reicht dafür eine Transitzeit von etwa einer Woche«, lässt Costea wissen. Hochwasser machte der Felbermayr-Crew aber einen Strich durch den Zeitplan. Etwa ein Dutzend Schleusen konnten ohne nennenswerte Verzögerungen passiert werden. Doch die letzte und etwa dreißig Kilometer vor dem Zielort gelegene Talsperre verwehrt dem Ponton samt kostbarer Fracht wegen Hochwassers eine zügige Durchfahrt. Und so sei es wegen eines zu tief gelegenen Brückenbaus über der Schleuse zu Verzögerungen gekommen. »Schlussendlich ging es sich aber dann doch aus«, kommentiert Costea die nach oben hin »nur 1,2 Meter Luft«. Für Schwertransporte auf der Straße sind das Welten, im Schiffsverkehr aber eine »knappe Entscheidung«, die durchaus auch eine Woche Wartezeit und damit Mehrkosten mit sich bringen kann.

Entladung

»Etwa drei Tage dauerte der Straßentransport der SPMTs von Wels nach Turnu Severin«, erzählt Costea über die mit mehr als 900 Pferdestärken ausgestatteten Selbstfahrer.

Insgesamt sechs Lkw waren für das modular aufgebaute Transportfahrzeug mit etwa sechzig Tonnen Eigengewicht nötig. Die Montage der sechs Fahrwerke und der beiden Antriebseinheiten erfolgte mit dem Hafenkran am Zielort des Transports. Das Entladen war mittels »RoRo« geplant. Eine Abkürzung aus dem Englischen: das stehe für Roll on/Roll off, erklärt Costea, damit sei das Entladen von Wasserfahrzeugen über eine Rampe gemeint. Und da war auch schon ein weiteres Problem: Es gab keine Rampe. »Wir haben eine provisorische, mit Stahlbetonelementen bewehrte Rampe aus Schotter errichtet und so das Problem gelöst«, schildert Costea. Nach dem Entladen wurde der Flüssiggastank auf dem Werftgelände abgesetzt. Der Transport des zweiten Behälters erfolgte auf gleiche Weise, wegen der geringeren Länge und Breite von neunundzwanzig beziehungsweise zwölf Metern aber nicht mehr so spektakulär. Das große Finale hingegen war wieder ein Highlight der Extraklasse: Im Duett hoben zwei Raupenkrane aus dem Hause Liebherr die Tanks in den Rumpf eines Gastankers. Eigner des Schiffes ist die Hartmann-Reederei mit Sitz im ostfriesischen Leer, in deren Auftrag das Schiff auch gebaut wurde. So eindrucksvoll der Hub auch war, die dicken Dinger verschwanden damit endgültig im Rumpf der etwa 115 Meter langen und 17 Meter breiten »Gaschem Werra«.

FOTO: FELBERMAYR

Schwertransport für größtes Laufkraftwerk Deutschlands

Im Konvoi transportierte Felbermayr Anfang April drei Schwergutkomponenten für das am Oberrhein gelegene Kraftwerk Iffezheim. Ausgangsort war das Werk der Andritz Hydro GmbH in Weiz.

Die Teams haben hervorragend zusammengearbeitet«, freut sich Günther Trauner von der Schwertransportabteilung in Wels, der diese Abteilung seit 2007 auch leitet. Ausgangsort für den insgesamt etwa 950 Kilometer langen Transport war der Standort der Andritz-Division für Generatorenbau im steirischen Weiz. Von dort ausgehend, führte der Transport über die A2 Südautobahn nach Eisenstadt und weiter über die A1, vorbei an Amstetten in den Schwerlasthafen nach Linz.

Am Limit

»Dank der sehr kooperativen Verantwortlichen seitens der Asfinag wurden die unverzichtbaren verkehrsleitenden Maßnahmen genehmigt«, sagt Trauner, dessen Team zusammen mit dem Transportbegleitungsservice Trummer aus Graz im Vorfeld diverse Streckenstudien und Begehungen durchführte. Daraus wurde ein exakter Ablaufplan erstellt. Mit einer Länge von 7,76 Metern und einer Breite von 7,51 Metern war die Kuppel, gefolgt von Stator und Rotor, die größte zu transportierende Komponente. Schon die ersten 25 Kilometer vom Werk bis zur Autobahn hatten es in sich: »Das Ladegut war einen halben Meter breiter als die Straße, deshalb mussten alle Straßenpflöcke entfernt wer-



Rund acht Meter breit waren die Kraftwerkskomponenten. Das machte zahlreiche verkehrslenkende Maßnahmen nötig.

den«, kommentiert Trauner. Darüber hinaus stellten sich auch zahlreiche Kreisverkehre dem Transport in den Weg, Ampelanlagen und Verkehrszeichen mussten demontiert werden. Noch schwieriger war es bei einigen Engstellen in den Orten. Dort entschieden wenige Zentimeter über das weitere Vorankommen des Transports. »Da waren wir echt am Limit, bemerkt Trauner voll Begeisterung über den letztendlich erfolgreichen Transport. Auch auf der Autobahn waren zahlreiche verkehrslenkende Maßnahmen einzuplanen. So konnte beispielsweise auf der A2 zwischen Pinggau und Zöbern eine Baustelle nicht geräumt werden. Deshalb wurde auf der Gegenfahrbahn kurzfristig eine etwa zehn Kilometer lange Straßen-

sperre für die Schwertransporte errichtet. Auf dieser war der Konvoi dann sozusagen als Geisterfahrer unterwegs. Nach rund 350 Straßenkilometern und zwei durchgeführten Nächten erreichte der Transport dann den Felbermayr-Schwerlasthafen in Linz. Im Sinne der praktischen Umsetzung sei auch vor den Fahrern der Hut zu ziehen, schwärmt Trauner über das perfekte Teamwork: »Die sind echt super unterwegs gewesen!«

Schiffsreise

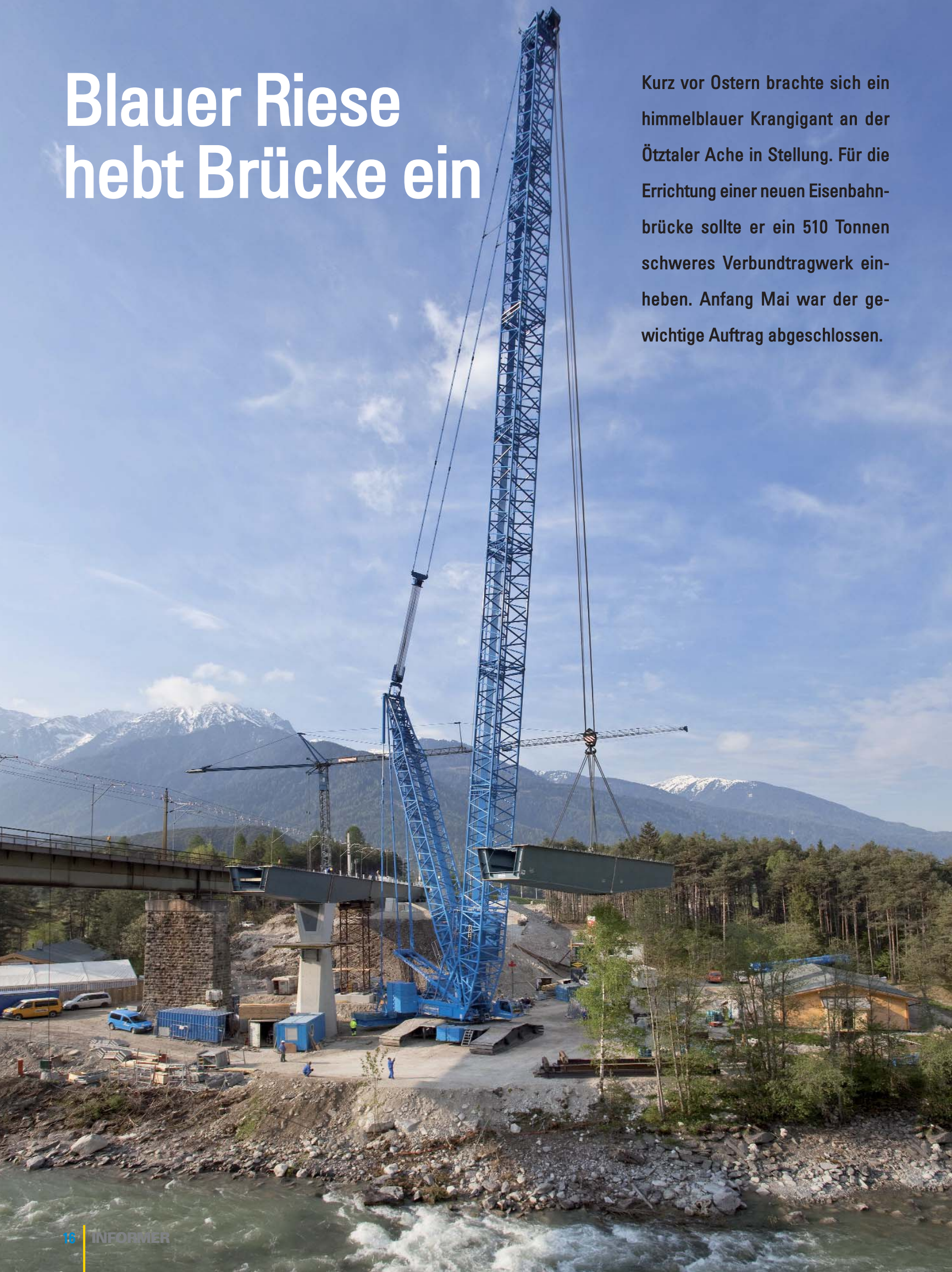
In weiterer Folge werden die drei Komponenten mittels Portalkran auf ein Binnenschiff umgeschlagen und via Donau und Rhein-Main-Donau-Kanal zum rund 600 Kilometer entfernten Zielort nach Iffezheim transportiert. Dort sollen dann Lager, Rotor und Stator den reibungslosen Betrieb des fünften Generators garantieren und bei der Produktion von weiteren 122 Millionen Kilowattstunden Strom pro Jahr ihren Beitrag leisten. Damit können rund 75.000 Menschen mit Strom aus Wasserkraft versorgt werden. Insgesamt werden die fünf Generatoren dann pro Jahr 870 Millionen Kilowattstunden produzieren und somit vergleichsweise die Einwohner einer Stadt in der Größe von Bonn mit Elektrizität versorgen. ■

Mit 100,5 Tonnen war der Stator die schwerste Komponente. Sein Gewicht wurde auf zwölf Achsen verteilt.



Blauer Riese hebt Brücke ein

Kurz vor Ostern brachte sich ein himmelblauer Krangigant an der Ötztaler Ache in Stellung. Für die Errichtung einer neuen Eisenbahnbrücke sollte er ein 510 Tonnen schweres Verbundtragwerk einheben. Anfang Mai war der gewichtige Auftrag abgeschlossen.





Für den Neubau der Achsbrücke in Tirol wurden sechs Felder, mit bis zu 130 Tonnen Gewicht, eingehoben. Für die Kranung kam ein LR 1600 mit 102 Meter langem Gittermast zum Einsatz.

Derzeit fahren die Züge mit nur vierzig Kilometer pro Stunde über die Ache. Die neue Brücke, unweit der Ortschaft Roppen, soll künftig mit achtzig Kilometer pro Stunde passiert werden können. Das bringe pünktlichere Züge und viel weniger Bahnlärm, heißt es von Seiten der ÖBB. Die neue Brücke wird unmittelbar neben der bestehenden Brücke errichtet. Mit einer Länge von 145 Metern erreicht das fertig montierte Verbundtragwerk aus Stahl ein Gewicht von 510 Tonnen. »Insgesamt waren für die Brücke sechs Felder einzuheben«, sagt Günther Wimmer von der Projektabteilung in Wels.

Kranlogistik mit Hindernissen

Doch schon die Anfahrt auf die Baustelle machte umfangreiche Vorbereitungen nötig. So waren für den Antransport des LR 1600 mit einer maximalen Tragkraft von 600 Tonnen insgesamt 42 Schwertransporte nötig. »Der Kran bringt es auf insgesamt 45 Einzelteile, die vor Ort auf der Baustelle montiert werden müssen«, erläutert Wimmer. Nicht mit eingerechnet sind dabei dreißig Ballast-

steine mit insgesamt 565 Tonnen. Doch das wäre nicht das Problem. Schwierig wird es erst, wenn die Zufahrt zur Baustelle nur über eine unbefestigte Waldfahrbahn möglich ist. »Für den Transport wurde die einen Kilometer lange Waldfahrbahn zwar deutlich aufgewertet, enge Kurvenradien, viele Bäume und Gefälle mit bis zu 22 Prozent blieben aber erhalten«, berichtet Wimmer und erwähnt, dass im Vorfeld sogar Kurvenlaufsimulationen gemacht wurden »um nicht stecken zu bleiben«. Auch die sechs Transporte mit den bis zu 130 Tonnen schweren Brückenteilen mussten diese Straße passieren. Die wurden übrigens direkt vom 500 Kilometer entfernten Herstellungsort in St. Paul im Lavanttal angeliefert. »Beim Abtransport des Kranes wurde das Gefälle zur Steigung«, sagt Wimmer, deshalb sei für den Abtransport des Kranes auch eine Allradzugmaschine mit 650 Pferdestärken zu Hilfe gekommen.

Riesenkran hebt Brückenteil

Nach dem Aufbau des LR 1600 waren seine Dimensionen weithin sichtbar. 628,5 Tonnen



Die Brückenelemente wurden »just in time« auf die Baustelle transportiert. Ausgangsort war das Werk der NCA Container- und Anlagenbau GmbH in St. Paul im Lavanttal.

Stahl kann man auch nicht mehr verstecken. Dagegen wirkten die 250- beziehungsweise 120-Tonner, die zum Aufbau des Raupenkranes benötigt wurden, nahezu winzig. Obwohl auch sie schon zu den Schwergewichten der heimischen Kranszene gehören. »Die größte Ausladung erreichten wir bei 88,8 Metern mit einer Last von 45 Tonnen«, sagt Wimmer. Doch 350 Tonnen Schwebeballast, 150 Tonnen Oberwagenballast und 65 Tonnen Zentralballast ließen auch da den Kran, samt 102 Meter langem Gittermastausleger, sicher an der Öztaler Ache stehen und das Brückenelement konnte zentimetergenau eingehoben werden. Auch alle weiteren Brückenteile brachte der Kranfahrer mit Unterstützung eines Einweisers punktgenau an ihren Montageort. Dort wurden die zwischen zwölf und vierunddreißig Meter langen Stahlfertigteile untereinander verschweißt und mit den Brückenpfeilern verbunden. Die Hubarbeiten waren Anfang Mai abgeschlossen. Im August soll die neue Brücke fertiggestellt sein und dem Bahnverkehr zur Verfügung stehen.



Für die Hube wurde der LR1600 mit bis zu 565 Tonnen aufballastiert.

Kranduett für Förderanlage

Noch in diesem Jahr wird die Linz AG ein neues Reststoffheizkraftwerk in Betrieb nehmen. Für die Errichtung einer 460 Meter langen Förderanlage, von der Aufbereitungsanlage in das Kraftwerk, kam Hebetechnik von Felbermayr zum Einsatz.



Vor rund einem Jahr standen Krane und Bühnen von Felbermayr zum ersten Mal für die Errichtung der Förderanlage auf der Baustelle. Anfang April fand der Lückenschluss statt. Das letzte einzuhebende Teil brachte fünfzig Tonnen auf die Waage, war fünfunddreißig Meter lang und fünf Meter breit. Spektakulär machten das Ganze aber erst die örtli-

84 Meter hoch ragten die Teleskope der Mobilkrane für den »Lückenschluss« der sogenannten Rohrgurtförderanlage in die Luft. Für die Montage kam auch eine Lkw-Bühne mit 61 Metern Arbeitshöhe zum Einsatz.

chen Umstände. Das letzte Rohrbrückenteil musste für die Montage in eine Höhe von 68 Metern gebracht werden, berichtet Einsatzleiter Gottfried Hrast von der Felbermayr-Niederlassung in Linz. Eine Ausladung von vierzig Metern erschwerte den Hub zusätzlich. Aufgrund dieser Parameter wurde als Hauptkran ein LTM 1500 mit 500 Tonnen maximaler Tragkraft eingesetzt. Unterstützt wurde der Kran aus dem Hause Liebherr von einem LTM 1200 mit 200 Tonnen maximaler Tragkraft. »Der LTM 1500 war mit 165 Tonnen Ballast und einem 84 Meter langen Teleskop aufgerüstet«, konkretisiert Hrast den Rüstzustand des Hauptkranes. Zusätzliche Power verschaffte dem LTM 1500 eine sogenannte Y-Abspannung.

Millimetergenaue Montage

Für den Hilfskran reichten 72 Tonnen Ballast und ein 72 Meter langer Teleskopausleger. Nur wenige Stunden waren vom Anschlagen der Last bis zum millimetergenauen Erreichen der Montageposition vergangen. »Damit konnten wir den letzten wesentlichen Auftrag zur Errichtung dieses Kraftwerks erfolgreich beenden«, freut sich Hrast über den Lückenschluss.

Effiziente Reststoffverwertung

Grund zur Freude gibt es aber auch auf Seiten der Linz AG. Mit der Inbetriebnahme dieser hocheffizienten Abfallverwertungsanlage können jährlich rund 200.000 Tonnen Reststoffe verarbeitet werden. Effektiv werden damit zirka 37.000 Haushalte mit Strom und etwa 11.000 Haushalte mit umweltfreundlicher Fernwärme versorgt. ■



Für den Hub war der LTM 1500 mit Y-Abspannung und 160 Tonnen Ballast aufgerüstet. Für den Nachführkran waren lediglich 72 Tonnen nötig.



HOCHEFFIZIENTE ABFALLVERWERTUNGSANLAGE

Die Anlage ist für die Verwertung von rund 150.000 Tonnen aufbereitete Reststoffe sowie für etwa 50.000 Tonnen Klärschlamm jährlich ausgelegt. Die Anlieferung der Abfälle kann sowohl per Lkw oder Bahn als auch per Schiff erfolgen.

Welche Abfälle werden verwertet?

- Aufbereitete Siedlungsabfälle
- Hausabfälle
- Sperrige Abfälle
- Gewerbe- und Industrieabfälle
- Klärschlämme
- Sonstige nicht gefährliche Sonderfraktionen



Der Brennstofftransport von der Aufbereitungsanlage zum Kraftwerk erfolgt über eine 460 Meter lange Förderanlage.

Teamwork für Trafotransport

Anfang Mai beendete das Felbermayr-Tochterunternehmen BauTrans den zehntägigen Transport eines Trafos mit der Fundamentstellung. Zuvor wurde der 265 Tonnen schwere Spannungswandler vom ABB Werk Bad Honnef bei Bonn in die unweit von Zürich gelegene Ortschaft Fällanden transportiert. Dort wird er künftig mithelfen die Stromversorgung der Stadt Zürich zu sichern.



In Möhlin (CH) wurde der Möhlinbach, aufgrund zu geringer Tragkraft der Brücke, mit einem speziellen Brückenüberfahrssystem gequert. Für dessen Transport waren zwei Lastzüge nötig. Dennoch konnte das System in nur zwei Stunden aufgebaut werden.

Das war eine ganz tolle, minutiös geplante Zusammenarbeit«, freut sich Felbermayr-Geschäftsführer Christoph Nüßler über den erfolgreichen Abschluss des Transports, der als Auftragnehmer der ABB federführend von Felbermayr Schweiz koordiniert wurde. Operativ waren am Einsatz der Felbermayr-Standort Hilden (D), für den Transport bis zur RoRo-Anlage (aus dem Englischen Roll on/Roll off) sowie der Felbermayr-Bereich ITB für die Beistellung der Tragschnäbel und das Felbermayr-Tochterunternehmen BauTrans, für den abschließenden Straßentransport, maßgeblich beteiligt. Übernommen wurde der Transformator im ABB-Werk Bad Honnef. Auf einem zwölfachsigen Spezialtieflader wurde er anschließend zur etwa zwei Kilometer entfernten RoRo-Anlage transportiert. »Damit wurde das Umladen des Schwerguts vom Straßenfahrzeug auf ein Ponton ermöglicht«, sagt Nüßler. Auf dem Rhein wurde der Trafo dann etwa 120 Kilometer in nordwestliche Richtung, bis zum Felbermayr-Schwerguthafen in Krefeld, transportiert. Dort angekommen wurde das Schwergewicht mittels Raupenkran auf ein Binnenschiff umgeschlagen und auf dem Rhein nach Basel transportiert und entladen. Für den weiteren

Transport des zwölf Meter langen und 4,4 Meter hohen sowie 3,67 Meter breiten Trafos waren zwei Zugmaschinen und eine Schubmaschine zum Einsatz gekommen. Die zweite Zugmaschine war übrigens von einem weiteren Schweizer Transportunternehmen zur Verfügung gestellt worden, ebenso wie eine dritte Zugmaschine, die als Reserve für nasse Straßenverhältnisse dienen sollte. Nüßler über den durch BauTrans durchgeführten Streckenabschnitt: »Auf der etwa 105 Kilometer langen Strecke zwischen Basel und Zürich gibt es viele Steigungen und Spitzkehren, die bei Regen zu unzureichender Bodenhaftung der Räder führen können«.



Im Felbermayr-Schwerguthafen Krefeld wurde der Trafo umgeschlagen.

Siebzig Meter lange Transportkombination

Transportiert wurde der Trafo auf einer zwanzigachsigen Tragschnabelkombination. Die Gesamtlänge des Transports, inklusive der drei Maschinen, betrug 77 Meter und brachte es auf ein Gesamtgewicht von 475 Tonnen. Um den Verkehr nicht zu behindern, wurden die Straßentransporte nur nachts durchgeführt. Die erste Etappe führte bis Wettingen; wobei auf halber Strecke eine Brücke über den Möhlinbach gequert werden musste. Da die Tragkraft der Brücke nicht ausreichend war, kam dafür ein spezielles Brückenüberfahrssystem zum Einsatz. »Damit wird das Gewicht auf die Brückenköpfe abgeleitet und belastet somit nicht den freitragenden Brückenteil«, erklärt Nüßler die Funktionsweise. In der zweiten Nacht wurden die verbleibenden dreißig Kilometer bis zum Zielort in der 8.000 Einwohner zählenden Ortschaft Fällanden zurückgelegt. Abgeschlossen wurde der Auftrag mit der Fundamentstellung im Elektrizitätswerk. Dort wird der Trafo die Energieversorgung von Zürich sicherstellen.



Der Hanusch-Hof am Ludwig-Koeßler-Platz im III. Wiener Bezirk nach seiner Sanierung. Benannt wurde das 1923 errichtete Wohnobjekt nach dem sozialdemokratischen Politiker Ferdinand Hanusch, einem Begründer des modernen Arbeitsrechts.



Wiedergeburt eines Baudenkmals

Nach der thermischen Sanierung durch Sareno präsentiert sich der Wiener Hanusch-Hof wieder von seiner schönsten Seite.



Nachher: Von Grund auf saniert und mit einer modernen Capatect Wärmedämmung versehen, weist das Objekt nun eine wesentlich höhere Wohnqualität auf.

Bürgermeister Karl Seitz hätte seine Freude damit. Der 1923 in seiner Amtszeit erbaute Hanusch-Hof steht nach erfolgter Sockelsanierung wieder da wie neu. Die Wohnanlage galt zu Beginn der Zwanzigerjahre als Musterbeispiel für den städtischen Wohnbau. Die Wohnungen wiesen im Gegensatz zu den Bassena-Wohnungen in den Mietskasernen – mit WC und Wasser am Gang – bereits Sanitäranlagen innerhalb der Wohnungen sowie eine Reihe gemeinschaftlicher Einrichtungen auf. Architekt war Robert Orley (1876- 1945), Mit-



Vorher: Der Hanusch-Hof war in die Jahre gekommen. Teilweise fiel bereits der Putz ab. Eine Sanierung war unausweichlich.



Hinter den Netzen wächst die energiesparende WDVS-Fassade heran.

und Josef Hoffmann genannt. Aus seiner Feder stammte auch der Plan für die Zeiss-Werke in Wien-Penzing, sein Hauptwerk ist das 1908 erbaute Sanatorium Luthlen (später Auersperg-Sanatorium). Von 1927 bis 1932 war er an der Städteplanung der türkischen Hauptstadt Ankara beteiligt.

Sanierung wurde unausweichlich

Mit den Jahren war das einstige Musterobjekt Hanusch-Hof unansehnlich und die Sanierung unausweichlich geworden. Der Auftrag der »Stadt Wien – Wiener Wohnen« zur Sockelsanierung ging an die ARGE Leyrer+Graf/Sareno. Mit der örtlichen Bauaufsicht wurde die ARGE Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgen. »Siedlungs-

Union« reg.Gen.m.b.H – A. & G. Galli Gesellschaft m.b.H. beauftragt. In dreijähriger Bauzeit wurde die Wohnanlage nun von Grund auf saniert, an die Fernwärme angeschlossen sowie mit einem modernen Capatect-WDVS, auf einer Gesamtfläche von 26.200 Quadratmetern, an zeitgemäße Energiestandards herangeführt. Unter der neuen Eindeckung des Dachgeschoßes entstand zudem eine Reihe neuer Wohnungen. Ca. 11,5 Mio. Euro investierte Wiener Wohnen in die Sanierung und Revitalisierung der Anlage, die heute wieder zum Vorzeigebau des Bezirks geworden ist. ■



Nach abgeschlossener Sanierung: Die unter Bürgermeister Karl Seitz errichtete Wohnhausanlage an der Erdberger Lände ist heute ein Vorbild für die Revitalisierung städtischer Wohnbauobjekte der Jahrhundertwende.



Bei einer Länge und Breite von 85,8 beziehungsweise 10,4 Metern bietet die »Horst Felix« eine ideale Größe für Schwertransporte, kann aber auch im Wasserbau eingesetzt werden. Davon begeistert ist auch der Namensgeber und Enkelsohn des Seniorchefs, Horst Felix. Seine Vorstellung von Nassbaggerung hat der Sechsjährige in einem Bild festgehalten.



Schwerlastschiff zu Wasser gelassen

Mit der geplanten Inbetriebnahme eines neuen Schwerlastschiffes wird der Felbermayr-Fuhrpark wesentliche Verstärkung auf dem Verkehrsträger Wasser bekommen. Die Umbauarbeiten für das Schmuckstück der Binnenschifffahrt haben im Herbst 2010 begonnen. Die Fertigstellung erfolgte im März.

Rund 200 Tonnen Stahl wurden für den Umbau des Binnenschiffes vom Trockenfrachter zum Schwerlastschiff verbaut. Begonnen haben die Arbeiten im September 2010, nachdem das Schiff in der Werft Linz (ÖSWAG) aufgelaufen war. Von den erfahrenen Schiffsbauingenieuren wurde das Deck an das Hauptdeck angeglichen und die Ladefläche, mit dem für seine Verschleißfestigkeit bekannten Hardoxblech, neu aufgebaut. »Das bietet optimale Voraussetzungen auch für schwere Ladegüter«, kommentiert Horst Felbermayr, der das Schiff auf »Horst

Felix« benennen ließ. Erwähnenswert dabei ist auch die Ausstattung des Steuerhauses mit einem Scherenhub. »Damit behält man auch bei höheren Lasten den Überblick«, ist der Seniorchef überzeugt. Weitere Highlights im Sinne künftiger Schwertransporte seien noch die Außenverstärkung am Bug sowie der Einbau eines 1.200 Kubikmeter großen Ballastraumes, schwärmt Horst Felbermayr: »Der Bug ermöglicht somit das Be- und Entladen des Schiffes mit einer RoRo-Rampe. Und der Ballastraum kann im Bedarfsfall mit Wasser geflutet werden um den Tiefgang des Schiffes variieren zu können, wie es beispielsweise für die Durchfahrt bei Brücken notwendig sein kann.« Mittels zweier durch Hydraulikzylinder angesteuerter Stelzen kann das 85,6 Meter lange Schiff auch in der Strömung fixiert werden.

Umbauarbeiten abgeschlossen

Ende Jänner waren die Umbauarbeiten größtenteils abgeschlossen und das Schiff wurde nach etwa fünfmo-

natiger Umbauzeit über die werfteigene Slipanlage der ÖSWAG zu Wasser gelassen. Der Innenausbau und die Installation nautischer Geräte folgten. Abschließende Tests und die Inbetriebnahme der »Horst Felix« wurden im März durchgeführt. ■

Nach rund fünf Monaten waren die Umbauarbeiten in der Werft Linz größtenteils abgeschlossen. Der Stapellauf im Januar erfolgte über die werfteigene Slipanlage der ÖSWAG in Linz.



Der Rumpf des Schiffes wurde mit sogenannten Trimtanks ausgestattet. Durch deren Fluten kann der Tiefgang des Schiffes variiert werden.



FOTOS: MARKUS LACKNER, ZEICHNUNG: HORST FELIX FELBERMAYR



V. l. n. r.: Robert Stürzlinger, Johann Gangl, Andreas Hüttmayr, Ulrike Vorhauer, Horst Felbermayr, Barbara Weiß, Rosa Adamsmair, Markus Godina, Robert Grundner, Josef Stroissnigg

HALBMARATHON WELS BAUBETRIEB SPORTLICH UNTERWEGS

Zusammen mit den Geschäftsführern des Baubetriebs – Horst Felbermayr und Johann Gangl – stellten sich acht weitere Mitarbeiter im März den »Strapazen« der Welser Laufveranstaltung. Während die beiden Geschäftsführer mit respektabler Mittelmäßigkeit über die Halbmarathondistanz bewiesen, dass ihnen die Firma wichtiger ist als exzessives Training, konnte Robert Stürzlinger über 7,1 Kilometer, dicht gefolgt von Andreas Hüttmayr, die Baubetriebswertung für sich entscheiden. Barbara Weiß musste sich wegen einer akuten Sehnenscheidenentzündung geschlagen geben und humpelte als letzte von insgesamt 252 Teilnehmern in der 7,1 Kilometerwertung ins Ziel. Doch auch für sie sowie für alle anderen Teilnehmer des Felbermayr-Teams steht fest: »Beim nächsten Mal sind wir wieder dabei!«

PENSIONIERUNGEN Verdient in den Ruhestand

Großer Dank und viel Anerkennung gebührt jenen Mitarbeitern, die kürzlich in den Ruhestand gegangen sind. Sie sind es, die zum Teil über Jahrzehnte das Wachstum der Firmengruppe mitgetragen und damit die Entstehungsgeschichte wesentlich geprägt haben.

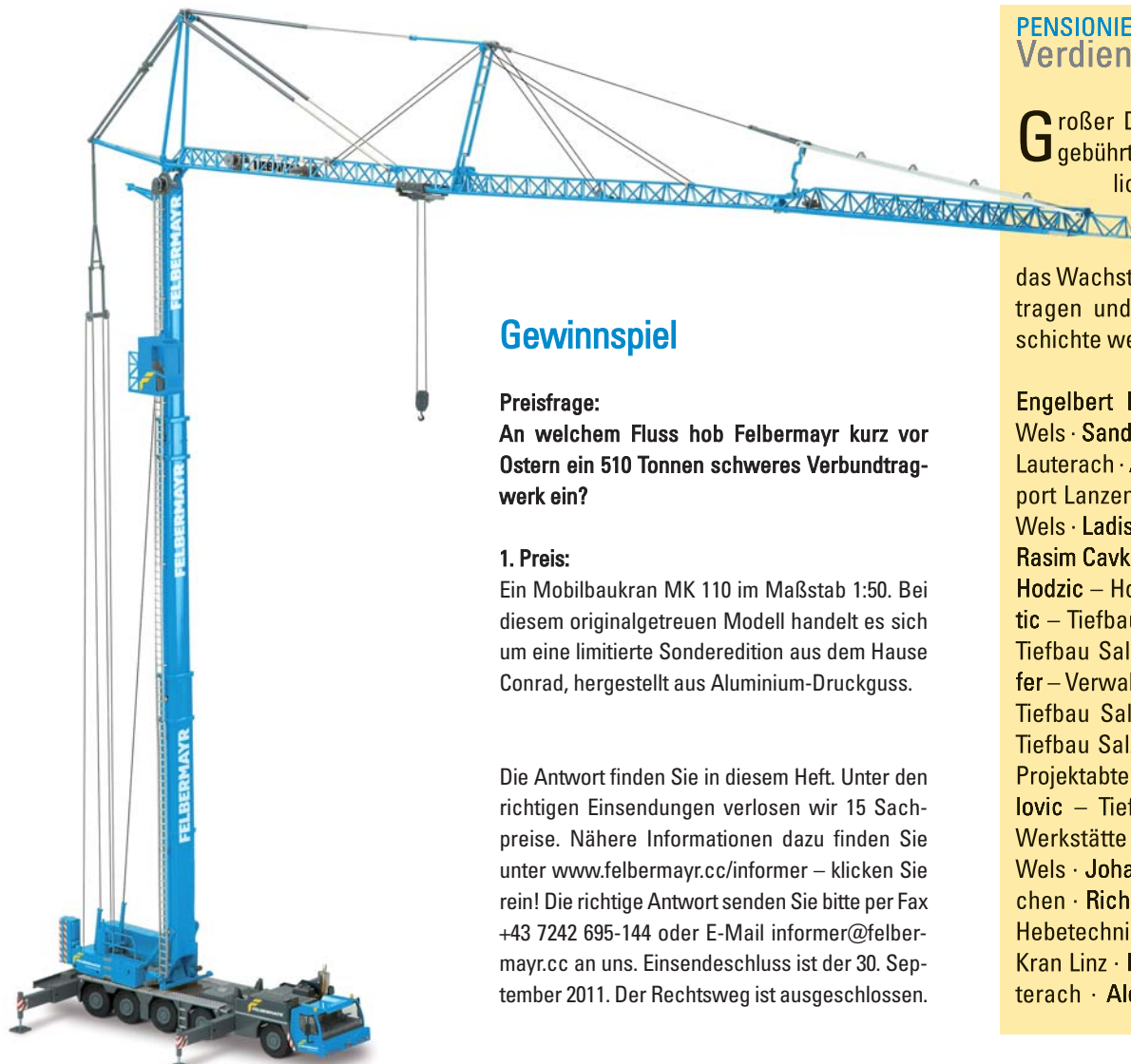
Engelbert Bachner – Abfallwirtschaft Wels · Sandor Bajusz – Schwertransport Lauterach · Anton Paul Benndorf – Transport Lanzendorf · Franz Brendle – Kran Wels · Ladislav Broco – Kran Bratislava · Rasim Cavkic – Werkstätte Wels · Vahid Hodzic – Hochbau Wels · Nedeljko Jetic – Tiefbau Wels · Ostoja Kovacevic – Tiefbau Salzburg · Neydharta Krondorfer – Verwaltung Wels · Sefidin Krueziu – Tiefbau Salzburg · Velibor Mejancic – Tiefbau Salzburg · Hubert Rathmoser – Projektteilung Wels · Ratomir Momcilo – Tiefbau Wels · Franz Nimpf – Werkstätte Wörgl · Franz Seidl – Kran Wels · Johann Sperz – Tiefbau Grieskirchen · Richard Tarbuk – Transport- und Hebeteknik Slowakei · Milo Trivkovic – Kran Linz · Paul Walter – Transport Lauterach · Alois Zach – Kran Lanzendorf

Gewinnspiel

Preisfrage:
An welchem Fluss hob Felbermayr kurz vor Ostern ein 510 Tonnen schweres Verbundtragwerk ein?

1. Preis:
Ein Mobilbaukran MK 110 im Maßstab 1:50. Bei diesem originalgetreuen Modell handelt es sich um eine limitierte Sonderedition aus dem Hause Conrad, hergestellt aus Aluminium-Druckguss.

Die Antwort finden Sie in diesem Heft. Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir 15 Sachpreise. Nähere Informationen dazu finden Sie unter www.felbermayr.cc/informer – klicken Sie rein! Die richtige Antwort senden Sie bitte per Fax +43 7242 695-144 oder E-Mail informer@felbermayr.cc an uns. Einsendeschluss ist der 30. September 2011. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Medieninhaber und Herausgeber: Felbermayr Holding GmbH · Machstraße 7 · A-4600 Wels · Tel.: +43 7242 695-0 · www.felbermayr.cc
E-Mail: office@felbermayr.cc · **Für den Inhalt verantwortlich:** Horst Felbermayr · **Redaktion und Konzept:** Markus Lackner · **Layout:** Stephanie Ebenberger · **Gratis Abo:** Sie beziehen den »INFORMER« noch nicht regelmäßig, Sie wollen ihn aber zweimal im Jahr völlig gratis ins Haus geliefert bekommen oder für jemand anderen bestellen, dann besuchen Sie uns unter: www.felbermayr.cc/informer

Sicher. Verlässlich. Nahe.



Für 88 Prozent der Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher ist Raiffeisen die sicherste Bankengruppe in Oberösterreich.*

- mehr als 930.000 Kundinnen und Kunden vertrauen uns
- mit 2.453 Kundenberaterinnen und Kundenberater in Ihrer Nähe
- in 452 Bankstellen beraten wir Sie in allen finanziellen Angelegenheiten

* Spectra-Umfrage 2010

www.raiffeisen-ooe.at

 **Raiffeisen**
Bankengruppe
Oberösterreich



BauProfi Quester Ihr Spezialist am Bau

4020 Linz
Poschacherstraße 32
☎ 050 16167 64
linz@quester.at

21 x in Österreich
und in Ihrer Nähe.

4600 Wels
Dragonerstraße 15
☎ 050 16167 63
wels@quester.at

5081 Anif/Salzburg
Waldbadstraße 4
☎ 050 16167 65
salzburg@quester.at



"OK"

Es gibt andere Hersteller,
aber die Serviceleistungen
des Manitou-Vertriebsnetzes
machen den Unterschied aus!"



MRT 2150

Die Baureihe MRT 2150 ist die leistungsstarke Maschine für Ihre anspruchsvollen Einsätze. Mit patentierter Manitou-Abstützung, Sicherheitssystem nach Kranrichtlinie EN 13000 und 150 PS Mercedes-Motor.



Finden Sie den für Sie zuständigen MANITOU-Händler unter: www.manitou.com

 **MANITOU**

