

# INFORMER

FELBERMAYR-GRUPPE 1/2012



**HOCHSPANNUNG**  
KRAFTWERK AN DER MUR GEBAUT

**SONDERFAHRT**  
TRIEBWAGEN IM KLIMATEST

**MEGAMÄSSIG**  
MONTAGEHALLE FÜR  
TURBOGENERATOREN ERRICHTET

**REPORTAGE:**  
**TRANSPORT EINES AUTOKLAVEN**





**Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!**

Jetzt, wenn die zehnte Ausgabe des Informer vor Ihnen liegt und Sie diese Zeilen lesen, können wir sagen, dass Felbermayr expansiv und mit Neuerungen ins Jahr 2012 gestartet ist. Die größte Änderung haben wir durch die Übernahme der operativen Tätigkeitsbereiche der ehemaligen Reinhold Meister Gruppe mit Sitz in Hengersberg bei Deggendorf vollzogen. Damit haben wir den Fuhrpark im Wasserbau bedeutend erweitert aber auch unsere Dienstleistungen um Kampfmittelerkundung und -räumung, Deponiebau und Umwelttechnik ausgedehnt. Im Wasserbau sind wir somit zu einer we-

sentlichen Größe im europäischen Binnenwassersystem herangewachsen. Großer Dank gilt in diesem Zusammenhang den mehr als 230 Mitarbeitern und dem Management der ehemaligen Meistergruppe, die uns das Vertrauen für eine erfolgreiche Zusammenarbeit entgegenbringen. Weiters wurde im Fernverkehr ein europaweites Telematiksystem für unser Flottenmanagement erfolgreich eingeführt. Im Sinne unserer Kunden kann damit eine größtmögliche Transparenz in Bezug auf die Disposition gewährleistet werden. Das Besondere: Durch ein inkludiertes Berichtswesen ist es

gelingen, die Bürokratie deutlich zu reduzieren. Damit verbunden sind wesentliche und notwendige Kosteneinsparungspotenziale.

Doch wo werden wir nach weiteren zehn Ausgaben des Informer stehen? In dieser Frage liegt der Reiz künftiger Entwicklungen. Wir sehen mit Spannung den Herausforderungen der Zukunft entgegen – auch wenn das mit großen Anstrengungen verbunden ist.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen einen schönen Sommer und viele erholsame Tage.

Herzlichst,

Horst Felbermayr

DI Horst Felbermayr

# Inhalt



Seite 8:  
Heißluftofen transportiert



Seite 14:  
Kraftwerk errichtet



Seite 18:  
Schienenkoloss

## 03 MELDUNGEN

Aktuelles aus der Felbermayr Holding

## 08 TRANSPORT- & HEBETECHNIK

Überlandpartie mit 140 Tonnen im Gepäck

## 10 TRANSPORT

SPMT für Tragwerk im Einsatz

## 11 HEBETECHNIK

Laufkatze montiert

## 12 IM BILD

Einheben der Turbine für das KW-Niklasdorf

## 14 INGENIEURBAU

Kraftwerksbau in Niklasdorf

## 16 HOCHBAU

Montagehalle errichtet

## 18 TRANSPORT- & HEBETECHNIK

Kältetest für Olympische Winterspiele 2014

## 20 BAUTRANS

Schnabelbrücke im Einsatz

## 21 SARENO

Qualität setzt sich durch

## 22 PORTRÄT

Modellbauer Walter Ludl

## 23 PERSONALIEN

Auf- und Einsteiger, Pensionisten





## ERFOLGREICH FELBERMAYR SPONSERT SCHWIMMERINNEN

Die beiden Schwimm-Asse des »Sportland Oberösterreich« sind erfolgreich und können sich über erarbeitete Erfolge freuen. Während Jördis Steinegger alle freien Tage streicht und bis zur Olympiade in London auch am Sonntag für Wellen im Olympiazentrum auf der Linzer Gugl sorgt, lief es für die 18-jährige Christina Strigl über fünfzig Meter Brust zwar nicht optimal – dort verfehlte die vielfache Jugend- und Juniorenstaatsmeisterin um die Winzigkeit einer Hundertstelsekunde das Ticket für die Langbahn-Europameisterschaften und somit auch die Hoffnung für Olympia – für den Staatsmeistertitel reichte es aber allemal. Steinegger, die schon bei den Schwimm-Weltmeisterschaften 2011 in Shanghai das Olympia-Ticket löste, darf übrigens 87 österreichische Staatsmeistertitel ihr Eigen nennen. Ob es auch bei den Olympischen Spielen gelang Metall zu erschwimmen, stand bis Redaktionsschluss nicht fest.



## AUF EINEN STREICH Baggertour mit Horst Felix

Nassbaggerarbeiten am Main-Donau-Kanal machten einen massiven Geräteeinsatz der Felbermayr-Abteilung Wasserbau nötig. Durch den Einsatz des Schwerlastschiffes Horst Felix konnten die tonnenschweren Maschinen auf einmal an den Einsatzort transportiert werden. Weiters wurde auch eine Barge mit der Horst Felix verheftet, dadurch entfiel der Einsatz eines weiteren Motorschiffes. Arbeitsorte, für den von Januar bis Mai dauernden Auftrag, waren die Zufahrtsbereiche zu den Schleusen Kelheim und Riedenburg.

Um die nötige Stauhaltung für den Schiffsverkehr weiterhin gewährleisten zu können, wurden dabei 65.000 Tonnen Material abgebagert und größtenteils auf umliegenden Deponien und landwirtschaftlichen Flächen verwertet.



## RIESIG Kolonnen in Linz gefertigt

Mit einer Länge von 71,5 Metern und einem Gesamtdurchmesser von etwa vier Metern gehören die durch die BIS VAM Anlagentechnik produzierten Kolonnen zu den bislang größten in den Felbermayr-Fertigungshallen in Linz gefertigten. Nach der Rohfertigung in den Hallen wurden die fünf je neunzig Tonnen schweren Kolosse mittels Hallenkran auf den Selbstfahrer umgeschlagen. In weiterer Folge wurden sie zu den einige Hundert Meter entfernten Freilagerflächen transportiert, wo die finale Oberflächenbehandlung seitens der beauftragten Firmen erfolgte. Mitte Mai erfolgte der Umschlag im Felbermayr-Schwerlasthafen auf Schiffe. Anschließend wurden die Kolosse zum Zielort in den Vereinigten Staaten von Amerika transportiert. Durch die räumliche Nähe der Felbermayr-Fertigungs- und Lagerhallen sowie des Schwerlasthafens war es möglich, den Auftrag mit größtmöglicher Kosteneffizienz im Sinne des Auftraggebers abzuwickeln.





## EXPANSIV Felbermayr erweitert Baudienstleistung

Im März 2012 erwarb Felbermayr operative Bereiche und Geräte der Reinhold Meister-Gruppe mit Sitz in Hengersberg bei Deggendorf. Felbermayr erweitert damit seinen Wirkungsbereich in Deutschland um die Geschäftsfelder Wasser- und Depniebau sowie Kampfmittelräumung und -erkundung. Damit wurden 230 Arbeitsplätze der insolventen Meister-Gruppe sichergestellt. Die Unternehmen firmieren neuerdings unter Reinhold Meister Wasserbau GmbH sowie Müsing Wasserbau GmbH, HAGN Umwelttechnik GmbH und Müsing Kampfmittelräumung GmbH. Der Reinhold Meister Wasserbau hat den Sitz in Hengersberg. Die Unternehmen Müsing Wasserbau sowie Müsing Kampfmittelräumung firmieren in Bernau und die HAGN Umwelttechnik in Olching.



## INSTANDSETZUNG Spezialtiefbau im Wassereinsatz

Extreme Genauigkeit ist derzeit beim Einsatz der beiden Stelzenpontons Barbara und Milena gefordert. Dabei werden rund 600 Anker mit einer Nutzlast von je sieben Tonnen gesetzt. Zweck des Einsatzes ist die Grundinstandsetzung der Schiffsschleusenanlage des Kraftwerks Kachlet in Passau. Besonderheit des Einsatzes ist zum einen das extrem harte Gestein, welches durchbohrt werden muss, aber auch die Tatsache, dass sich die Bohrgeräte auf den Schiffen befinden und diese trotz schwankendem Wasserstand ihre Position zentimetergenau halten müssen, da sonst korrektes Bohren nicht möglich wäre. Erreicht wird das durch die sogenannten Hubpfähle der eingesetzten Stelzenpontons.



## HOCHDRUCK PRESSENTEILE TRANSPORTIERT

Insgesamt zehn Schwer- und Sondertransporte waren für die Anlieferung von Pressenteilen für die »voestalpine Anarbeitung« nötig. Erste Transporte wurden bereits Mitte November des Vorjahres gefahren und positioniert. Ende Dezember wurden die Tätigkeiten mit der Grobmontage der Presse beendet. Seinen Ausgangspunkt nahm das Projekt des Felbermayr-Tochterunternehmens Wimmer, unter Beteiligung der Felbermayr Transport- und Hebeteknik, im Werk des Pressenherstellers Schnupp in Niederbayern. Dort wurden die Komponenten mit bis zu 85 Tonnen Gewicht mittels hydraulischem Hubgerüst und einem Hallenkran auf die Tiefelader verladen.





## SCHWARZARBEIT HEBETECHNIK FÜR KOHLEREVIER IN DER LAUSITZ

Ende April waren zwei Krane für den Umbau einer Bandanlage im Lausitzer Kohlerevier im Einsatz. Für das Versetzen der etwa 105 Tonnen schweren Last kamen zwei Mobilkrane mit Traglasten von 350 und 250 Tonnen gleichzeitig zum Einsatz. Dem Einsatz im Braunkohlerevier war schon im Februar der Tausch eines 96 Tonnen schweren Getriebes vorangegangen. Dabei erschwerten extreme Temperaturen von mehr als minus 25 Grad die Tätigkeiten für Mensch und Technik gleichermaßen.

## SICHERHEITSAKTIVTAG Veranstaltung zur Förderung des Arbeitsschutzes



In enger Abstimmung mit den HSEQ-Managern der BIS-Group veranstaltete die BIS-Gerätetechnik gemeinsam mit der Felbermayr-Hebetechnik Anfang Februar einen Sicherheitsaktivtag. Dabei nahmen an sechs verschiedenen Stationen nahezu achtzig Personen aus führenden Unternehmen des Maschinen- und Apparatebaus sowie dem Industrieanlagenbau teil. Ergänzend zu Mitarbeitern der Felbermayr-Hebetechnik, welche Kenntnisse und sicherheitsrelevante Aspekte im Umgang mit Höhenzugangsgeräten vermittelten, waren auch namhafte Hersteller vor Ort, welche über elektrische Maschinen, Ladegutsicherung und persönliche Schutzausrüstung referierten, vertreten.



## WINDKRAFT Großkrane europaweit im Einsatz

Etwa 300 Anlagen wird die Felbermayr Transport- und Hebetechnik heuer errichten. Damit hat sich der Auftragsstand im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt. Errichtet werden die Anlagen zum überwiegenden Teil in den Ländern Deutschland, Österreich, Rumänien und der Ukraine. Entsprechend angepasst wurde im Zuge dessen auch der Fuhrpark: Ergänzend zu weiteren Neuerwerbungen wurden auch sechs Großkrane mit maximalen Traglasten von bis zu 600 Tonnen angekauft. Derzeit hat die Felbermayr Hebetechnik insgesamt mehr als 400 Krane im Einsatz.





## ATEMSCHUTZ Saugbagger im Gaseinsatz

Anfang des Jahres wurden vom Bereich Abfallwirtschaft zwei Molsiebsilos und zwölf Stickstoffpuffersilos am Werk des Gasproduzenten Linde in Linz abgebaut und anschließend entsorgt. Die bis zu zwölf Meter langen Silos mit Durchmessern von vier und 2,5 Metern wurden dazu zunächst von den Versorgungsleitungen getrennt, mit Kranen ausgehoben, verladen und anschließend entsorgt. Dazu mussten aus den Molsiebsilos zuvor noch zwanzig Kubikmeter Filtergranulat abgesaugt werden. Um dabei eine Gefährdung der Mitarbeiter auszuschließen, wurden sie mit Atemschutz ausgerüstet.



## KOMBINIERT TRANSPORT- UND HEBETECHNIK FÜR BRÜCKENTRAGWERK

Neunzig Stahlbetonträger mit einem Gewicht von je achtzig Tonnen transportierte Felbermayr Anfang des Jahres für einen Brückenbau nordöstlich von Bukarest. Genaugenommen handelte es sich bei dem Transport um einen baustelleninternen: Dabei wurden die vierzig Meter langen und etwa zwei Meter hohen Tragwerkselemente um etwa drei Kilometer transportiert. Als besondere Herausforderung galten zum einen die unbefestigten Untergrund und Steigungen von mehr als zehn Prozent. Aus diesem Grund kamen für die Zug- und Schubmaschine zum Einsatz. Ein Großteil der Elemente wurde mit zwei Kranen mit maximaler Traglast von 250 Tonnen eingehoben. Für die größeren Ausladungen kamen ergänzend zu einem 250-Tonner noch ein 500-Tonner dazu. Die Inbetriebnahme der 160 Meter langen Autobahnbrücke ist für Herbst dieses Jahres geplant.



## KROATIEN KRAFTWERKSKOMPONENTEN EINGEBRACHT

Ergänzend zu zahlreichen erfolgreichen Projekten in Kroatien und Serbien ist die Einbringung einer Turbine und eines Generators im Kraftwerk Sisak hervorzuheben. Dank des gut eingespielten Teams der Felbermayr-Schwermontage aus Hilden waren die Fundamentstellung der 195 Tonnen schweren Turbine und des 160 Tonnen schweren Generators nahezu Routinearbeit. Laut Aussage des für Kroatien und Serbien zuständigen Felbermayr-Repräsentanten sei auch dem Auftraggeber die gute Vorbereitung und der besondere Einsatz der Felbermayr-Mitarbeiter in besonderer Erinnerung geblieben.



## KONVOI Rohrschüsse für Zementwerk transportiert

Acht Rohrschüsse für ein Zementwerk im schweizerischen Untervaz transportierte Felbermayr Anfang Januar von den Produktionsstätten Dessau und Ostrava ausgehend. Die zylindrischen Röhren mit Durchmessern von bis zu 5,5 Metern waren 3,1 Meter hoch und wurden auf Semtiefladern mit Vierachs-Zugmaschinen transportiert. Um Hindernisse wie Zäune und Leitschienen passieren zu können, wurde das Ladegut auf ein Meter hohe Transportsättel geladen. Damit wurde eine »Bodenfreiheit« von 1,5 Metern erreicht, ohne dabei die maximal mögliche Fahrhöhe von 4,5 Metern zu überschreiten. Mit Ausnahme der Komplettsperre des Pfändertunnels waren für den Transport keine weiteren verkehrslenkenden Maßnahmen nötig. Das Be- und Entladen der bis zu 55 Tonnen schweren Rohrschüsse erfolgte mit Hallen und Mobilkränen.





## SICHERHEIT Ausbau der Innkreisautobahn

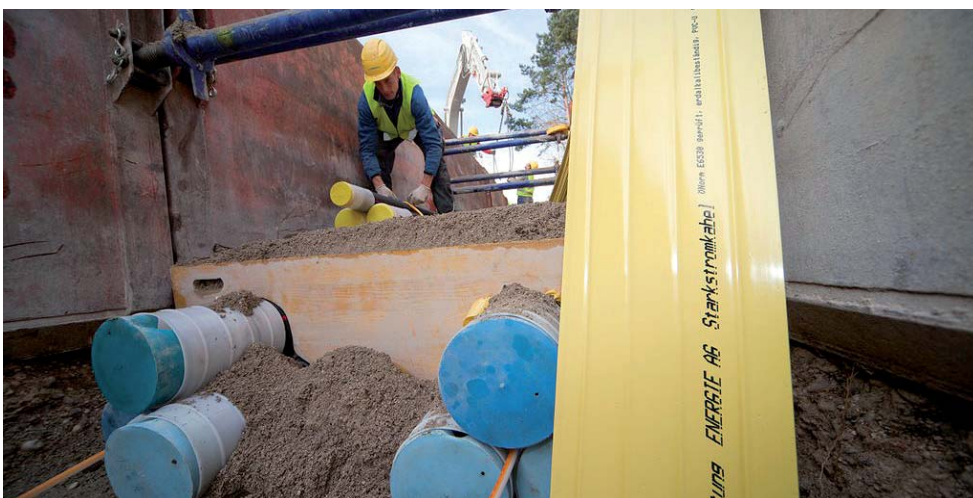
Anfang April begann der Felbermayr-Bereich Tiefbau mit den Ausbaumaßnahmen eines etwa sieben Kilometer langen Teilstücks der Innkreisautobahn zwischen Meggenhofen und Weibern. Das Bauvorhaben umfasst die Erweiterung der Fahrspuren auf eine Breite von 3,75 Meter sowie die Errichtung eines vollwertigen Pannestreifens mit einer Breite von 3,5 Metern. Damit wird die Kronenbreite von 24 auf 30 Meter erweitert. Weiters sind im Zuge der Querschnittsverbreiterungen zwölf Brückenbauten entsprechend anzupassen und Gewässerschutzanlagen herzustellen. Besondere Bedeutung hat auch die Adaptierung und Erweiterung von Lärmschutzmaßnahmen. Die Fertigstellung des mit etwa zwanzig Millionen Euro veranschlagten Projektes ist für Juni 2013 vorgesehen.



## TERRORABWEHR FLUGZEUG FÜR EINSATZÜBUNG TRANSPORTIERT

Für das Terrorabwehrzentrum in Budapest transportierte das Felbermayr-Tochterunternehmen BauTrans Anfang Mai eine Boeing 737. Für den Transport wurden die beiden Tragflächen vom Rumpf getrennt und auf zwei Megatrailern durch Budapest in das Terrorabwehrzentrum transportiert. Mit einer Breite von 3,8 Metern waren diese Transporte im Vergleich zum Rumpf aber noch mit verhältnismäßig geringem Aufwand abzuwickeln. Für den 33 Meter langen und 8,5 Meter breiten sowie 4,9 Meter hohen Rumpf waren deutlich mehr Vorkehrungen zu treffen. Dazu gehörten unter anderem die vorübergehende Demontage von Schranken, Ampeln und diversen Verkehrszeichen, aber auch das Anheben von Kabeln mittels Hebebühnen. Für das Be- und Entladen des 23 Tonnen schweren Rumpfes kamen je zwei Mobilkrane zum Einsatz.

## HOCHSPANNUNG ERDKABEL FÜR MODERNSTE NETZ-STEUERSTELLE ÖSTERREICHS



Mitte März begann der Felbermayr-Tiefbau die Arbeiten zur Errichtung einer Hochspannungsleitung für die Energie AG. Die insgesamt rund fünf Kilometer lange Leitung führt von Hörsching in das Umspannwerk Wegscheid. Dazu werden 2.500 Laufmeter PVC-Rohre mit einem Durchmesser von 200 Millimeter unterirdisch verlegt. Parallel dazu werden auch Schläuche für Lichtwellenleiter zur Übertragung von Daten geführt. Damit die Hochspannungskabel mechanisch geschützt sind, werden die Rohre in Magerbeton gebettet. Große Herausforderungen brachte mitunter die Kreuzung mit diversen Gas-, Strom- oder Wasserleitungen mit sich: Da die Leerrohre für die erforderliche Deckung in einer Tiefe von mindestens 1,65 Meter verlegt werden mussten, wurden bis zu 2,4 Meter Tiefe erreicht um unter den bestehenden Leitungen hindurchzukommen. Als ideales Einsatzgerät zum Freilegen bestehender Leitungen erwies sich auch der Saugbagger des Felbermayr-Bereichs Abfallwirtschaft. Damit können die Leitungen gefahrlos freigesaugt werden. Beschädigungen sind somit praktisch ausgeschlossen. Ende des Jahres wird die Leitung in Betrieb gehen. Damit konnte der letzte Teil der Sanierung der 110-Kilovolt-Leitung »Timelkam-Wegscheid« abgeschlossen werden.



## WIE GESCHMIERT Behälter für Raffinerie transportiert

Im Februar begann Felbermayr mit dem Transport von dreißig Komponenten für eine Ölraffinerie in Russland. Ziel der Reise war die etwa 900 Kilometer süd-östlich von Moskau gelegene Stadt Syzran; Ausgangsort war die etwa 300 Kilometer entfernt gelegene Stadt Penza. Die bis zu dreißig Tonnen schweren Ladegüter wurden ausschließlich auf der Straße transportiert und hatten Durchmesser von bis zu 5,85 Meter und eine Höhe von 4,8 Meter.



48 Meter hoch ragte der Ausleger für das Umschlagen des 140 Tonnen schweren Autoklaven in die Luft. Für den Umschlag mit einer Ausladung von 30 Metern kam ein Raupenkran mit der Bezeichnung LR 1600 aus dem Hause Liebherr zum Einsatz.





# Heißluftofen für Flugzeugindustrie transportiert

Anfang April transportierte Felbermayr einen 140 Tonnen schweren Autoklaven von Aschach an der Donau in das etwa hundert Kilometer entfernte Werk der FACC AG in Oberösterreich. Ergänzend zu wetterbedingten Widrigkeiten galt es auch zahlreiche Nebenstraßen und verkehrsleitende Maßnahmen zu meistern.

Das starke Wachstum des oberösterreichischen Flugzeugteileherstellers FACC macht ein groß angelegtes Investitionsprogramm nötig. Das beinhaltet auch die Erweiterung bestehender Fertigungskapazitäten. Der dazu benötigte Autoklav wurde bei Coesfeld in Deutschland gefertigt und per Schiff nach Österreich transportiert. Bis zu seiner Ankunft in Aschach an der Donau waren aufgrund widriger Umstände mehr als zwei Wochen vergangen. Dadurch verschob sich auch der Straßentransport um mehrere Tage. »Aufgrund der Havarie eines anderen Schiffes war die Donau für unser Schiff mehrere Tage nicht passierbar«, erklärt der seitens Felbermayr für den Transport zuständige Projektleiter Günther Wimmer. Bedenkt man, dass an dem Projekt auch zahlreiche andere Firmen, im Sinne verkehrslenkender Maßnahmen und für das Freimachen der Straße, beteiligt waren, bedeutet das ein hohes Maß an Kommunikationsgeschick. Dazu Wimmer: »Wir mussten mehrere Dutzend Kabel anheben, zahlreiche Verkehrszeichen und Ampeln demontieren, dazu benötigt man Spezialisten, die waren alle neu zu koordinieren.« Aber auch Transportgenehmigungen waren zu ändern. »Die waren alle sehr kooperativ«, freut sich Wim-



Mittels »Fly over« wurden fünf Brücken überquert. Deren Traglast hätte dem Gesamtgewicht des Transports von 220 Tonnen sonst nicht standgehalten.

mer über die gute Zusammenarbeit mit Firmen, Ämtern und der Exekutive.

## Kraneinsatz mit Hindernis

Bereits einige Tage vor dem Eintreffen des Schiffes sorgte der für das Umschlagen vom Schiff auf den Tieflader benötigte Kran für Gesprächsstoff in der Region. Aufgrund der Ausladung von rund dreißig Metern wurde ein 48 Meter hoher Krangigant mit 600 Tonnen maximaler Traglast in Stellung gebracht. Doch wieder gab es ein Problem: »Windböen ließen den Hub beinahe scheitern«, kommentiert

Wimmer. Doch nach etwa einer Stunde beruhigte sich das Wetter und der 140 Tonnen schwere Autoklav konnte vom Schiff auf den Tieflader umgeschlagen werden. Ein vier Tage dauernder Schwertransport konnte beginnen.

## »Fly-over« für Brückenüberfahrt im Einsatz

Inklusive Zug- und Schubmaschine erreichte der Transport eine Länge von fast vierzig Metern. Ein Durchmesser des Autoklaven von 6,5 Metern verschärfte die Herausforderungen für Wimmer und das Team: »Wir mussten Ampeln demontieren, zahlreiche Kabel anheben und Straßenschilder demontieren.« Damit aber noch nicht genug. Bei einigen Brücken war die Traglast des Transports nicht ausreichend: Da half auch die Gewichtsverteilung auf zwanzig Achsen nichts. »Diese Brücken wurden mittels »Fly-over« überwunden. Dabei wird sozusagen eine Brücke über die Brücke errichtet, die nur an den Fundamenten, genaugenommen an den Widerlagern, aufliegt«, erklärt Wimmer. Für das Entladen und die endgültige Positionierung im Werk kamen zwei Mobilkrane zum Einsatz. Die Inbetriebnahme des Autoklaven wird im Juli erfolgen. Eingesetzt wird er primär zur Trocknung von Triebwerksverkleidungen von Boeing und Airbus Flugzeugen. ■



Eine Transporthöhe von 7,64 Metern machte das Anheben zahlreicher Kabel nötig.



# Kraftwerkserweiterung in Slowenien

Von Februar bis Ende Mai waren Mitarbeiter der Felbermayr Transport- und Hebetchnik für das slowenische Kohlekraftwerk in Sostanj im Einsatz. Für die Montage von Tragwerkselementen kamen dabei die Selbstfahrer und der Raupenkran LR 1750 zum Einsatz.

**B**ereits in zwei Jahren wird das slowenische Kohlekraftwerk in Sostanj in Betrieb gehen. Nach der Fertigstellung sollen die älteren Heizblocks nach und nach vom Netz genommen werden. Durch die Stilllegung dieser älteren Kraftwerksteile kann davon ausgegangen werden, dass sich dadurch auch die Luftgütesituation rund um das Kraftwerk und somit auch im angrenzenden Kärnten weiter verbessern wird.

## SPMT und Raupenkran im Doppelpack

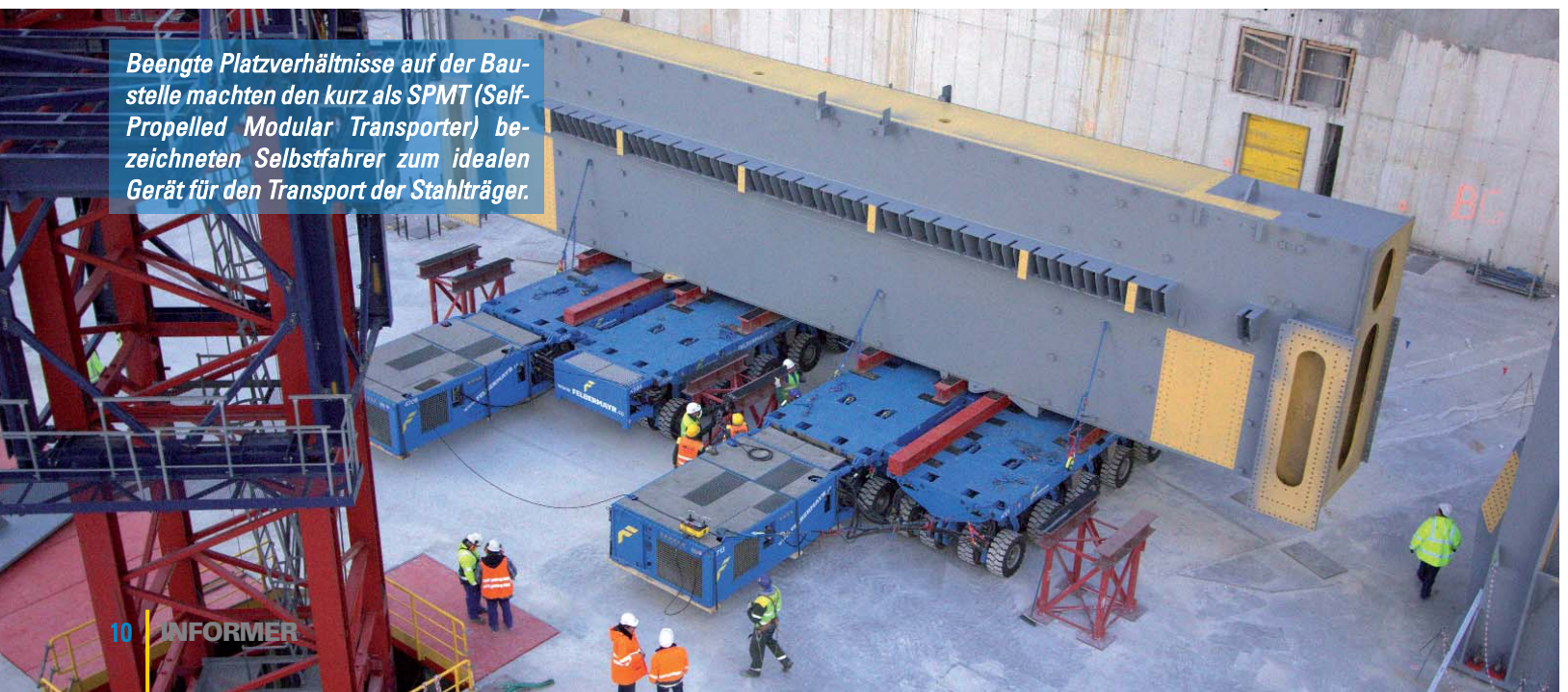
»Bis es soweit ist, sind aber auf der Baustelle von meinen Kollegen noch einige Tausend Tonnen Stahl zu bewegen«, kommentiert Michael Lehner von der Felbermayr-Projektteilung Anfang Februar die Situation auf der Baustelle. Heute, drei Monate danach, sind die Tragwerkselemente für die Erweiterung des Kohlekraftwerks vollständig montiert und die eigentlichen Kraftwerkskomponenten können installiert werden. Im Wesentlichen kamen auf der Baustelle ein Raupenkran des Typs LR 1750 sowie der Selbstfahrer in unter-

schiedlichen Konfigurationen zum Einsatz. »Für den Transport des Krans waren etwa 36 Lkw-Transporte nötig.« Diese führten über Suben und Spielfeld bis ins etwa fünfzig Kilometer südlich der Grenze zu Kärnten gelegene Sostanj. Für den Transport der kurz als »SPMT« bezeichneten Selbstfahrer waren noch einmal fünf Lkw-Ladungen nötig. Für den Hub von zwei etwa 180 Tonnen schweren Querträgern und zwölf weiteren Tragwerkselementen mit Gewichten von 100 bis 120 Tonnen kam der Raupenkran in der Ausführung »SL-56« zum Einsatz. Dazu Lehner: »Kurz gesagt bedeutet das, dass ein 56 Meter langer Gittermastausleger und 215 Tonnen Ballast zum Einsatz kamen.« Bedenkt man, dass der Hub unter Einsatz eines weiteren Krans als Tandemhub ausgeführt wurde und nur eine Ausladung von rund 18 Metern bei einer Hakenlast von maximal 65 Tonnen zu bewältigen war, ist das auch völlig ausreichend. »Üblicherweise würden wir für diese Hübe auch keinen Kran mit maximaler Traglast von 750 Tonnen, sondern einen 600 Tonner einsetzen.« Da das aber aufgrund logistischer Hintergründe nicht möglich gewesen war, kam der LR 1750 zum Einsatz.

## 1.300 Pferdestärken

Vor dem Einheben der bis zu rund 28 Meter langen und maximal etwa acht Meter hohen sowie vier Meter breiten Stahlträger wurden sie mittels Selbstfahrer in Position gebracht. Aufgrund der unterschiedlichen Abmessungen wurde dazu der SPMT zwischenzeitlich umkonfiguriert. So kamen für die beiden sogenannten »Girders« zwei mal zwei parallel gekoppelte Sechsa-Achs-Module mit zwei je 450 PS starken Antriebseinheiten und für die zwölf »Beams« drei mal sechs Achsen mit drei Antriebseinheiten zum Einsatz. Diese verschiedenen Konfigurationen ergaben sich aufgrund der Tragfähigkeit der Bodenplatte, auf dem der 160 Meter hohe Kraftwerksblock errichtet wird. Nach der Inbetriebnahme des 600 Megawatt produzierenden Blocks 6 im Jahr 2014 sollen die Blöcke 1 mit dreißig Megawatt sowie der Block 4 mit 275 Megawatt vom Netz genommen werden. Block 2 mit dreißig Megawatt wurde bereits 2008 durch die Inbetriebnahme von zwei Gasturbinen ersetzt. Block 5 soll mit einer Leistung von 345 Megawatt als Reserve erhalten bleiben. ■

Beengte Platzverhältnisse auf der Baustelle machten den kurz als SPMT (Self-Propelled Modular Transporter) bezeichneten Selbstfahrer zum idealen Gerät für den Transport der Stahlträger.







Die 116 Tonnen schwere Laufkatze wurde innerhalb weniger Stunden mittels zweier Mobilkrane eingehoben. Für die Vormontage auf der Baustelle wurden ebenfalls Mobilkrane eingesetzt, das dauerte mehrere Wochen.

## Kraneinsatz für Erzlager

Für die Montage einer neuen Laufkatze für die Beschickung von Hochöfen der voestalpine Stahl waren Bühnen und Mobilkrane der Felbermayr-Hebetechnik zum Einsatz gekommen. Ende Januar wurden die Arbeiten, im Auftrag der LogServ, mit der Montage einer neuen etwa 75 Tonnen schweren Laufkatze abgeschlossen.

Unzählige Tonnen Eisenerz werden jedes Jahr per Bahn und Schiff an die voestalpine Stahl in Linz geliefert. Für die Beschickung der Hochöfen mit dem hochwertigen Rohstoff zur Stahlproduktion kommt eine sogenannte Laufkatze zum Einsatz. Um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden, sollte ein neues System auf dem schienengelagerten Portal montiert werden.

### Siebzig Prozent schnellere Laufkatze

Vor dem Demontieren des bestehenden Systems wurde das ursprünglich etwa 69 Tonnen schwere Hubgerät durch die De-

montage von diversen Komponenten um etwa zehn Tonnen erleichtert. Schlussendlich waren für die Demontage ein LTM 1500 sowie ein LTM 1130 zum Einsatz gekommen. »Die beiden Mobilkrane teilten sich das verbleibende Gewicht mit fünfzig beziehungsweise neun Tonnen und hoben es sicher und sanft zu Boden«, weiß Einsatzleiter Gottfried Hrast zu berichten. Für das Einheben der neuen Umschlagseinheit hatten die Krane ein Gewicht von rund 116 Tonnen zu bewältigen. »Sie waren bereits über mehrere Wochen hinweg für das Zusammenbauen der Katze vor Ort«, erzählt Hrast, der auch das Einheben der neuen Katze technisch begleitete. Das war übrigens innerhalb weniger Stunden abgeschlossen. Anfang

Februar konnte die neue und etwa siebzig Prozent schnellere Laufkatze in Betrieb genommen werden. ■



Die alte Laufkatze hatte mit 69 Tonnen wesentlich weniger Gewicht als die neue.











# Kraftwerk Niklasdorf



*Um das Kraftwerk errichten zu können, musste die Mur umgeleitet werden. Das erfolgte mittels sogenannter Kastenfangedämme, die mit 16 Meter langen Spundbohlen errichtet wurden. Insgesamt ist der Damm 10 Meter breit und 170 Meter lang. Zum Verfüllen wurden 8.000 Kubikmeter Schotter aus der Mur baggert.*





Um das vorzeitige Austrocknen des Betons zu verhindern, wurde er großzügig bewässert und mit Plastikbahnen abgedeckt.

**Seit Februar 2011 arbeiten Mitarbeiter des Felbermayr-Bereichs »Bau-Salzburg« an dem Ausbau und der Errichtung eines Kraftwerks an der Mur. Das im steirischen Niklasdorf gelegene Kraftwerk wird nach seiner Inbetriebnahme im Januar 2013 zusammen mit dem Altanlagenbestand eine Leistung von rund 3.000 Kilowatt bringen.**

Die Mur zählt in der Steiermark zu den größten Energieträgern im Sinne erneuerbarer Energie. Mit einem neuen Kraftwerk als Unterlieger zum Kraftwerk Leoben wird die NEL (Niklasdorf Energie & Liegenschaftsverwaltungs GmbH) die Stromerzeugung ab Anfang 2013 von zirka 10,5 Gigawattstunden Regelarbeitsvermögen pro Jahr auf zirka 19,8 Gigawattstunden steigern. Damit können rund 3.000 Haushalte mehr mit elektrischer Energie versorgt werden.

## Wehrfelder

Den Beginn der Arbeiten machte ein Abbruch: Im Bereich des neu zu errichtenden Krafthauses befand sich ein betoniertes Schützenbauwerk sowie ein Grundablass, der vor Beginn der Bauarbeiten für die beiden Wehrfelder abgebrochen werden musste. Danach wurde die Baustelle im Bereich des linken Murufers trockengelegt, um die Wehranlage errichten zu können. Ein Bauabschnitt der von Mai bis Oktober 2011 dauerte. Dazu musste zunächst die Baugrube ausgehoben werden. Parallel dazu sei, laut Ellmer, aber auch eine Eintiefung unterhalb des Kraftwerks durchgeführt worden. Für das Fertigen der beiden Wehrfelder wurden auf einer Fläche von 1.600 Quadratmetern 4.700 Kubikmeter Beton verbaut. Diese Arbeiten waren im Oktober abgeschlossen. Jetzt konnten die Wehrfelder geflutet werden. Dazu wurde die Mur mittels sogenannter Kastenfangdämme vom rechten auf das linke Ufer umgeleitet. »Dafür

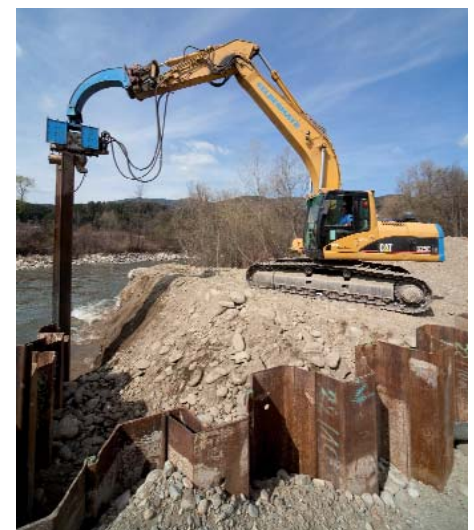
kamen 16 Meter lange Spundwände zum Einsatz«, erklärt Ellmer. Aus ihnen wurde ein zehn Meter breiter und 170 Meter langer Damm errichtet. Dafür seien, laut Ellmer, 8.000 Kubikmeter Schotter zur Hinterfüllung benötigt worden. Der Schotter des Baugrubenaushubes aus dem Flussbett konnte direkt vor Ort Verwendung finden, wodurch eine unnötige Verkehrsbelastung vermieden werden konnte. Im Anschluss folgte der Stahlwasserbau mit dem Panzern des Wehrrückens sowie dem Einbau sogenannter Schleifbleche an den Innseiten der Wehrfelder. Die Montage der beiden Wehrklappen erfolgt erst in der nächsten Niederwasserphase, um das Material während der zweiten Bauphase vor Verschleiß zu schützen. Bedenkt man, dass die Durchflussmenge des Wassers in der Mur zwischen fünfzig Kubikmeter und 580 Kubikmeter pro Sekunde im Hochwasserfall schwanken kann, war das auch unumgänglich. Weiters wurde auf der Wehrseite ein ökologisches Begleitgerinne für größere Wasserbewohner, wie beispielsweise den Fischotter, gebaut. »Zusätzlich dazu werden aber auch auf der rechten Uferseite noch zwei Fischaufstiegshilfen errichtet«, erwähnt Ellmer.

## Erhöhter Wasserandrang in der Baugrube verzögert Bauvorhaben

Mit der Errichtung des Herzstücks der Anlage, dem Krafthaus samt Einlaufbauwerk, wurde im November begonnen. Dazu wurde zunächst eine Baugrube mit 17 Metern Tiefe ausgehoben. Das machte das

Rammen zusätzlicher Spundwände nötig. Aber auch eine ergänzende Abdichtung des Untergrunds mittels Düsenstrahlverfahren war nötig. Ellmer: »Dabei wurde mit einer Lanze ein spezieller Zement etwa drei bis vier Meter in den Grund gespritzt. In unserem Fall waren das 400 Kubikmeter des als DSV-Zement bezeichneten Gemischs.« Aber damit noch nicht genug. Weiters kamen acht Pumpen mit einer Gesamtleistung von 600 Litern pro Sekunde für das Trockenhalten der Baugrube zum Einsatz. Für die Errichtung des Krafthauses samt Ufermauern und Einlaufbauwerk wurden 12.000 Kubikmeter Beton und 1.600 Tonnen Bewehrung eingebaut. Nicht eingerechnet ist der sogenannte Filterbeton, der unterhalb der eigentlichen Bodenplatte in einer Stärke von rund dreißig Zentimetern eingebaut wurde. »Diese wasserdurchlässige Schicht verhindert den Aufbau von drückendem Wasser unterhalb der Bodenplatte«, erklärt Ellmer diese kraftwerksspezifische Maßnahme zur Schadensvermeidung. Anfang Juli war die Montagebereitschaft für das Einheben der Turbinen hergestellt. »In weiterer Folge wird der Grundablass mit der »Segmentklappe« zur Beförderung des Geschwemmsel und Geschiebes vom Oberwasser ins Unterwasser sowie zur Hochwasserabfuhr hergestellt. Das Verfüllen der Baugrube und die Errichtung einer Fischaufstiegshilfe werden im November den Abschluss des primären Kraftwerksbaus bilden. Für Anfang Jänner 2013 ist die Aufnahme des Probetriebs geplant. Dann werden die seitens der ANDRITZ Hydro gefertigten und montierten »Compact-Rohrturbinen« erstmals rotieren und Strom produzieren. ■

**Für das Umleiten der Mur kam ein Bagger mit Rammhämmer zum Einsatz. Damit wurden die Spundbohlen gesetzt.**





3.207 Quadratmeter umfasst die Fläche der Logistik- und Montagehalle. Errichtet wurde das Objekt in Alu-Stahlverbund und Stahlbeton-Fertigteildeckbauweise.



# Industrieobjekt für Generatorproduktion errichtet

In unmittelbarer Nähe des Linzer Schwerlasthafens errichtet der Felbermayr-Hochbau derzeit eine Logistik- und Montagehalle für den weltweit tätigen Technologiekonzern ANDRITZ. Die Fertigstellung der für die Produktion von Turbogeneratoren optimierten Halle ist für Ende August geplant.

**A**m 2. November 2011 sind in einer Entfernung von rund 300 Metern zum Felbermayr-Schwerlasthafen in Linz erstmals die Bagger zur Errichtung der Logistik- und Montagehalle aufgefah-

ren. Doch schon zuvor war eine 3.207 Quadratmeter große Fläche akribisch unter die Lupe genommen worden. Begründet ist das mit einem starken Bombardement im 2. Weltkrieg: Es wurde eine

Kampfmittelerkundung durchgeführt. »Die Suche mittels Bodenradar ergab 217 Verdachtsfälle, die wir allesamt bis auf eine Tiefe von 1,5 Meter freigelegt haben«, erklärt Bauleiter Markus Pointinger. Glückli-





ausreichend und das Erdreich wurde durch das Verfahren der Rütteldruckverdichtung mittels Schotter entsprechend angepasst. Für die Errichtung der Stützenfundamente, auf welchen die eigentliche Hallenkonstruktion später lastet, mussten weilers Duktilepfähle mit 18 Zentimetern Durchmesser unterhalb der Sole hergestellt werden. Diese aus Stahl hergestellten Zylinder rei-



**Insgesamt wurden etwa 1.300 Laufmeter Kanal verlegt.**

chen acht bis zehn Meter in das Erdreich und geben somit den Fundamenten für die spätere Tragekonstruktion der Halle den nötigen Halt. Insgesamt mussten übrigens 26 Stützenfundamente mit einer Größe von elf Quadratmetern und einer Höhe von einem Meter errichtet werden. Die dafür benötigte Bewehrung betrug mehr als 1,3 Tonnen je Fundament. Bedeutend mehr Gewicht brachte der für das etwa hundert Quadratmeter große Prüffeldfundament benötigte Baustahl mit 27 Tonnen auf die Waage. »Das entspricht in etwa zwei Lkw-Transporten«, beschreibt Pointinger anschaulich.

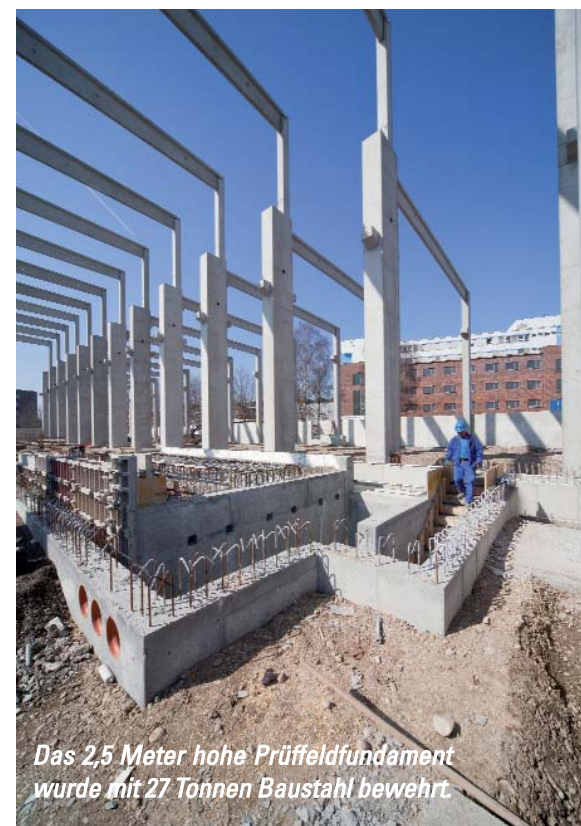
### Herzstück der Anlage

Das in der Montagegrube befindliche Prüffeldfundament ist mit rund 300 Quadratmetern das eigentliche Herzstück der Halle – hier werden die einzelnen Hightech-Komponenten zu 500 Tonnen schweren Spannungswandlern zusammengebaut und anschließend auf Funktionsfähigkeit geprüft. »Aufgrund des Grundwasserspiegels mussten für die Errichtung dieses Bereiches allerdings Spundwände mit einer Länge von zehn Metern in das Erdreich gerammt werden«, erklärt Pointinger die Maßnahme, um das drückende Wasser aus der Baugrube fernzuhalten. Die Bodenplatte und die rund fünf Meter hohen Wände wurden mittels speziellen Fugenbändern und wasserdichtem Beton zu einer sogenannten »Weißen Wanne« ausgebildet. »Im Vergleich zur »Schwarzen Wanne« benötigt diese Ausführung keine zusätzliche Abdichtung mehr, um drückendes Wasser vor dem Eindringen in die Schichtgrube abzu-

halten«, erklärt Pointinger die kostensparende aber qualitativ hochwertigere Ausführung. Für das Schalen der 35 Zentimeter dicken Betonwände kam übrigens ein Mobilbaukran mit der Bezeichnung MK 88 zum Einsatz. Ein Kran, der aufgrund seiner hohen Traglast und Mobilität die Vorteile von Turmdrehkränen mit denen von Auto-kränen vereint.

### Betonfertigteile für raschen Baufortschritt

Die mehr als zwanzig Meter hohen Stützen aus Stahlbeton wurden vom Betonfertigteiler Oberndorfer mit Sitz in Gunkirchen gefertigt und mit einem Felbermayr-Raupenkran eingehoben. Insgesamt wurden 26 Stück der etwa 55 Tonnen schweren Stützen angeliefert und verarbeitet. Die hohe Anzahl war nötig, um den statischen Berechnungen für den Betrieb eines Hallenkranes mit 300 Tonnen Traglast zu entsprechen. Weiters wurden mit dem Raupenkran der Bezeichnung LR 1200 noch dreizehn etwa zwanzig Tonnen schwere Binder für die Dachkonstruktion sowie die Seitenwände, bestehend aus Alu-Stahlverbund und entsprechender Dämmung, eingehoben. Im Mai erfolgte noch das Betonieren der bis zu vierzig Zentimeter starken Bodenplatte. Der Abschluss der Arbeiten seitens Felbermayr wird Ende August mit der Fertigstellung der Außenanlagen erfolgen. ■



**Das 2,5 Meter hohe Prüffeldfundament wurde mit 27 Tonnen Baustahl bewehrt.**

cherweise sei aber trotz akribischer Suche nichts gefunden worden.

### Bodenverdichtung für Fundamente

Der historisch bedeutsame Boden unweit des Betriebsgeländes der »voestalpine Stahl« erforderte aber auch aufgrund seiner geringen Tragfähigkeit besondere Vorkehrungen und musste mit 214 sogenannten Betonstopfsäulen und 208 duktilen Pfählen für die erforderlichen statischen Verhältnisse adaptiert werden. »Dabei wird der Boden auf einer Fläche von vierzig Zentimetern Durchmesser verdichtet und anschließend mit Beton verfüllt«, erklärt Pointinger die Vorgehensweise, durch die sechs Meter in die Tiefe reichende und unmittelbar unter der späteren Bodenplatte endende Betonsäulen entstehen. Im Bereich des künftigen Prüffeldfundaments für die bis zu 500 Tonnen schweren Generatoren war auch das nicht



## Schienenkoloss im Kältetest

Mitte Februar startete der Umschlag von 190 Reisezugwagen im Felbermayr-Schwerlasthafen in Krefeld. Zwei der für Russland bestimmten Fahrzeuge wurden im Auftrag des Logistikunternehmens Schenker von Krefeld in die Klimakammer nach Wien zum frostigen Tauglichkeitstest transportiert.

**B**is zu 160 Kilometer pro Stunde schnell sind die im Siemens-Werk in Krefeld produzierten Regionalzüge vom Typ Desiro RUS. Für die Auslieferung der insgesamt 38 Züge, bestehend aus je fünf Wagen, werden die Wagengarnituren im Felbermayr-Schwerlastterminal Krefeld bis Mitte nächsten Jahres für den Weitertransport via Amsterdam nach Ust Luga auf ein Binnenschiff umgeschlagen. Für den Hub in Krefeld kamen der Stationärkran »Big Rocky« und ein Mobilkran zum Einsatz.

### »Lastoschka« auf Abwegen

Für je einen End- und Mittelwagen gab es allerdings zuvor noch eine »Sonderfahrt« nach Wien in die Rail Tec Arsenal-Klimakammer, wo sie einem umfangreichen Klimatest unterzogen wurden. Denn schließlich sollen die in Russland als »Lastoschka« (russisch für Schwalbe) bezeichneten Züge Temperaturen von bis zu minus vierzig Grad trotzen und ihre Vorzüge bei den Olympischen Winterspielen 2014 in Sotschi demonstrieren. »Dazu wurden die Einheiten in Krefeld verschifft und auf Rhein, Main und Donau nach Österreich transportiert, um dort mittels



Im Felbermayr-Schwerlasthafen Krefeld werden insgesamt 190 Wagen der Desiro RUS auf Binnenschiffe verladen.

zweier Mobilkrane auf Straßengarnituren umgeschlagen zu werden«, erklärt Einsatzleiter Sascha Golubich. Als Krane kamen ein LTM 1400 sowie ein LTM 1350 zum Einsatz. »Aufgrund der lokalen Gegebenheiten

mussten die rund 25 Meter langen Wagen zwischen den Kranteleskopen auf einer Breite von 15 Metern durchgefädelt werden«, führt Golubich die erschwere-

*Aufgrund optimaler Vorbereitung waren die beiden Wagen innerhalb weniger Stunden vom Straßenfahrzeug auf das Binnenschiff umgeschlagen.*







*Nach dem Klimatest wurden die Bahngarnituren im Alberner Hafen vom Verkehrsträger Straße auf ein Binnenschiff umgeschlagen. Dafür kamen zwei Krane mit maximalen Traglasten von 350 und 400 Tonnen zum Einsatz.*

renden Einsatzbedingungen weiter aus. Nach rund drei Stunden waren beide etwa 56 Tonnen schweren Einheiten zentimetergenau auf den Zwölf- beziehungsweise Zehn-Achs-Anhängern abgeladen und zum weiteren Transport nach Wien gesichert.

## Nachfahrt zum Klimatest

Wegen der Dimensionen konnte der Transport allerdings nur nachts durchgeführt werden: Für die rund fünfzig Kilometer sei der Transport zwei Nächte



*Im Klima-Wind-Kanal des Rail Tec Arsenal in Wien testete Siemens den neuen Regionaltriebzug Desiro RUS für die Russischen Eisenbahnen (RZD). Die Versuche mit künstlichem Wind, Eis, Regen und Schnee liefen bei -40 bis +45 Grad Celsius.*

unterwegs gewesen, heißt es aus der Felbermayr-Transportabteilung in Wels. Ergänzend zu verkehrsleitenden Maßnahmen waren auf der Route durch Niederösterreich zwei Oberleitungen der Bahn anzuheben. Als die Transporte am frühen Morgen des zweiten Tages die Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage (RTA) im 21. Gemeindebezirk der Stadt Wien erreichten, reckten bereits wieder zwei Felbermayr-Krane ihre Ausleger in die Luft und standen fertig aufgebaut bereit. »Aufgrund der geringen Ausladung waren für das Abladen und Umsetzen auf die RTA-Gleise nur zwei Krane mit je hundert Tonnen maximaler Traglast nötig«, sagt Golubich, der damit seinen Auftrag vereinbarungsgemäß erfüllte. Das weitere Gelingen oblag den Siemens-Ingenieuren, welche für die technische Ausführung der Hightech-Personenzüge verantwortlich sind. Auch die Prüfergebnisse gaben Grund zur Freude. Somit können die Olympischen Winterspiele 2014 in Sotschi kommen. In den rund 127 Meter langen und etwa 260 Tonnen schweren Zügen wird jedenfalls niemand über Kälte klagen. Und für ausreichend Komfort ist in den 3,48 Meter breiten und 4,85 Meter hohen Kolossen auf Schienen auch gesorgt. ■

*Im Anschluss an die beiden Bahnwagen wurden noch zwei Schwerlastkollis für das steirische Apparatebauunternehmen ACE mit Sitz in Lieboch umgeschlagen. Zielort der rund achtzig Tonnen schweren Stahlkonstruktionen ist Shanghai.*







Für den Transport wurde die Kolonne freitragend verspannt. Dabei wird das Ladegut selbst zur Verbindung zwischen den Achslinien.

## Schnabelbrücke im Einsatz

In Kooperation mit dem Tochterunternehmen BauTrans transportierte Felbermayr Mitte April drei rund vierzig Meter lange Kolonnen von Steinhaus bei Wels in das rund 140 Kilometer südlich davon gelegene Werk der Wacker Chemie in Burghausen.

Schon beim internen Verfahren auf dem Betriebsgelände Ende März bekamen die Transporteure einen Eindruck von den Dimensionen der Behältnisse: »Dabei ging es um das Ausbringen der Kolonnen von der Fertigungshalle und das Verfahren zum Bearbeitungsplatz«, sagt Jürgen Steinbrecher von der zuständigen Felbermayr-Transportabteilung in Wels. Dort angekommen wurden die Stahlkomponenten für die finale Oberflächenbehandlung mit zwei Mobilkränen im Tandemhub abgeladen. Den Beginn der Transporte in das sogenannte »Bayerische Chemiedreieck« machte ein zylindrischer, der Länge nach getrennter, Reaktor. »Mit Längen von 33,5 und 37,5 Metern waren die Bauteile mit einem Durchmesser von 3,6 Metern noch immer beeindruckend und brachten 45 beziehungsweise 75 Tonnen auf die Waage«, schildert Steinbrecher die herausfordernden Dimensionen. Transportiert wurden die Stahlkomponenten Zug um Zug mittels zwölfachsigem Anhänger, der durch einen bis auf 21 Meter ausziehbaren Distanzträger den Längen der Ladegüter angepasst werden konnte.

### Engste Kurvenradien bewältigt

Für den dritten Transport kam eine sogenannte Schnabelbrücke zum Einsatz. »Dieses Transportfahrzeug der Firma BauTrans ist in Österreich einzigartig und kann das Ladegut bis zu 1,5 Meter hoch anheben.« Eine Eigenschaft, die in Kombination mit

engen Kurvenradien und Leitschienen auch häufig zum Einsatz kam. Ein weiterer Vorteil dieses auch als Schnabelbrücke bezeichneten Equipments ist die Möglichkeit des freitragenden Transports. »Dabei wird die Verbindung der hinteren und vorderen Achsen lediglich durch die Ladung selbst sichergestellt«, erklärt Steinbrecher. Eine Variante, die für den Transport der 41,2 Meter langen und mehr als vier Meter breiten Kolonne auch zum Einsatz kam. Inklusiv Zugmaschine erreichte der Transport eine Länge von mehr als 73 Metern und eine Breite und Höhe von rund fünf Metern. Bei diesen Dimensionen ist es leicht vorstellbar, dass auch zahlreiche Verkehrszeichen und Ampelanlagen entfernt werden mussten. Eine Tatsache, die viel Zeit in der Detailplanung in Anspruch nimmt und auch während des Transports ein professionelles Team-

work aller beteiligten Unternehmen voraussetzt. Ergänzend zu den drei großen Transporten wurden auch noch fünf kleinere Transporte mit bis zu 38 Meter langen Anbauteilen vom österreichischen Anlagenbauunternehmen Kremsmüller nach Burghausen transportiert. Ein hohes Maß an technischer Perfektion wird ergänzend zum Transport auch noch das Einheben des auf zwei Teile transportierten Reaktors erfordern. Fertig montiert wird er eine Höhe von mehr als sieben Metern erreichen und bleibt somit dem 79 Meter hohen Turm der Pfarrkirche von Burghausen nur knapp unterlegen. Im Anschluss wird noch die 41 Meter lange Kolonne punktgenau auf ihren Bestimmungsort gesetzt. Die Hubarbeiten werden übrigens mit einem LR 1750 Raupenkrane von der Felbermayr-Projektteilung abgewickelt.

**Die Schnabelbrücke der BauTrans ermöglicht das Anheben der Last auf bis zu 1,5 Meter über Straßenniveau. Das ermöglicht auch das »Überfahren« von Leitschienen.**







# Ein Zeichen das Vertrauen schafft!

Auf den Baustellen von Sareno arbeiten qualifizierte Facharbeiter! Als Qualitätskennzeichen für alle Betriebe, die zertifizierte WDVS-Fachverarbeiter einsetzen, hat die Qualitätsgruppe Wärmedämmsysteme QG WDS ein neues Markenzeichen vorgestellt. Es soll Vertrauen schaffen und zeigen, dass sich diese Betriebe für Sicherheit und Qualität bei WDVS einsetzen.

eines WDVS vertraut gemacht werden. Dieses Seminar muss alle drei Jahre mit einer Auffrischung erneuert werden.

## Von Beginn an

Sareno unterstützte die Zertifizierung des WDVS-Baustellenpersonals schon von Beginn an. Denn gerade hier ist großer Sachverstand erforderlich. Deshalb haben sich die Baustellen-Mitarbeiter dieser Prüfung unterzogen und können sich heute stolz »Zertifizierter WDVS-Fachverarbeiter« nennen.

## Das neue Qualitätssymbol

Detaillierte Informationen über das neue Qualitätssymbol auf [www.waermedaemmsysteme.com](http://www.waermedaemmsysteme.com). Hier werden Ihnen auch die jüngst zertifizierten Sareno-Mitarbeiter vorgestellt, die stellvertretend für alle Mitarbeiter stehen: Daniel Eisschiel, Franz Fischer, Herbert Fischer, Günter Gabriel, Johannes Gabriel, Robert Rammelmüller, Stefan Rührnößl, Dietmar Salzer, Walter Salzer, Andreas Schwarz und Herbert Siegl. Damit sind nun nahezu sämtliche Baustellen-Mitarbeiter von Sareno als Fachverarbeiter ausgezeichnet. ■

Weitere Informationen zur Qualitätsgruppe Wärmedämmsysteme gibt es auf der Internetseite [www.waermedaemmsysteme.com](http://www.waermedaemmsysteme.com)

Die Zertifizierung als WDVS-Fachverarbeiter erhalten Mitarbeiter im Rahmen einer Schulung, in der sie

mit den bauphysikalischen und bauchemischen Grundlagen, dem Aufbau, der Funktion und der normgerechten Ausführung





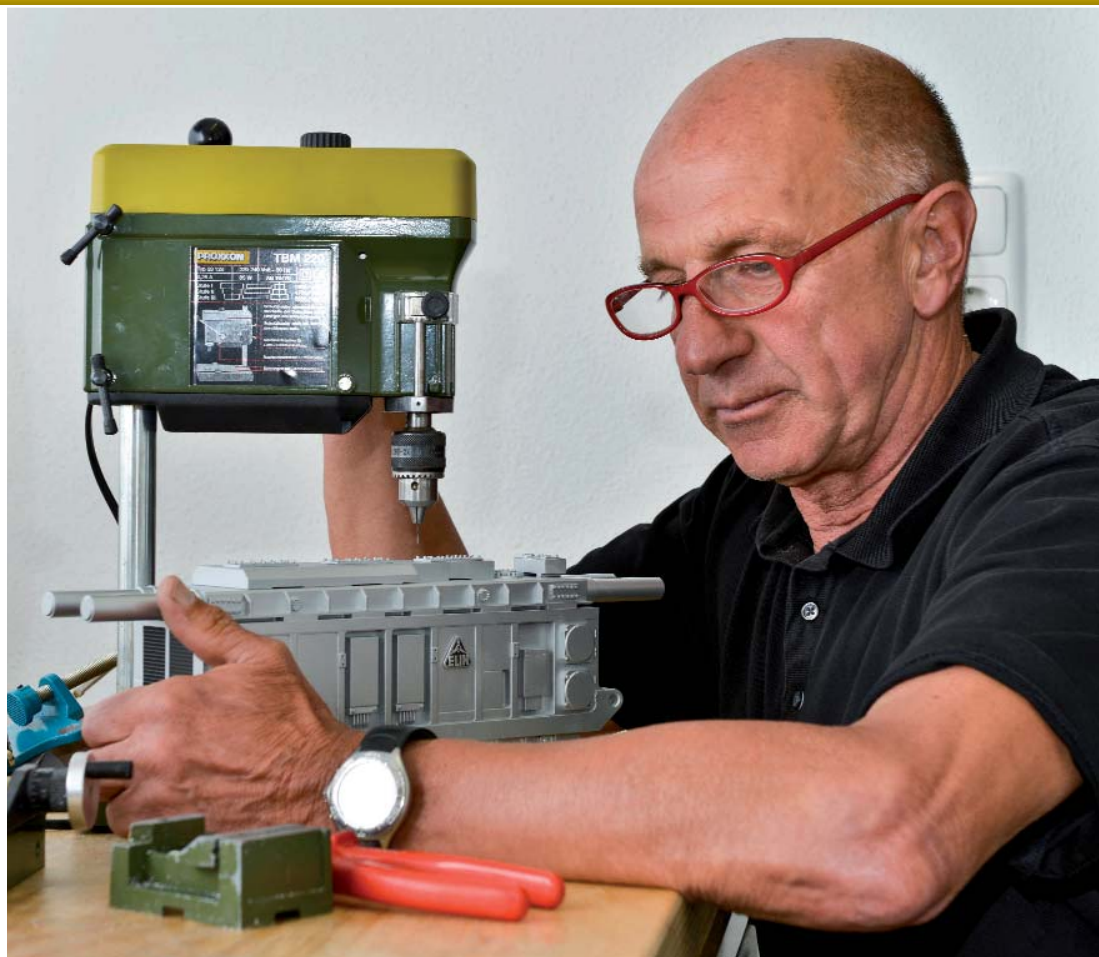
## Großes ganz klein

Mehr als Tausend Modelle umfasst die Sammlung von Walter Ludl aus Kaprun. Bei den Exponaten handelt es sich größtenteils um Bau- und Transportfahrzeuge im Maßstab 1:50. Eine Besonderheit sind aber die zahlreichen Einzelstücke, bei denen der gelernte Kfz-Meister selbst Hand anlegte.

**E**in kleiner Tick erleichtert das Ganze schon«, sagt Walter Ludl, dessen Sammlung in der Alpenrepublik Österreich zu den größten gehört. Seinen Anfang nahm die Leidenschaft für Miniaturmodelle vor rund dreißig Jahren. Damals war der heute 64-Jährige als Meister für die bauliche Instandhaltung für das Kraftwerk Kaprun im Einsatz. Eine Tätigkeit, die den Tick durchaus förderte und auch den Grundstein für sein kleines »Privatmuseum« bildete. Die Sammlung wird übrigens auch häufig im Rahmen von Schulausflügen besucht.

### »Privatmuseum« auf fünfzig Quadratmetern

Die Modelle sind unmittelbar neben dem Schlafzimmer auf rund fünfzig Quadratmetern untergebracht. Was hält die Gattin davon: »Meine Frau teilt das Hobby mit mir«, sagt Ludl, um sich nach kurzer Pause zu korrigieren: »Sagen wir besser, sie akzeptiert es«, fügt er schmunzelnd hinzu. Über eine endende Sammelleidenschaft Ludls aufgrund von Platzmangel brauche man sich aber keine Sorgen zu machen: »Das Lager füllt sich, es ist aber noch Speicherkapazität vorhanden«, sagt er.



Vorwiegend in Handarbeit fertigt Walter Ludl aus Kaprun seine Einzelstücke.

Sensibler werde er aber dennoch und so verlege er sich zunehmend auf den Nachbau tonnenschwerer Originale.

### Kellerwerkstatt für Trafobau

Etwa 50 Modelle hat der Vater zweier erwachsener Söhne schon selbst gebaut. Das handwerkliche Geschick fürs Lackieren und Fräsen hat er sich selbst beigebracht. Wengleich Ludl neuerdings des Öfteren die Bohrmaschine in seiner Kellerwerkstatt auch einmal zur Seite legt: »Ein guter Freund hat mir schon mit einer 3D-Fräse ausgeholfen. Das macht die Sache leichter.« Einfach macht es sich Ludl aber dennoch nicht. Zu seinen Schmuckstücken in Sachen Heimarbeit gehört eine mehr als 110 Zentimeter lange Transportkombination, die für den Trafotransport für das Kraftwerk Limberg im Jahr 2010 zum Einsatz kam. Die Stunden habe er nicht gezählt. Ein halbes Jahr dauerte es aber schon bis dieses bislang »größte Werk« vollendet war. Der Trafo, zu dem aus Aluminium gefertigten Meister-

stück, wurde genauso wie die Schnabelträger in Handarbeit gefertigt. Die Straßenroller wurden umgebaut und neu lackiert. Als Ausgleich zur Schwerarbeit mit Lupe schwingt sich Ludl auch gerne mal aufs Rad. Und auch da muss es etwas mehr sein: von Salzburg nach Rotterdam oder Wien beispielsweise: »Zum Modellschaun«, wie er sagt.



### MUSEUM KAPRUN

Unter dem Titel »Große Maschinen im kleinen Format« gibt es noch bis 31. Oktober 2012 eine Sonderausstellung mit rund hundert Modellen aus der Heimwerkstatt Ludls zu besichtigen. Ort des Geschehens ist das Kaprun Museum. Auf rund vierzig Quadratmetern werden dort unter anderem auch vier Felbermayr-Transporte in originalgetreuer Nachbildung zu sehen sein. Mehr dazu: [www.kaprunmuseum.at](http://www.kaprunmuseum.at)



Ein Meisterstück mit über einem Meter Länge: die Nachbildung der Transportkombination vom Pumpspeicherkraftwerk Limberg II (Maßstab 1:50).





Emmerich Schiessling

## NEUZUGANG

### Felbermayr Bau erweitert Dienstleistung

Seit Anfang 2012 ist der Felbermayr-Bereich Spezialtiefbau mit einer Abteilung für Geotechnik aktiv. Geleitet wird die Abteilung von Emmerich Schiessling. Der gebürtige Tiroler ist seit 19 Jahren im Sinne von Baugrunderkundungsarbeiten tätig und verfügt somit über umfangreiches Know-how auf dem Gebiet von Erdwärme- und Aufschlussbohrungen sowie Rotationskernbohrungen in Lockermaterial und Festgestein. Ergänzend dazu bietet die Abteilung Geotechnik auch diverse Bohrlochversuche bis hin zu Rammsondierungen mit schwerer Rammsonde (DPH) an. Zuletzt war Schiessling als Betriebsleiter für ein renommiertes Geotechnikunternehmen tätig.



Franz Briedl

## HEBETECHNIK

### SERVICE- UND REPARATURLEITUNG FÜR KRAN UND BÜHNE

Mit April wurde Franz Briedl mit der Service- und Reparaturleitung für Kran und Bühne des gesamten Geschäftsfelds Transport- und Hebeteknik betraut. Herr Briedl hat in dieser Funktion die technische Gesamtverantwortung für Service und Reparatur. Neben seiner Lehre als Maschinenbautechniker, einer Ausbildung als Elektrobetriebstechniker sowie der abgeschlossenen Meisterprüfung für Maschinenbau und Betriebstechnik hat Briedl vor allem durch seine zwölfjährige Tätigkeit als Servicetechniker für Mobil- und Raupenkrane die notwendige Erfahrung. Mit der Installation eines zentralen Serviceleiters für Kran und Bühne können zusätzliche Einsparungspotenziale und eine weitere Servicesteigerung im Sinne unserer Kunden erschlossen werden.

## 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.

**Gisela Cservenka** – Verwaltung Linz · **Johann Drothler** – Transport Klagenfurt · **Rudi Franke** – Kran Görlitz · **Herbert Giger** – Tiefbau Wels · **Alfred Hellmayr** – Tiefbau Grieskirchen · **Alois Hohenwarter** – Tiefbau Wels · **Miroslav Jevtic** – Tiefbau Wels · **Karl Malzer** – Tiefbau Wels · **Zivadin Petrovic** – Tiefbau Salzburg · **Hubert Rathmoser** – Schwertransport Wels · **Siegfried Richter** – Kran Schwarze Pumpe · **Notburga Rosic** – Verwaltung Wörgl · **Nikolaus Ruhland** – Schwertransport Wels · **Alois Sageder** – Verwaltung Wels · **Wolfgang Scharf** – Kran Kamenz · **Franz Schmid** – Tiefbau Grieskirchen · **Heinz Stecher** – Kran Wörgl · **Ljubisa Vojinovic** – Kran Lanzendorf · **Josef Wieser** – Tiefbau Wels

# Gewinnspiel

## Preisfrage:

Welcher Kran kam für den Umschlag eines 140 Tonnen schweren Autoklaven in Aschach an der Donau zum Einsatz?

## 1. Preis:

Ein MAN TGA mit Palfinger Kran PK100002 im Maßstab 1:50. Bei diesem originalgetreuen Modell handelt es sich um eine 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](http://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](mailto:informer@felbermayr.cc) an uns. Einsendeschluss ist der 30. November 2012. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

**Medieninhaber und Herausgeber:** Felbermayr Holding GmbH · Machstraße 7 · A-4600 Wels · Tel.: +43 7242 695-0 · [www.felbermayr.cc](http://www.felbermayr.cc)  
E-Mail: [office@felbermayr.cc](mailto: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](http://www.felbermayr.cc/informer)





# Scania Euro 6

## MABSTÄBE SETZEN.

Kompromisslose Wirtschaftlichkeit, unerreichte Leistung und nahezu unbegrenzte Fahrzeugoptionen. Scania begegnet den strengsten Emissionsvorschriften weltweit mit marktführender Technologie in einer kompakten und kundenfreundlichen Lösung. Mit Scania Euro 6.

Scania Euro 6 ist verfügbar in den Leistungsstufen von 440 und 480 PS, für alle Modelle der G- und R-Serie in einer Vielzahl von Achskonfigurationen. Weitere Informationen finden Sie auf [www.scania.at](http://www.scania.at)



**Ein Manitou  
erledigt jede  
Arbeit!**

### Einer von drei Teleskopstaplern weltweit ist ein Manitou

Mit einem Manitou Teleskopstapler können Sie alle Arbeiten effizient und profitabel erledigen. Finden auch Sie die richtige Maschine für Ihren Einsatz!

[www.manitou.com](http://www.manitou.com)



THE MATERIAL-HANDLING REFERENCE



**Manitou Deutschland GmbH**

Dieselstraße 34 - 61239 Ober-Mörlen - [info.mde@manitou-group.com](mailto:info.mde@manitou-group.com)