

INFORMER

DAS MAGAZIN DER FELBERMAYR GRUPPE 1/2017

GEWALTIG

INDUSTRIEBAU FÜR 700 MITARBEITER

BAHNBRECHEND

EUROPAS SCHWERSTER SCHIENENTRANSPORT

HOCHGESTELLT

WINDPARK AUF 1.700 METER SEEHÖHE ERRICHTET

FOTO: MARKUS LACKNER



Angekommen

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit »Angekommen« titeln wir diesmal unser Vorwort. Damit beziehen wir uns auf aktuelle Prognosen der EU-Kommission. Demzufolge soll in allen EU-Mitgliedsstaaten – zumindest bis 2018 – die Wirtschaft wachsen. Möglich ist das durch Investitionen seitens mittelständischer Unternehmen und der Industrie sowie dem Konsum der Bürgerinnen und Bürger. Nicht zuletzt aber auch durch Investitionen der öffentlichen Hand. Ergänzend sei hier angemerkt, dass dabei nicht mehr Profit, sondern steigende Produktivität das Ziel sein muss.

Langfristig wird das nur durch einen Schulterchluss zwischen Politik und Wirtschaft möglich sein. Anstrengungen wie das Betreiben des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFIS) und des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung

(EFRE) sind ein sichtbares Zeichen dafür. Damit soll in erster Linie ein investitionsfreundlicheres Umfeld für Unternehmen und die lokale Wirtschaft gefördert werden. Die Errichtung des Kraftwerks auf der Donauinsel, über das wir in diesem Informer berichten, ist ein praktisches Beispiel dafür.

Doch trotz aller positiver Nachrichten bleibt noch immer die Ungewissheit, die Rechnung ohne den sprichwörtlichen Wirt gemacht zu haben, zu unsicher ist nach wie vor das Handeln der USA unter dem neuen Präsidenten und der Ausgang der Brexit-Verhandlungen sowie die Flüchtlingspolitik, um nur einige Themen zu nennen, welche den EU-Strategen die Suppe noch versalzen könnten.

Doch der zeitweilige Blick in die rosa Brille schadet meist nicht, das haben auch wir

durch unsere Investitionen in Zeiten der Krise erfahren. Denn heute können wir ernten, was wir in schwierigen Zeiten gesät haben.

Und positiv stimmt uns auch ein neuer Anlauf in der österreichischen Politik. Demzufolge soll Bürokratie und kalter Progression nun tatsächlich der Kampf angesagt werden. Somit hätten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dann tatsächlich mehr im Börsi, wenn sie mehr verdienen.

In diesem Sinne freuen wir uns über die positiven Zeichen und raten allen Skeptikern, zumindest gelegentlich durch die rosa Brille zu schauen.

Genießen Sie den Sommer – auf dass Sie auch im Urlaub gut ankommen und gesund zurückkehren.



DI Horst Felbermayr



Horst Felbermayr

Inhalt



03 MELDUNGEN

Aktuelles aus der Felbermayr Holding

08 REKORDFAHRT

Bahntransport mit 482 Tonnen

10 KRANEINSATZ

Schwebefahrt mit 245 Tonnen Last



12 POSTER

Brückenhub für Stubaitalbahn

14 INDUSTRIEBAU

Bislang größter Felbermayr-Hochbau

16 SPEZIALTIEFBAU

Steinschlagschutz für Rieseneishöhle



18 WINDPARK

Geballte Kraft auf 1.700 Meter Seehöhe

21 TRANSPORT

Ausritt auf fünf Achsen

22 HISTORISCH

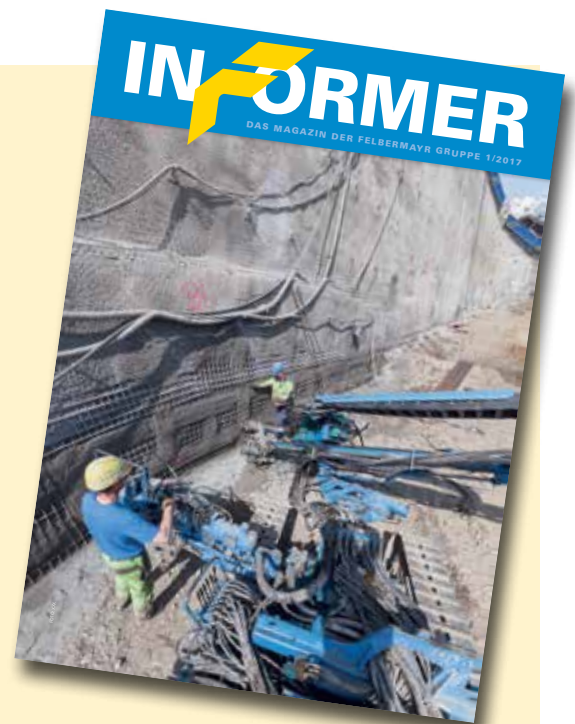
Vom Soldaten zum Unternehmer

TITELFOTO

2.000 Quadratmeter Spritzbeton in sechs Wochen

Am 6. März begann der Felbermayr Spezialtiefbau mit den Arbeiten für eine Baugrubensicherung in Bischofshofen (Salzburg). Dabei wurde eine bis zu 23 Meter hohe und 140 Meter breite Wand aus Spritzbeton hergestellt. Aufgrund der geologisch bedingt schwierigen Ausgangslage konnten die Arbeiten in nur jeweils einen Meter

hohen Arbeitshöhen, von oben nach unten, erfolgen. Zu Beginn der Baugrubensicherung wurden mittels Trockenspritzverfahren geologische Ausbrüche gesichert. Die zweite Schicht wurde dann im sogenannten Nassspritzverfahren aufgebracht. Diese Bautechnik ermöglicht einen etwa dreimal so schnellen Baufortschritt im Gegensatz



zum Trockenspritzverfahren, ist aber mit großem technischem Aufwand verbunden und eignet sich somit nur für große zusammenhängende Flächen. Insgesamt wurden bei dem Bauvorhaben in nur sechs Wochen 30 Tonnen Bewehrung und etwa 300 Kubikmeter Spritzbeton sowie 6.000 Laufmeter Anker verarbeitet. Zweck der Hangsicherung war die Errichtung einer Wohnanlage.

GEBURTSTAG

Haeger & Schmidt feiert 130-jähriges Bestehen

Seit der Gründung des nunmehrigen Felbermayr-Tochterunternehmens Haeger & Schmidt im Jahr 1887 hat sich viel getan. Tradition und Innovation prägten über die Jahrzehnte die wechselvolle Unternehmensgeschichte. Heute bietet die Unternehmensgruppe ein umfassendes Logistikportfolio. Im Jahr 2016 wurden in enger Abstimmung mit Felbermayr einige Neuerungen auf den Weg gebracht: Neue Verkehre des Haeger & Schmidt Tochterunter-

nehmens HSW Logistics, der Ausbau des Zugverkehrs über den Standort Kehl nach Rotterdam, der Einsatz von Pendelschiffen für die Kraftwerke sowie die Abwicklung von Großprojekten auf der Donau und dem Rhein sind nur einige davon. Des Weiteren wurde auch eine neue Fahrgemeinschaft am Oberrhein, Investitionen im Port-Bereich, der Ausbau der Speditions- und Containeraktivitäten in Antwerpen sowie eine neue Zugverbindung von Andernach nach

Antwerpen und die Gründung der neuen Niederlassung in Weil bewerkstelligt.

Die Unternehmensgruppe Haeger & Schmidt Logistics hat heute europaweit mehr als 200 Mitarbeiter und verbucht pro Jahr einen Umsatz in dreistelliger Millionenhöhe. Die Kernkompetenzen der Gruppe werden in den Bereichen Inland Navigation, Projects, Port Logistics, Intermodal, Short Sea und Shipping & Forwarding gebündelt.



SPEZIALTIEFBAU **Erschließungsstraße** **für Steinbruch errichtet**

Im Herbst vergangenen Jahres finalisierten die Mitarbeiter des Felbermayr-Spezialtiefbaus die Sicherung einer Erschließungsstraße für einen Steinbruch im Salzburger Gasteinertal. Dafür wurde zunächst auf einer Länge von 50 Metern ein mittels Kleinbohrpfählen gesicherter Stahlbetonbalken als Fundament errichtet. Darauf aufbauend kamen schirmartige Verbaulemente aus Stahl zum Einsatz. Deren vorderseitige Stützfläche besteht aus einem Netz, umfasst jeweils zehn Quadratmeter und wird durch ein stabiles Kreuz gehalten. Diese Konstruktionen werden mittels Gewindeanker im anstehenden Fels rückverankert. Anschließend erfolgt Lage für Lage das Verfüllen mittels mineralischem Material.



Insgesamt kamen für die Erschließung des Steinbruchs fünf solche Ebenen übereinander zum Einsatz. Somit erreichte die Sicherungsmaßnahme eine Höhe

von 22 Metern. Der Übergang vom natürlichen Gelände zu den schirmartigen Verbaulementen wurde mittels Steinsatz hergestellt.

RÜCKENWIND **Multimodales Terminal Krefeld** **auf Wachstumskurs**

Etwa 80 Hübe täglich werden derzeit im Felbermayr-Schwerlastterminal Krefeld für die Windkraft umgeschlagen. Das entspricht etwa 16.000 Tonnen im Monat, die mit dem Stationärkran „Big Rocky“ sowie den Raupenkränen LR 1750 und LR 1160 vom Verkehrsträger Wasser auf Straße und umgekehrt umgeschlagen werden. Ausgangsorte für die Windtürme sind vorwiegend Portugal sowie

die deutschen Städte Emden und Magdeburg. Ergänzend zum Umschlag der Windkraftkomponenten wird von den Mitarbeitern der Niederlassung Krefeld auch die gesamte Verteillogistik inklusive Kommissionierung bewerkstelligt. Zielort für die Turmsegmente sind vorwiegend Windkraftbaustellen in Nordrhein-Westfalen. Unabhängig davon ist der Felbermayr-Standort in Krefeld auch

weiterhin eine kompetente Anlaufstelle für die Lagerung und Endfertigung von Kraftwerkskomponenten wie Generatoren und Transformatoren. Durch dieses vermehrte Arbeitsaufkommen konnten zehn neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Weiters investiert Felbermayr am Standort in die Errichtung einer weiteren Lagerhalle mit 1.500 Quadratmetern Lagerfläche.





ERÖFFNUNG Logistiklager in Wörgl nimmt Betrieb auf

Nach nur rund sieben Monaten Bauzeit wurde am Felbermayr Standort in Wörgl (Tirol) Anfang Mai ein neues Logistiklager eröffnet. Das etwa 3.600 Quadratmeter große Objekt verfügt über modernste Lager- und Hebeteknik sowie hohe Sicherheitsstandards und einen angeschlossenen Bürotrakt. Felbermayr fungierte dabei als Bauträger. Errichtet wurde das Objekt als Logistikkreuz für Jen-

bacher Gasmotoren mit Stückgewichten von bis zu 34 Tonnen. Im operativen Betrieb ist Felbermayr Logistikpartner für DB Schenker. Den Transport der Motoren vom etwa 30 Kilometer entfernten Werk zur Logistikhalle gewährleistet DB Schenker mittels Felbermayr-Shuttletransporten.

An den Standorten Linz, Sulzemoos und Krefeld ist Felbermayr seitens DB Schenker



mit der Lagerhaltung von Motoren mit 95 Tonnen Gewicht sowie zugehöriger Generatoren und weiterer Anlagenteile beauftragt. Die Transporte in diese Lagerstandorte laufen über die Felbermayr-Schwertransportabteilung.

KRANTREFFEN Sechs Krane für Containerkran im Einsatz

Steigende Umschlagszahlen im Hafen Konstanz machten die Installation eines neuen Containerkrans nötig. Für dessen Montage mussten Stückgewichte von bis zu 240 Tonnen eingehoben werden; dafür kamen der LR 1600 und der LTM 1500 aus dem Hause Liebherr im Tandem zum Einsatz. Der LR 1600 mit einer maximalen Traglast von 600 Tonnen war dafür mit einem Derrick-Ausleger und 298 Tonnen

Ballast ausgerüstet. Weiters eingesetzte Krane waren jeweils ein LTM 1100, ein LTM 1130 sowie ein LTM 1150 und ein LTM 1250 mit 200 Tonnen maximaler Traglast. Für die Kranmontage kamen weiters drei Steiger mit jeweils 43 Meter Arbeitshöhe sowie ein 12-Tonnen-Gabelstapler zum Einsatz. Der Einsatz dauerte rund 2,5 Monate und wurde Ende Oktober 2016 abgeschlossen.



UMWELT UND RESSOURCEN Baunahe Dienstleistungen neu strukturiert

Die Aktivitäten in der Abfallwirtschaft, der Kies- und Schottergewinnung sowie der Saugbaggervermietung und dem Deponie- und Forstservice wurden Anfang des Jahres im Bereich Umwelt und Ressourcen neu strukturiert. Die Leitung dieses wichtigen Bereiches übernahm Wolfgang Pühringer, der schon bislang erfolgreich für die Felbermayr Kies- und Schottergewinnung sowie Deponie- und Forstservice erfolgreich tätig war.





GERÄTEVERMIETUNG Hebetechnik für Kaltwalzwerk

Der oberösterreichische Aluminiumhersteller Amag erweitert sein Werk in Ranshofen. Von März 2016 bis Juni 2017 war die Felbermayr-Hebetechnik dafür mit bis zu 15 Mobilkränen und

Raupenkränen sowie 40 Arbeitsbühnen zeitgleich im Einsatz. Die maximale Traglast bei den Kränen betrug 400 Tonnen und die maximale Arbeitshöhe bei den Steigern 43 Meter. Mit dabei waren

auch Gabelstapler, Teleskopstapler und Mobilbaukrane. Die Geräte wurden vorwiegend für den Fassadenbau und das Aufstellen von Stützelementen eingesetzt.

SPINDELBAUWERK Felbermayr errichtet mit Goldbeck Rhomberg Parkhaus für Liebherr

633 Stellplätze werden im September 2017 an die Mitarbeiter des Liebherr-Standortes in Bischofshofen (Salzburg) übergeben. Zum Auftragsumfang seitens Felbermayr gehörten die Baugrundverbesserung mittels Rüttelstopfverfahren, alle Betonarbeiten wie zum Beispiel die gesamten Fundierungsarbeiten, die Herstellung des Spindelbauwerks für die Abfahrt sowie die Errichtung eines ca. 600 Laufmeter langen Kanalsystems zur Beseitigung von Oberflächen- und Dachwässern. Aber auch Asphaltierungsarbeiten und die Außengestaltung waren im Zuständigkeitsbereich vom Felbermayr Hochbau. Arge-Partner für das sieben Etagen umfassende Bauwerk war Goldbeck Rhomberg.





KOPRODUKTION Felbermayr und Wimmer Maschinentransporte bringen Turmdrehkran in Stellung

Für die Errichtung einer neuen Produktionslinie im Zementwerk Schelklingen wird von Liebherr ein Turmdrehkran mit 163,4 Meter Hakenhöhe eingesetzt. Die Montage des Krans mit der Bezeichnung EC-H50 Litronic wurde mit Mobilkränen von Felbermayr und dem Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte bewerkstelligt. Zum Einsatz kamen dafür Krane mit 500 und 100 Tonnen maximaler Traglast.



INGENIEURBAU Tunnelsanierung auf der Inntalautobahn

Bereits im Juli 2016 begann der Felbermayr-Bereich für Projekt- und Ingenieurbau mit den Sanierungsarbeiten am Wiltenner Tunnel in Innsbruck. Dabei wurde in beiden Richtungsfahrbahnen sowie am Westportal der Beton instandgesetzt. Das Ostportal wurde abgebrochen und um acht Meter verlängert. Weiters wurden beide Tunnelportale auf einer Fläche von 12.000 Quadratmetern mit einer bituminösen Abdichtung versehen und unbegrünte Oberflächen mit einer speziellen Epoxidharzemulsion zum Schutz vor Witterungseinflüssen beschichtet. Die Tunnelröhren wurden bis zu einer Höhe von 3,8 Meter mit Emailplatten zum Schutz vor aggressiven Salzen ausgekleidet. Die Tunneloberseite wurde innen mit zementgebundenen und glasfaser-

bewehrten Brandschutzplatten ausgekleidet. Weiters wurde auf der gesamten Fahrbahnfläche von rund 13.000 Quadratmetern der Asphalt erneuert. Dass die Arbeiten verkehrsbedingt nur in der Zeit von 20:00 Uhr bis 05:00 Uhr stattfinden konnten, erschwerte den Baufortschritt

und erforderte besondere Maßnahmen in Bezug auf Baustellenlogistik. Ende Juni waren die Arbeiten abgeschlossen und beide Tunnelröhren konnten wie geplant freigegeben werden.





Für den Transport wurde der Generator-Stator »direkt geschnabelt« eingehängt.



Zum Video

Bahntransport mit 482 Tonnen

Anfang Dezember 2016 wurde vom Felbermayr-Fachbereich für Internationale Tieflader-Bahntransporte (ITB) der schwerste jemals in Europa durchgeführte Schienentransport abgewickelt. Dabei wurde ein Generator-Stator inklusive Transporthilfsmitteln mit einer Masse von 482 Tonnen transportiert. Zur Bewältigung der Schienenfahrt in Polen kam ein 32-achsiger Tragschnabelwagen zum Einsatz.

Als der Stator am 5. Dezember 2016 gegen 16:00 Uhr sein Ziel im polnischen Kohlekraftwerk Jaworzno im Raum Katowice erreichte, war die Erleichterung der am Transport Beteiligten spürbar. Vorangegangen waren, ausgehend vom Jahr 2012, jahrelange Planungsarbeiten. Im April des gleichen Jahres wurde der Fachbereich ITB vonseiten Siemens Erlangen mit einer Machbarkeitsstudie für den Transport eines Stators samt Transporthilfsmitteln vom deutschen Lieferwerk Mülheim/Ruhr bis zum polnischen Kohlekraftwerk Jaworzno beauftragt.

Höchstleistung

Während der Vorlauf per Schiff bis zu einem polnischen Eingangshafen sehr rasch als darstellbar qualifiziert worden war, musste dem Transport auf dem Landweg in Polen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Als Eingangshafen kam in erster Linie Gdynia in Frage. Dieser im Raum Danzig gelegene Hafen würde auch von Schwimmkränen bedient werden, die Machbarkeit eines Umschlages vom Seeschiff auf den Waggon war somit sichergestellt. Nach eingehenden Untersuchungen konnte letztlich aber auch bestätigt werden, dass ein solcher Transport auf dem Verkehrsträger Schiene mit dem ITB-Spezialequipment möglich ist. Weitere detaillierte Abklärungen technischer, logistischer und kommerzieller Natur zogen sich über Jahre hin, bis das Projekt letztlich in die Umsetzungsphase gelangte.

Auftraggeber für den polnischen Transportanteil war die für die Montage des gesamten Kraftwerksblocks zuständige Firma Rafako. Als Auftragnehmer fungierte die Unternehmenstochter BEST Logistics, der auch die Federführung im Gesamtprojekt oblag, waren doch ebenso dem Schienentransport vor- und nachgelagerte Leistungen zu erbringen. Aus vertragsbedingten Gründen sollte der Übergabeort zwischen Verkäufer und Käufer nunmehr im Binnenhafen Opole liegen. Von Opole abgehend war zuvor ebenso eine Schienentransportlösung gefunden worden.

Ende November 2016 wurde das Schwerstück in Opole auf einen 32-achsigen Spezialwaggon der ITB verladen. Der Stator wurde in einen Zuggurtragrahmen des Versenders gehoben. In Summe waren 482 Tonnen in den Tragschnabelwagen eingehängt. Eine solche Masse wurde in Europa noch nie auf der Schiene befördert! Nach verschiedenen operativen Herausforderungen kam der Stator am 5. Dezember 2016 am späten Nachmittag am Bestimmungsort an.

Lösungen aus einer Hand

Abseits der Kernaufgabe des Schienentransports durch die ITB lieferte das Unternehmen Felbermayr und seine Tochterunternehmen auch für alle vor- und nachgelagerten Leistungen Lösungen. So betraute Siemens Haeger & Schmidt in Duisburg mit dem Schiffstransport des Stators von Mülheim/

Ruhr bis Opole. Der polnische Kunde wiederum betraute BEST Logistics mit allen dem Schienentransport nachgelagerten Leistungen bis ins Maschinenhaus. Die Beistellung eines 1.000-Tonnen-Hubgerüsts seitens Felbermayr-Krefeld sowie eines 24-achsigen Selbstfahrers seitens Felbermayr Wels, für Arbeiten innerhalb des Kraftwerkes Jaworzno, komplettieren die beeindruckende Leistungsschau. Koordiniert wurden die verschiedenen Transportabschnitte und -sequenzen durch BEST Logistics.



Mittels 1.000-Tonnen-Hubgerüst wurde der Hightech-Koloss für die Einbringung ins Maschinenhaus umgeschlagen.

Übrigens, mit dieser Schienenfahrt hat die ITB ihren eigenen, alten Rekord überboten. Dieser lag bei 475 Tonnen Einhängengewicht, datiert aus dem Jahr 2000, ebenfalls ein Siemens-Stator mit Zuggurtragrahmen und Druckstützen für das Kohlekraftwerk Niederaussem im deutschen Ruhrgebiet. ■

Kleinwasserkraftwerk auf der Donauinsel errichtet

Seit Juni 2016 laufen die Arbeiten zur Errichtung eines Kleinwasserkraftwerks auf der Donauinsel in Wien. Nach seiner Fertigstellung wird das bautechnisch anspruchsvolle Projekt umweltfreundlichen Strom für rund 130 Haushalte liefern. Generalunternehmer ist das Bauunternehmen Felbermayr, das auch für Statik, Planung und den Stahlwasserbau verantwortlich zeichnet.

Mit einer projektierten Stromproduktion von rund 400.000 Kilowattstunden jährlich ist das Kraftwerk zwar auch unter den Kleinwasserkraftwerken kein Goliath. Doch bautechnisch sei es eine hervorragende Lösung, argumentiert Bauleiter Volker Brand vom Felbermayr-Bereich Kraftwerksbau. So werde das Kraftwerk in die bereits bestehende »Wehranlage 1« auf der Donauinsel integriert. Da die wesentlichen Bauteile des Kraftwerks unterirdisch errichtet werden, besteht für die Besucher der Donauinsel keine Lärmbelastung und auch optisch wird das Naherholungsgebiet der Wiener nicht beeinträchtigt.

Spezielle Bautechniken

Die auf etwa 2.500 Quadratmetern Baustellenfläche eingesetzten Bautechniken sind mehr als fordernd. „Wir haben beispielsweise für die Abdichtung der Baugrube des sogenannten Schneckenschachts eine Hochdruckbodenverdichtung hergestellt und 900 Laufmeter Bohrpfähle, als überschnittene Bohrpfahlwand, mit einem Pfahldurchmesser von 90 Zentimetern gesetzt“, berichtet Brand. Doch auch die Errichtung von Einlauf- und Auslaufbauwerk war fordernd. So musste dafür in der neuen Donau ein Dichtkasten errichtet werden. Dieser wurde anschließend leer gepumpt. Erst dann konnte mittels Kernbohrung und Seilsäge die



Eine Wasserkraftschnecke gewährleistet den Antrieb des Generators.

Durchörterung der Ufermauer für den Triebwasserstollen hergestellt werden. „Um in weiterer Folge ein zwischen Krafthaus und Auslaufbauwerk gelegenes Betriebsgebäude passieren zu können, wurde unterirdisch mittels sogenanntem Vollschnittvortrieb eine Rohrverpressung hergestellt“, beschreibt Brand die Maßnahme zum Vortrieb eines 55 Meter langen Betonrohres mit 1,4 Metern Durchmesser.

Um das Rohr nach der Unterquerung des Betriebsgebäudes korrekt fortführen zu

Die Inbetriebnahme des durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung geförderten Kraftwerks erfolgte im Frühjahr 2017.

können, war eine sogenannte Zielgrube mit 13 Metern Tiefe nötig. Diese wurde mit dem Einsatz von Spundwänden realisiert. Aber auch ein Düsenstrahlverfahren zur Abdichtung und statischen Verbesserung des Untergrunds wurde angewendet. „Dabei wird das Erdreich unter Hochdruck mit einer zementhaltigen Bindemittelsuspension vermischt“, erklärt Brand die Maßnahme. In dieser Baugrube wird der Triebwasserlauf um etwa 90 Grad gedreht. Somit wird auf kürzestem Weg die Ufermauer erreicht und das Wasser kann nach einer weiteren Durchörterung der Mauer in die neue Donau rückgeführt werden.

Das Kraftwerk ist ein Gemeinschaftsprojekt der Wien Energie und der für die Wiener Gewässer zuständigen Magistratsabteilung 45.



1.000 Tonnen Einsatzgewicht für Brückenhub

Ende April wurde durch die Felbermayr Kranvermietung in Wien eine 245 Tonnen schwere Brücke eingehoben. Notwendig wurde diese technisch anspruchsvolle Kranung aufgrund des Neubaus des Wiener Hauptbahnhofs und einer entsprechenden Adaptierung des Verkehrsnetzes.

Eine 33 Meter lange und 14 Meter breite Brücke wird künftig als Straßen-, Fuß-, und Radwegbrücke wesentlich zur Verbesserung des Verkehrsnetzes im Bereich des Hauptbahnhofes beitragen. Die einfeldrige Stahltrogbrücke wurde in vier Teilen angeliefert und vor Ort fertiggestellt. Das Gewicht des architektonischen Schmuckstücks beträgt 245 Tonnen.

Raupenkran mit Schwebeballast

Für den Antransport des Raupenkranes mit einer maximalen Traglast von 750 Tonnen waren 38 Lkw-Transporte nötig. „Die Rüstzeit für den mit insgesamt 485 Tonnen aufballastierten Stahlkoloss betrug nur drei Tage“, verrät Michael Lehner von der Felbermayr Transport- und Hebetchnik. Für das Zusammenbauen des Krans vor Ort kam ein Mobilkran mit 200 Tonnen Traglast zum Einsatz. Letztendlich war der Kran mit einem 42 Meter langen Hauptausleger und einem 31,5 Meter langen Derrickauser zur optimalen Gewichtsübertragung auf den Schwebeballast ausgestattet.

Um den statischen Anforderungen für das Einheben der Brücke zu entsprechen, wurde vor dem Hub noch ein verdichteter Schotterboden hergestellt. „Das war nötig, um einen Bodendruck von 40 Tonnen pro Quadratmeter gewährleisten zu können und um den Asphalt nicht zu beschädigen“, erklärt Lehner. Weiters sei damit aber auch die mit etwa drei Prozent leicht abschüssige Manipulationsfläche für die Kranung ausgeglichen worden. Einbauten wie beispielsweise Kanal- oder Stromleitungen waren nicht zu berücksichtigen.

Schwebefahrt mit 240 Tonnen Last

Für den eigentlichen Hub war ein Zeitfenster von nur fünf Stunden vorgesehen. „Begonnen wurde um Mitternacht, nachdem die letzte Straßenbahn gefahren war“, sagt Lehner und nennt als eine der größten Herausforderungen die engen Platzverhältnisse. Nachdem dann noch

eine Oberleitung entfernt wurde, konnte die Brücke am Flaschenzug angeschlagen werden. In weiterer Folge schwenkte der Kran dann mit der Brücke um etwa 50 Grad nach rechts. Anschließend musste der Raupenkran noch 20 Meter verfahren werden, um die Lagerpunkte für die Brücke zu erreichen. Dank guter Wetter- und Windverhältnisse war es für den Kranfah-



Zum Einheben der Brücke musste der Kran 20 Meter mit schwebender Last vorfahren.



Die 14 Meter breite Brücke ist als Straßen-, Fuß- und Radweg konzipiert.

rer ein Leichtes, den Anweisungen des Einweisers zu folgen, denn Sichtkontakt zu den Auflagepunkten der Brücke hatte er nicht. „Bei Windverhältnissen von mehr als 12 Meter pro Sekunde hätten wir den Hub nicht machen können, denn dann könnte die Last ins Schwingen geraten und den Einsatz gefährden“, merkt Lehner an. Doch dank der für Wien eher untypischen Windstille war das Einheben der 245 Tonnen schweren Brücke, unter Einsatz des 755 Tonnen schweren Raupenkrans, ohne sicherheitstechnische Bedenken bewerkstelligt worden. In den folgenden Monaten wird noch die erforderliche Verkehrsinfrastruktur fertiggestellt, sodass die Brücke voraussichtlich Ende des Jahres für den Verkehr freigegeben werden kann. Bauherr für den im Auftrag von Swietelsky durchgeführten Hub war die für Brückenbau und Grundbau zuständige Wiener Magistratsabteilung MA29. ■



Der Raupenkran wurde mit 270 Tonnen Schwebeballast ausgestattet.





FOTO: MARKUS LACKNER

NEUE BRÜCKE FÜR TIROLER STUBAITALBAHN

Fünf Segmente mit Tonnagen von 60 bis 183 Tonnen wurden für den Bau der neuen Mühlbachgrabenbrücke von Mai bis Juni in Mutters eingehoben. Die Arbeiten wurden mit einem Raupenkran durchgeführt. Die Auslegerlänge des dafür eingesetzten LR 1750 betrug 98 Meter. Die Brücke ist 153 Meter lang und verläuft etwa 43 Meter über Grund. Der Neubau wurde notwendig, da eine Sanierung der mehr als 100 Jahre alten Brücke, inklusive des Mutterer Tunnels, genauso teuer aber weniger effizient gewesen wäre. Ende 2017 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.



Gewaltig - Industriebau für 700 Mitarbeiter

Bis Ende September wird der Felbermayr-Bereich Hochbau in Marchtrenk (OÖ) sein bislang größtes Hochbauprojekt abgeschlossen haben. Dabei gilt es, die Baumeisterarbeiten für ein Bürogebäude, Fertigungshallen und einen Showroom zu errichten. Auftraggeber für das Mammutprojekt mit rund 40 Hektar Fläche ist die TGW Logistics Group, ein weltweit tätiger Systemdienstleister für innerbetriebliche Logistiklösungen.

Bereits Mitte November des Vorjahres fand der Spatenstich statt. Mit einer Fläche von rund 30.000 Quadratmetern werden die beiden Fertigungshallen, inklusive Showroom und Büroräumlichkeiten, eine Fläche, doppelt so groß wie der Markusplatz in Venedig, einnehmen. Nach der Fertigstellung Mitte 2018 wird das Industrieobjekt

rund 700 modernst ausgestattete Büro- und Fertigungsarbeitsplätze bieten.

Erdbau

„Die verbaute Fläche beträgt etwa 18.000 Quadratmeter“, sagt Bauleiter Gerhard Schelmbauer. Folgedessen waren auch die Dimensionen für die Humus- und Erdarbeiten beeindruckend. So wurden mit 5.700 Quadratmeter Erdmaterial über fünf Meter hohe Erdwälle als Sicht- und Lärmschutzmaßnahme für die Anrainer errichtet. Für die

1.500 Quadratmeter Kellerfläche seien noch einmal rund 6.500 Kubikmeter Material gebaggert worden. „Dieses Erdreich wurde abtransportiert und baustellenbezogen für Aufschüttungen wiederverwertet“, fügt Schelmbauer hinzu.

Bodenverbesserung mit Rütteldruckpfählen

Um den Boden ausreichend tragfähig zu machen, wurden 1.262 Rütteldruckpfähle mit insgesamt 3.000 Laufmetern erreicht. „Bei diesem Verfahren werden mit dem



Im April 2018 soll das neue Gebäude bezugsfertig sein.



Bis Ende September wird der Rohbau des Bürotrakts noch auf insgesamt fünf Geschoße anwachsen.

Einsatz eines Tiefenrüttlers durch Vibrationen die Reibungskräfte kurzfristig aufgehoben und der Boden verdichtet. Das dadurch reduzierte Volumen wird zeitgleich durch die Zugabe von Schottermaterial wieder zugeführt“, erklärt Schelmbauer die Maßnahme zur statischen Verbesserung des Baugrunds.

Insgesamt werden für das Megaprojekt etwa 10.000 Kubikmeter Ortbeton benötigt. Bei einem Ladevolumen von 7,5 Kubikmetern pro Mischwagen entspricht das etwa 1.300 Mischwägen. Auch die für die Stahlbetonarbeiten benötigte Bewehrung mit etwa 1.000 Tonnen ist beeindruckend. „Das entspricht etwa 50 Lkw-Ladungen“, vergleicht Schelmbauer und setzt fort, dass es aufgrund der zahlreichen Höhensprünge sehr fordernd gewesen sei, die Kellerdecke zu betonieren. Problemstellungen in noch ganz anderen Dimensionen waren aber mit der Errichtung des ersten Obergeschoßes vorgegeben. Dazu Schelmbauer: „Das Obergeschoß krägt auf allen Seiten einige Meter aus, dabei ist es aber bis zu neun Meter hoch. Somit waren auch 17 Betonsäulen mit rund zehn Metern Höhe zu errichten. Um die auch am oberen Ende noch nahezu millimetergenau ins Lot zu bekommen, arbeiteten wir mit Spanngurten.“ Aber auch das Errichten der Schalung in neun Metern Höhe hatte seine Tücken. So kamen dafür spezielle Gerüsttürme zum Einsatz, denn mit herkömmlichen Deckenstehern sei das nicht mehr machbar gewesen. Doch Ende Juni war auch diese Herausforderung von den Mitarbeitern des Felbermayr-Hochbaus



Für die drei Hallen wurden 220 Köcherfundamente als Stützeaufnahme versetzt.

erfolgreich bewältigt und darauf aufbauend konnten weitere vier Geschosse mit jeweils rund 2.500 Quadratmetern errichtet werden. Alles in allem waren dafür zeitgleich einige Tausend Deckensteher im Einsatz, erläutert Schelmbauer den technisch anspruchsvollen Bau, der mitunter auch zur Materialschlacht wurde.

Für die Errichtung von Vormontage- und Fertigungshalle mit insgesamt 13.000 Quadratmetern sowie dem 1.800 Quadratmeter großen Showroom für Präsentationszwecke wurden 220 Stützenfundamente errichtet. Diese waren rund sechs Quadratmeter groß und verschlangen etwa 700 Kubikmeter Beton sowie 50 Tonnen Bewehrung. Die Hallen werden aus Betonfertigteilen errichtet. Für die Wände kommen vorgefertigte Sandwichelemente mit Innendämmung sowie Fassadenpaneele zum Einsatz.

Zwölf Kilometer Leitungsbau

Die großzügige technische Ausstattung des Objekts und die Dimensionen spiegeln sich auch in den Leitungen für Elektrik, Kanal und Drainage wider: „Wir haben mitunter Künetten mit insgesamt 28 Rohren“, schildert Schelmbauer und schätzt, dass aufgrund der steigenden Anforderungen an die Haustechnik die ursprünglich veranschlagte Leitungslänge von 8.500 Metern auf 12.000 Meter steigen wird.



Polier Jasmin Zulkic und Bauleiter Gerhard Schelmbauer sind um einen raschen Baufortschritt bemüht (v. l. n. r.).

Mit dazu gehört auch die Versickerungsstrecke für die Dachentwässerung. „Dazu werden wir bis zur Fertigstellung etwa 300 Laufmeter Drainagerohre verlegen“, sagt Schelmbauer und erwähnt weiters, dass in die Versickerungsstrecke 14 Sickerschächte mit 2,5 Meter Durchmesser und 3,5 Meter Höhe eingebunden sind.

„Wir werden es schaffen und die Baumeisterarbeiten bis Ende September fertiggestellt haben“, zeigt sich Schelmbauer trotz des immens knappen Zeitplans zuversichtlich und freut sich über den zügigen Baufortschritt durch seine Bauarbeiter auf der Baustelle. ■



Der Showroom für Präsentationszwecke wird 65,5 Meter lang und 27 Meter breit.

Steinschlagschutz für weltgrößte Eishöhle errichtet

Seit Beginn der touristischen Erschließung der Eisriesenwelt Werfen wird der Zugang zu diesem Naturjuwel ständig adaptiert. Im Herbst 2016 begann der Felbermayr Spezialtiefbau mit einer weiteren Etappe zur Sicherung des Weges vor Steinschlag. Dabei wurde im Zuge einer sechsmonatigen Baustelle eine 47 Meter lange Galerie für die Besucher errichtet.

Technische Herausforderungen für anspruchsvolle Baustellen prägen häufig die Arbeit des auf Felssicherungen im Gebirge und auf Baugrubensicherungen spezialisierten Felbermayr Spezialtiefbaus. Dazu zählt auch eine aufwendige Baustellenlogistik aufgrund des oftmals fehlenden Lagerplatzes im alpinen Gelände. Solche Voraussetzungen waren auch bei der Errichtung einer 47 Meter langen Besuchergalerie für die Eisriesenwelt Werfen in Salzburg vorherrschend.

„Wir wussten, dass das nicht einfach wird, doch für uns ist das Standard“, sagt Bauleiter Josef Messner, der es gewohnt ist, zusammen mit seinem Team unter schwierigen geologischen Verhältnissen zu arbeiten. Doch bevor mit dem eigentlichen Bauvorhaben begonnen werden konnte, musste die Baustelle noch gegen Steinschlag gesichert werden. „Dazu haben wir in der 50 Meter hohen Felswand über dem Fußweg zunächst An-

schlagpunkte für die Seilsicherungen hergestellt.“ Anschließend erfolgte eine Sicherung der Steinschlag gefährdeten Felsformationen mit Felsankern und Spritzbeton.



Mit einer Gesamtlänge von 42 Kilometern gilt die Eisriesenwelt Werfen als längste Eishöhle der Welt.

Das Galeriedach wurde auf acht Meter hohen Betonsäulen errichtet.



Errichtung einer 47 Meter langen Besuchergalerie für die Eisriesenwelt Werfen in Salzburg, zur Sicherung vor Steinschlag.



Arbeiten 200 Meter über dem Abgrund

Zu Beginn der Arbeiten wurden talseitig in der 200 Meter senkrecht abfallenden Felswand des etwa drei bis vier Meter breiten Weges zwölf Betonlisenen auf den Fels betoniert und 5 Meter tief im Gestein verankert. Die gesamten Bauarbeiten wurden von speziell für Geländesicherungen ausgebildeten Facharbeitern, welche am steilen Fels mit Seilen und Gurten gesichert waren, durchgeführt. Der dazu benötigte Beton wurde mit 2,5 Kubikmeter großen Mischwägen zur Baustelle geliefert. „Mehr hätte der Weg nicht ausgehalten“, beschreibt Messner die schwierigen Verhältnisse.

Auf diesen Betonlisenen wurden in weiterer Folge acht Meter hohe Betonsäulen für das Dach der Galerie errichtet. „Zur Rückverankerung des Galeriedaches wurden 47 Gewindeanker mit sieben Meter Länge und 47 Millimeter Durchmesser in den Fels gebohrt und ausinjiziert. Darauf aufbauend wurden dann die Schalung und etwa 20 Tonnen Bewehrung für das Galeriedach angepasst“, erklärt Bauleiter Messner. Auch die zur Baufertigstellung benötigten 130 Kubikmeter Beton muss-

ten wieder über den schmalen Zufahrtsweg mit Mischwägen zur Baustelle gebracht werden. „Mitte April haben wir die Baustelle planmäßig fertiggestellt“, freut sich Messner über die erfolgreiche und

unfallfreie Abwicklung. Somit ist auch weiterhin ein sicherer Zugang zur weltgrößten Eisriesenwelt mit ihrem insgesamt rund 40 Kilometer umfassenden Höhlenlabyrinth gewährleistet. ■



Das Galeriedach wird von 47 Gewindeankern am Fels gehalten.

Geballte Kraft für Windpark

Bis zum Herbst wird die Felbermayr Transport- und Hebetechnik 13 Windkraftanlagen auf der steirischen Handalm errichten. Ergänzend zu drei Großkränen kommen dafür ein Selbstfahrer sowie ein Bladelifter für den Schwerrtransport der Rotorblätter zum Einsatz.

„Wir wären bereits Mitte April hubbereit gewesen“, sagt Günther Wimmer von der Felbermayr-Projektteilung, die auch auf multimodale Lösungen für besonders schwere Industriegüter spezialisiert ist. „Aufgrund anhaltend winterlicher Bedingungen konnte aber die Behelfsstraße zur Baustelle erst Anfang Mai fertiggestellt werden“, erklärt der erfahrene Schwerrtransportspezialist.

Wen wundert's, so liegt doch der Umladeplatz für die bis zu 67 Tonnen schweren Komponenten bereits auf 1.400 Höhenmeter. Von dort führt eine Landstraße auf komfortablen 2,35 Kilometern in Richtung Baustelle. Weiter geht es dann für etwa zwei Kilometer auf einer Forststraße. Die letzten sieben Kilometer bis zur etwa 1.700 Meter hoch gelegenen Windkraftbaustelle werden auf einer Behelfsstraße zurückgelegt. Ein schwieriges

Unterfangen mit großen Herausforderungen, das nur mit Spezialtransportfahrzeugen zu bewältigen ist.

Transportequipment für Windkraftanlagen

Doch spezielle Tieflader kommen nicht nur unmittelbar vor der Baustelle zum Einsatz, sondern auch für die Überlandtransporte vom Herstellerwerk bis zum Umschlagplatz. So kamen für die bis zu 1.300 Kilometer langen Wegstrecken beispielsweise sogenannte Bladetrailer für die 39,5 Meter langen und 9,6 Tonnen schweren Rotorblätter zum Einsatz. Die Turmsegmente mit 11,33 Meter Länge und einem Durchmesser von 4,4 Meter werden freitragend mit sogenannten Towerliftern transportiert. Aber auch doppelt teleskopierbare Semitieflader kommen für die in Konvois von bis zu drei Fahrzeugen zu transportierenden Anlagenteile zum Einsatz. Ausgangsorte für die insgesamt 208 Straßen Transporte sind Magdeburg, Aurich und Emden in Deutschland. Aufgrund der mit Verzögerung fertiggestellten Behelfsstraße zur Baustelle musste auch ein Zwischenlagerplatz gefunden werden, da es vor Ort keine geeignete Fläche gab. Dieser wurde auf dem Gelände des Felbermayr-Schwerlasthafens in Linz gefunden.

Bladelifter meistert 20 Prozent Steigung

Wenngleich es auch bei den Ferntransporten zahlreiche Kreisverkehre und Signalanlagen zu bezwingen gab, die größte Herausforderung seien laut Wimmer die Bergtransporte. So waren dabei enge Kurvenradien und Steigungen von bis zu 20 Prozent zu bewältigen. Mittels Bladelifter kann der Flügel um 60 Grad hochgestellt werden. Somit ist auch das Bezwingen von engen, mit Bäumen gesäumten, Kurvenradien möglich. Acht Schwerlastachsen, gezogen und geschoben von zwei Schwerlastzugmaschinen, gewährleisten die nötige Gewichtsverteilung beziehungsweise Traktion auf dem schwierigen Gelände.

Mobilkran mit Y-Abspannung zur Traglaststeigerung

Eine Baustelle oberhalb der Waldgrenze bedeutet auch für die Hebetechnik schwierige Bedingungen. So war es auch für den 607-PS-starken LTM 1750 aus dem Hause Liebherr kein einfaches Unterfangen, den Arbeitsplatz auf 1.700 Metern Seehöhe zu erreichen. Es erforderte viel Geschick vom Kran-

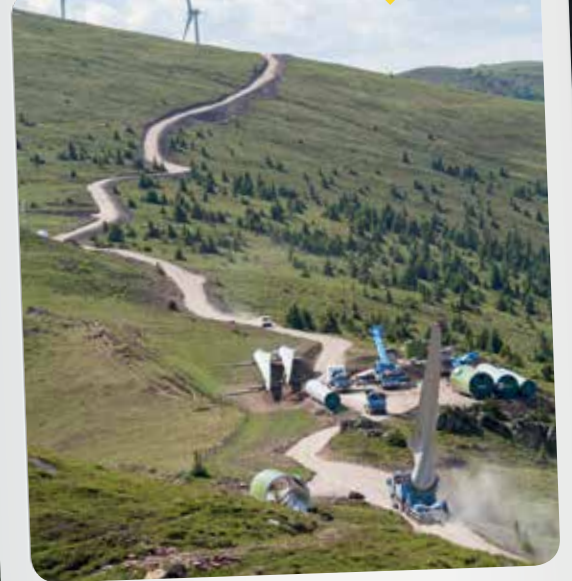
Durch den Einsatz von Zug- und Schubmaschinen konnten Steigungen von bis zu 20 Prozent bewältigt werden.



FOTOS: MARKUS LACKNER

Nur durch das Hochstellen der Rotorblätter mittels Bladelifter waren die geringen Kurvenradien mit dicht angrenzendem Baumbestand zu bewältigen.

Die Baustelle liegt auf etwa 1.700 Höhenmeter und wurde durch eine Behelfsstraße aufgeschlossen.



fahrer, der das 108 Tonnen schwere Hightech-Hubgerät sicher durch die Berglandschaft chauffierte. Auch die sechs Transporte mit 144 Tonnen Kranballast und Auslegerelementen sowie der Hilfskran mit 200 Tonnen maximaler Traglast erreichten sicher die Baustelle.

Nach einer Rüstzeit von zwei Tagen war der Kran mit 144 Tonnen aufballastiert und mit Y-Abspannung zur Traglaststeigerung ausgestattet, hubbereit. „Zum Aufstellen einer Anlage war seitens Auftraggeber eine Woche vorgesehen“, nennt Wimmer den straffen Zeitplan. In dieser Zeit waren fünf Turmteile mit Gewichten von 25,5 bis 66,64 Tonnen, das Maschinenhaus mit Nabe und Stator und die drei Rotorblätter einzuheben. „Die Flügel dieses Anlagentyps werden grundsätzlich am

Boden vormontiert und dann mit sogenannter Sternmontage auf dem Maschinenhaus montiert“. Aufgrund der teils sehr unebenen Bodenfläche war das aber nicht immer möglich. Dann mussten die drei Flügel einzeln zur 78 Meter hoch gelegenen Nabe gekrant werden. „Das erfordert viel Zeit und stabile Windverhältnisse“, merkt Wimmer an. Ein wesentlicher Vorteil für die Vormontage am Boden ist aber auch der Sicherheitsaspekt, da nicht alle Hübe in große Höhe führen.

Trotz schwieriger Wetterverhältnisse wie Starkregen und Sturmböen sollte es durch intensive Arbeitsleistung möglich sein, die letzte Anlage auf der Handalm noch im August fertigzustellen, zeigen sich die Projektbetreiber optimistisch. Möglich ist das nur aufgrund der Erfahrung des 29-köpfigen Felbermayr-Teams

und aller am Projekt beteiligten Unternehmen. Denn auch die beste Technik kann nur leisten was von ihr gefordert wird.

Bis Jahresende sollen die 13 Anlagen mit einem Flügeldurchmesser von 82 Metern dann ans Netz gehen. Mit einer Gesamtleistung von 30 Megawatt werden sie dann erneuerbare Energie für rund 21.000 Haushalte liefern können. Somit ist der Windpark auch der bislang leistungsfähigste im Süden Österreichs. Aber nicht nur technische Daten, auch die penible Einhaltung von mehr als einhundert Umweltauflagen waren bei der Realisierung des Projektes von wesentlicher Bedeutung. Somit konnte der Schutz der Tierwelt sowie der umliegenden Almen und Waldflächen bestmöglich gewährleistet werden. ■



Für das Einheben der Anlagenkomponenten kamen drei Großkrane (LTM 1750) mit 750 Tonnen maximaler Traglast gleichzeitig zum Einsatz.

Der Transport der Turmsegmente wurde mittels Selbstfahrer (SPMT) und Schwerlast-Achslinien mit Zugmaschinen durchgeführt.

FOTOS: MARKUS LACKNER

Ausritt auf fünf Achsen

Felbermayr Transport- und Hebetchnik kam im Juni im Auftrag der Kunst zum Einsatz. Dabei wurde eine etwa drei Tonnen schwere Bronzestatue vom bayerischen Winhöring auf den Michaelerplatz in Wien transportiert und aufgestellt. Beim Ladegut handelte es sich um eine Nachbildung des berühmtesten Pferdes der Antike: das Streitross von Alexander dem Großen, namens Bukephalos.



Fertig montiert, thronte das Kunstwerk neun Meter hoch über dem Michaelerplatz.



nen schwere Kunstwerk mittels Ladekran, bei einer Ausladung von 20 Metern, auf acht Montagepunkten in sechs Metern Höhe verschraubt werden. Dem Montagepersonal dienten eine Lkw-Bühne sowie ein Ladekran mit Arbeitskorb als Höhenzugangstechnik.“ Nach zwei Nächten war es geschafft. Somit thronte das Riesenpferd mit antiker Geschichte bis Ende Juni vor der Spanischen Hofreitschule am Michaelerplatz. Anlass für die Ausstellung der insgesamt neun Meter hohen und sechs Meter langen Skulptur war der traditionelle Sommerball „Fête Impériale“ der Spanischen Hofreitschule. ■

„Die Statue steht für Mut, Freiheit, Überwindung unserer Vorurteile – dieser Mut ist wichtig, um die Zukunft zu gestalten,“ sagt Künstler Pietrzyk über sein Werk.

Rund vier Meter hoch, etwa sechs Meter lang und drei Tonnen schwer, so präsentiert sich das Werk des Künstlers Andrzej Pietrzyk. Bedenkt man, dass der Schwerpunkt des in Bronze gegossenen Ladeguts sehr hoch ist und das Pferd im sogenannten »Spanischen Schritt« nur auf drei Beinen steht, wird klar, dass die wertvolle Fracht sehr kippanfällig ist. „Dieses Problem lösten wir mit einem Innenlader, wie er üblicherweise für den Transport von Betonfertigteilen verwendet wird“, erläutert Thomas Pamminger von der Felbermayr Schwertransportabteilung in Wels. Somit konnte die Transporthöhe auf unter vier Meter gehalten werden, womit allfällige Brücken und Leitungen problemlos unterfahren werden konnten.

Fundamentstellung

Der Schwertransport nach Wien legte in Linz eine Pause ein. Dort wurde das Ross Anfang April zur Probe aufgebaut.

„Der Künstler wollte sichergehen, dass die Statik korrekt bemessen wurde und die Fundamente halten“, erklärt Pamminger den Zwischenstopp. Ende Mai war die wertvolle Fracht dann wieder verstaubt und korrekt gesichert. Somit konnte das goldfarbige Pferd zu seinem Zielort nach Wien transportiert werden. „Da der Michaelerplatz im 1. Bezirk tagsüber den Fiakern gehört, konnten wir mit den Arbeiten erst ab 22:00 Uhr beginnen“, sagt Pamminger und erklärt den Ablauf der Montagearbeiten: „Zunächst wurden mittels Ladekran vier je 3.000 Kilogramm schwere Betonfundamente auf den Boden gestellt. Dann wurden auf den Fundamenten symbolhafte Nabelschnüre in Form von metallenen Stangen angebracht. Ergänzend zu statischen Herausforderungen waren die Arbeiten auch aufgrund einer römischen Ausgrabung, welche das Fundament umringte, schwierig. Somit musste das drei Ton-



Ergänzend zum Transport kam auch für die Installation zahlreiche Felbermayr-Gerätschaft zum Einsatz.

Vom Soldaten zum Unternehmer

Franz Felbermayr, der Vater des heutigen Seniorchefs Horst Felbermayr kämpfte vor genau einhundert Jahren mit unzähligen Kameraden an vorderster Front im 1. Weltkrieg. Sein besonderer Einsatz im Kampfgeschehen und die Ursprünge des Familienunternehmens Felbermayr sind Teil einer aktuellen Ausstellung in den Welser Minoriten.

„Mein Vater wurde 1891 in Asten bei Linz geboren und wurde bereits 1912 zum Militärdienst eingezogen“, berichtet Haupteigentümer und Aufsichtsratsvorsitzender Horst Felbermayr über das Leben seines Vaters, das zunächst von schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen und großen politischen Spannungen in ganz Europa geprägt war.



Gisela und Horst Felbermayr im Gespräch mit Chefkurator Major Jörg Loidolt.

Soldat Franz Felbermayr

Es war im September 1917, als auch Istrien samt Triest und Südtirol noch zum österreichischen Kaiserreich gehörten. Zu jener Zeit kämpften die Welser und Linzer „Hessen“ an vorderster Front gegen die vorrückenden Italiener. Ihr Ziel war es, die Region rund um Triest zu verteidigen. Konkret hatte das Regiment den Auftrag, den rund 50 Kilometer nördlich von Triest gelegenen Monte San Gabriele zu erstürmen.

Franz Felbermayr vom damaligen k. u. k. Infanterieregiment zeichnete sich bei der Erstürmung dieses 650 Meter hohen Berges durch besondere Entschlossenheit aus. So ist im Belohnungsantrag des Soldaten Franz Felbermayr zu lesen, dass er mit einigen wenigen Kameraden den Berg stürmte und einer sich verzweifelt zur Wehr setzenden feindlichen Abteilung im Nahkampf ein Maschinengewehr entriss, damit in Feuerstellung ging und die herannahenden Italiener unter Beschuss nahm, sodass diese in wilder Flucht davonstoben. In weiterer Folge blieb die Hafenstadt Triest in österreichischer Hand. Für dieses tapfere Verhalten wurde Franz Felbermayr mit militärischen Auszeichnungen hoch dekoriert. „Doch der Kampf für das Vaterland war nach dem 1. Weltkrieg rasch vergessen“, erinnert sich Felbermayr an Erzählungen seines Vaters: „Da hat man versucht, den Heimkehrern die Feldabzeichen von den Uniformen zu reißen.“ Der Rest steht in den Geschichtsbüchern – mit dem 1920 geschlossenen Vertrag von Saint-Germain ging Südtirol an den Nachbarstaat und auch das heiß umkämpfte Triest wurde Italien zugesprochen.

Grundstein des Familienunternehmens

Doch Franz Felbermayr behielt trotz Wirtschaftskrise auch in der Zwischenkriegszeit seine Entschlossenheit und bemühte sich bereits zwei Jahre nach dem Krieg um eine Konzession für den Landesproduktenhandel – am 16. November 1920 gründete er sein erstes Unternehmen. Drei Jahre später übernahm er zusammen mit seiner Frau Maria den elterlichen Gasthof in Raffelstetten bei Asten in Oberösterreich, in den 30er-Jahren war er als Taxiunternehmer tätig. „Im Jahr 1942 gründete mein Vater dann in



Franz Felbermayr als Soldat im Jahr 1917.

Wels eine Firma für Lastentransporte“, erzählt Felbermayr und macht deutlich, dass dies die Geburtsstunde seines heute als Transport-, Hebeteknik- und Bauunternehmens europaweit tätigen Unternehmens ist. 1967 habe ich dann zusammen mit meiner Frau Gisela das Unternehmen übernommen. „Und heute haben meine Enkel schon die Klinke in der Hand“, freut sich Felbermayr über die weiterhin erfolgreiche Entwicklung unter der Leitung seines Sohnes Horst sowie der Schwiegertochter Andrea. ■



Die zahlreichen Orden sind sichtbares Zeichen für acht Lebensjahre als Soldat.

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.

Salve de Martino – Kran/Wimmer Maschinentransporte · **Gerd Richter** – Deponiebau /Hagn Umwelttechnik · **Barbara Burzik** – Abrechnung/Haeger & Schmidt · **Klaus Minneken** – Konventionelle Binnenschifffahrt/Haeger & Schmidt · **Gerd Awe** – Verlademeister im Umschlag/Haeger & Schmidt · **Johannes Hanke** – Kran/Spremburg · **Frank Lange** – Kran/Spremburg · **Frank Michelson** – Kran/Bautzen · **Jürgen Plötz** – Vermessung/Reinhold Meister Wasserbau · **Johann Blumhagel** – Hafenumschlag/Linz · **Herbert Eckert** – Schwertransport/Wels · **Heinz Kalousek** – Transport/Lanzendorf · **Herbert Kemetner** – Transport/Linz · **Alfred Kirchmeier** – Kran/Linz · **Cezary Kozlowski** – Transport/Lanzendorf · **Istvan Nincsecs** – Transport/Lanzendorf · **Erich Petzl** – Schwertransport/Wels · **Helmut Thöne** – Projekt/Wels · **Sonja Baier** – Projekt- und Ingenieurbau/Zederhaus · **Karlheinz Braumann** – MTA/Wels · **Manfred Dimberger** – Ingenieurtiefbau/Salzburg · **Alois Grader** – FST/Salzburg · **Johann Hackenbuchner** – MTA/Wels · **Anton Mayer** – Kraftwerksbau/Wels · **Karl Söllner** – Bau/Wels · **Friedrich Winkler** – FST/Salzburg · **Josef Ortbauer** – Spenglerei/IS Baubetrieb · **Bernd Lohmann** – Transport/Bau-Trans/Lauterach · **Reinhold Perktold** – Verwaltung/Bau-Trans/Lauterach · **Otto Steurer** – Kran/Bau-Trans/Lauterach



Gewinnspiel

Preisfrage: „Wo errichtet der Felbermayr-Bereich Hochbau sein bislang größtes Hochbau-Projekt?“

Die Antwort finden Sie in diesem Heft. Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir 15 Sachpreise.

Die richtige Antwort senden Sie bitte per **E-Mail: informer@felbermayr.cc** oder **Fax: +43 7242 695-144** an uns. Einsendeschluss ist der **31. Oktober 2017**. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

1. Preis: Ein GMK 6300 L im Maßstab 1:50. Ein Qualitätsprodukt aus dem Hause Conrad Modelle.

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:** Markus Weickinger · **Gratis Abo:** Sie beziehen den »INFORMER« noch nicht. 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. Aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung sind alle Aussagen in diesem Dokument als geschlechtsneutral zu verstehen. **Drucklegung:** Juli 2017



IVECO

Ihr Partner für nachhaltigen Transport

BAVARIA SWISS AG 
used machinery



~ und die Erde bewegt sich !

used machinery around the world in top quality

- **An- und Verkauf von gut gepflegten Baumaschinen und Fahrzeuge aller gängigen Fabrikate und Größen.**
- **Realistische Markteinschätzung Ihrer Geräte.**
- **Weltweite Logistik für sämtliche Transporte in Zusammenarbeit mit erfahrenen Partnern.**

Ihr zuverlässiger Handelspartner für hochwertige Baumaschinen, Fahrzeuge und Industriegüter!

Ansprechpartner:

Martin Kainzlsperger - Mobil: +41 79 2973 958

Axel Schmeier - Mobil: +41 79 3579 569

Talacherstrasse 11a
CH-6340 Baar / Zug

Phone: +41 41 7630 644

E-mail: info@bavariaswiss.com

www.bavariaswiss.com

**KOMPAKT
LEISTUNGSSTARK
VIELSEITIG
MANITOU**



NEU
MT 420 H
New Buggy

Entdecken Sie den MT 420. Mit einer Breite von nur 1,49 Meter bietet er Kompaktheit und Leistung zugleich.

Seine Reichweite von 4,30 Meter und Kapazität von zwei Tonnen machen ihn zum kleinen Alleskönner auf jeder Baustelle.

www.manitou.com

 **MANITOU**
HANDLING YOUR WORLD