



# Felbermayr managte schwersten Bahntransport

Um die halbe Welt wurde ein Siemens-Kraftwerksgenerator von North Carolina (USA) nach Österreich transportiert. Herzstück der Reise: Der Bahntransport des 348-Tonnen-Geräts.



Oben fährt der Generator Eisenbahn, in Timelkam wurde er von einem 1.000-Tonnen-Hubgerüst in Empfang genommen (li.)

Rund einen Monat dauerte die Reise eines 348 Tonnen schweren Generators von Antwerpen bis Timelkam (OÖ) in das neue Gas- und Dampfkraftwerk der Energie AG. Dazwischen lagen rund 1.000 Kilometer auf Wasser, Schiene und Straße, die allesamt von Felbermayr als Generalbeauftragter gemanagt wurden. Highlight war aber der schwerste Bahntransport Europas.

Anfang Dezember wurde der in Charlotte (North Carolina, USA) von Siemens gefertigte Generator in Antwerpen (Belgien) von einem Hochseeschiff übernommen und in ein Schwergutbinnenschiff umgeschlagen. Die weitere Reise führte über Rhein-Main-Donau-Kanal und Donau bis in den Felbermayr-Schwerlasthafen Linz.

Dort wurde der Generator zunächst

mit dem Portalkran vom Schiff ausgeladen und auf sogenannten Bongossi-Hölzern zwischengelagert, um anschließend auf einen 32-achsigen Spezialwaggon des Felbermayr-Bereichs ITB (Internationale Tieflader-Bahntransporte) umgeschlagen zu werden. "Auf der Straße wäre der je vier Meter hohe und breite Generator nicht genehmigungsfähig gewesen", nennt Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetechnik, die Gründe für den Schienentransport auf der 80-Kilometer-Strecke von Linz nach Timelkam.

### Schwergewicht auf Schiene

Aber auch der Schienentransport für diesen Brocken forderte die Mitarbeiter der ITB – denn mehr als 600 Tonnen Gesamtgewicht dürfen per Bahn nicht transportiert werden.

Um den Transport nicht in Gefahr zu bringen, war der Bau eines speziellen Ladegeschirrs notwendig. Diese Vorrichtung wurde weitestgehend nach den Entwürfen und Entwicklungen der ITB-Techniker gefertigt: "Von der ersten Zeichnung bis zum fertigen Ladegeschirr in Leichtbauweise verging ein Jahr. Die besondere Herausforderung dabei war, ein Gewicht von 40 Tonnen für das Ladegeschirr nicht zu überschreiten und trotzdem das auf der Fahrtstrecke zur Verfügung stehende Lichtraumprofil einzuhalten", berichtet ITB-Bereichsleiter Thomas Grabuschnigg. Nur so war es möglich, den Generator plus 70-Tonnen-Rotor zu transportieren und das höchstzulässige Gesamtgewicht einzuhalten, womit dem Auftraggeber zeit- und kostenintensive Montagetätigkeiten auf der Baustelle erspart blieben.

Felbermayr organise «le plus lourd» voyage par chemin de fer d'Europe

# 348 tonnes par chemin de fer

Le transport d'un générateur de 348 t d'Anvers (Belgique) jusqu'à la nouvelle centrale combinée gaz et vapeur d'Energie AG à Timelkam (Haute-Autriche) aura duré environ un mois. Clou de ce transport organisé par le spécialiste colis lourds Felbermayr: le voyage ferroviaire le plus long et avec la charge la plus lourde jamais réalisé en Europe.



Arrivée du générateur à Timelkam (Haute-Autriche — ligne Linz-Salzbourg).

En décembre dernier, un générateur construit par Siemens à Charlotte (Caroline du Nord/USA) a été transbordé d'un navire hauturier sur une unité fluviale pour colis lourds à Anvers (Belgique). Le voyage s'est poursuivi sur le canal Rhin-Main-Danube puis sur le Danube jusqu'au port pour colis lourds de Felbermayr à Linz (Autriche). «Cette partie du transport était assumée par notre succursale de Nuremberg (Allemagne), également responsable de l'ensemble de ce projet pour le moins difficile», commente Wolfgang Schellerer, patron de Felbermayr Transport- und Hebetechnik.

#### Interdit sur la route

La division entreposage portuaire a organisé le transbordement dans le port pour colis lourds de Linz. Pour commencer, le générateur a été débarqué à l'aide de la grue de bord puis entreposé avant d'être transbordé sur un wagon spécial à 32 essieux de la division ITB (transports ferroviaires internationaux à plan surbaissé) de la société Felbermayr.

«Il n'aurait pas été possible d'obtenir une autorisation de transport par la route de ce générateur d'une largeur et d'une hauteur d'environ 4 m et pesant 348 t», explique Wolfgang Schellerer précisant

que c'est la raison pour laquelle le choix s'est porté sur le transport ferroviaire pour cette distance relativement courte de 80 km entre Linz et Timelkam.

Il n'en demeure pas moins que le transport ferroviaire de ce véritable colosse a représenté un vrai défi pour l'équipe d'ITB lorsque l'on sait qu'un poids total supérieur à 600 t ne peut pas être transporté par chemin de fer. Pour résoudre le problème, il a fallu construire un dispositif de chargement spécial. Lequel a été conçu et mis au point essentiellement par les techniciens d'ITB. Le défi spécifique en l'occurrence consistait à ne pas dépasser un poids de 40 t pour l'équipement de chargement tout en respectant le gabarit existant sur la ligne entre Linz et Timelkam.

A l'arrivée à Timelkam, le générateur a été réceptionné par les employés du service «Schwermontage Deutschland» de la société Felbermayr. Ils étaient équipés pour ce faire d'un engin de levage de 1000 t. Cet engin leur a permis de transférer le cœur de la nouvelle centrale sur un véhicule routier puis de le transporter sur un véhicule spécial à plan surbaissé jusqu'à la salle des machines de la centrale. Il est prévu que la centrale en question devienne opérationnelle cet automne.

www.felbermayr.cc

Felbermayr organisiert «schwerste» Bahnreise Europas

# 348 Tonnen auf der Schiene

Rund einen Monat dauerte die vom Schwergutspezialisten Felbermayr organisierte Reise eines 348 t schweren Generators von Antwerpen bis Timelkam in das neue Gas- und Dampfkraftwerk der Energie AG in Oberösterreich. Highlight des Transports war die grösste und schwerste Bahnreise Europas.



Ankunft des Generators in Timelkam (Oberösterreich – auf der Strecke Linz-Salzburg).

Anfang Dezember des letzten Jahres wurde der in Charlotte (North Carolina/USA) von Siemens gefertigte Generator in Antwerpen (Belgien) von einem Hochseeschiff übernommen und in ein Schwergutbinnenschiff umgeschlagen. Die weitere Reise führte über den Rhein-Main-Donau-Kanal und auf der Donau bis in den Felbermayr-Schwerlasthafen nach Linz, «Dieser Teil des Transports war fest in der Hand der Niederlassung in Nürnberg, die als Gesamtauftragnehmer auch federführend für das schwierige Projekt verantwortlich war», kommentierte Wolfgang Schellerer, Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetechnik.

#### Auf der Strasse nicht genehmigt

Die Abteilung «Hafen-Lagerei» organisierte den Umschlag im Linzer Schwerlasthafen. Dazu wurde der Generator zunächst mit dem Portalkran vom Schiff ausgeladen und zwischengelagert, um anschliessend auf einen 32-achsigen Spezialwaggon des Felbermayr Bereiches ITB (Internationale Tieflader-Bahntransporte) umgeschlagen zu werden.

«Auf der Strasse wäre der 348 t schwere Generator mit einer Breite und Höhe von rund 4 m nicht genehmigungsfähig gewesen», nannte Schellerer die Gründe für den Schienentransport auf der verhältnismässig kurzen Distanz von 80 km zwischen Linz und Timelkam.

Aber auch der Schienentransport für diesen schweren Brocken forderte die Mitarbeiter der ITB, denn mehr als 600 t Gesamtgewicht können auf der Schiene nicht transportiert werden. Um den Transport aber dennoch nicht in Gefahr zu bringen, war der Bau eines speziellen Ladegeschirrs notwendig. Diese Vorrichtung wurde weitestgehend nach den Entwürfen und Entwicklungen der ITB-Techniker gefertigt. Die besondere Herausforderung dabei war ein Gewicht von 40 t für das Ladegeschirr nicht zu überschreiten und dennoch das auf der Fahrtstrecke von Linz nach Timelkam zur Verfügung stehende Lichtraumprofil einzuhalten.

In Timelkam angekommen wurde der Generator von den Mitarbeitern der «Felbermayr-Schwermontage Deutschland» mitsamt eines 1000 t schweren Hubgerüstes in Empfang genommen. Mit diesem Hubgerüst galt es das Herzstück des neuen Kraftwerkes auf ein Strassenfahrzeug umzuschlagen und anschliessend mit einem Spezialtieflader ins Maschinenhaus des Kraftwerks zu transportieren. Das Kraftwerk soll in diesem Herbst in Betrieb gehen. www.felbermayr.cc

## Felbermayr-Personalie

# Neuer Mann für Tochter



Die Felbermayr-Tochter Bau-Trans mit Sitz in Lauterach hat die Geschäftsführung erweitert. Christoph Nüßler wurde zum handelsrechtlichen Geschäftsführer bestellt. Das Produktportfolio von BauTrans umfasst neben der Vermietung von Arbeitsbühnen und Mobilkranen auch Schwerund Sondertransporte sowie

Montagelogistik. Mit dem Kauf

der Firma BauTrans im Jahre 2002 übernahm Christoph Nüßler die operative Leitung dieser Gesellschaft. Mit der Schaffung von Bau-Trans Ungarn im Jahr 2004 und der Gründung der Bau-Trans AG Liechtenstein im Jahr 2005 wurden ihm weitere Geschäftsführungsaufgaben übertragen.

Februar 2008 Kran & Bühne

# High Speed und schwerste Lasten

## Was haben Autorennen und Schwerlasttransport gemeinsam?

ie Namen Felbermayr, SCHEU-ERLE und TEREX. Le Mans -24-Stunden-Rennen - eine der berühmtesten Rennstrecken und eine ebenso berühmte Motorsportveranstaltung in Europa.

Mit dabei ist der österreichische Transportunternehmer Felbermayr, der einen modifizierten Porsche 996 GT3-RSR pilotiert. Abwechselnd sitzen Felbermayr Senior und Junior sowie der amerikanische Profifahrer Philip Collin in den Cockpits und steuern die rund 500 PS starken Boliden über die anspruchsvollen Rundkurse. Die Rundenzeiten legen es an den Tag: die Felbermayrs sind keine Freizeitpiloten, sie sind erfahrene Profis, die im Feld der Konkur-

renten auf den vorderen Plätzen ihrer Klasse mitmischen. Seit vielen Jahren sind die beiden Inhaber einer Schwerlastspedition nun im Renngeschäft und betreiben dies mit Herzblut. Das beweisen auch die vielen Pokale, die sich mittlerweile zu Hause in Wels angesammelt haben.

Das letzte 24-Stunden-Rennen in Le Mans hatte eine Besonderheit: Auf Heckscheibe und Kotflügeln leuchteten die Firmenlogos des Pfedelbacher Schwerlastfahrzeugherstellers SCHEUERLE und des Kranspezialisten TEREX. Und hier beantwortet sich die Frage, was Autorennen und Schwerlasttransport gemeinsam haben. Felbermayr orderte kurz vor Le Mans bei den

beiden Unternehmen Schwerlastequipment

Das österreichische Unternehmen erteilte dem hohenlohischen Unternehmen SCHEUERLE einen Auftrag zur Lieferung von modularen Schwerlasttransport-Fahrzeugen, die zwar nicht schnell fahren können, dafür aber gigantisch hohe Lasten tragen können. Felbermayr, der in diesem Bereich zu den führenden Schwerlast-Transportunternehmern in Europa zählt, erweitert seinen Fuhrpark mit selbst fahrenden, hydrostatisch angetriebenen und elektronisch gelenkten Modultransportern der Baureihe SPMT von SCHEUERLE. Mit Transportern dieser Art wurden bereits Lasten von 15 000 Tonnen und mehr bewegt. Felbermayr hat sich für die SCHEUERLE-Technologie entschieden, da die Kompatibilität der Transporter zu vorhandenen Schwerlastfahrzeugen als die beste bewertet wurde. Mit dem neuen Equipment wird Felbermayr auch im Schwertransport zukünftig die Pole-Position belegen. Gleichzeitig erhielt TE-REX die Order über 38 Mobilkrane, mit denen Felbermayr auch in diesem Segment weiter durchstartet und sich in der Leistungsfähigkeit bei Kranarbeiten ganz vorne positioniert.



www.blickpunkt-lkw-bus.com

Blickpunkt LKW&BUS 1-2/2008

## Felbermayr-Tochter erweitert Geschäftsführung

Die international tätige Firmengruppe Felbermayr beschäftigt derzeit 1.650 Mitarbeiter und erwirtschaftete im Jahr 2007 circa 330 Millionen Euro Nettoumsatz.

Mit umfassendem Know-how und einem breit aufgestellten Fuhrpark leistet auch das Tochterunternehmen BauTrans mit Sitz in Lauterach, Österreich, einen gewichtigen Beitrag zum Erfolg. Ende letzten Jahres wurde Christoph Nüßler zum handelsrechtlichen Geschäftsführer des Transport- und Hebetechnikunternehmes bestellt.

Vor elf Jahren trat der ausgebildete Speditionskaufmann und Absolvent der Fachhochschule für Verkehrswirtschaft in die Unternehmensgruppe Felbermayr ein. Hier wurde dem gebürtigen Bayer Aufbau und Führung der ersten Felbermayr-Niederlassung in Deutschland übertragen.

"Dabei erwies er sich als verlässliche und verantwortungsvolle Führungskraft, die das nötige Gespür für die Mitarbeiter aber auch fachliche Kompetenz unter Beweis stellte", kommentiert Horst Felbermayr, der als "oberster Kapitän" der gleichnamigen Firmengruppe auch weiterhin tätig sein wird, die Vorzüge Nüßlers.

Mit dem Kauf der Firma BauTrans im Jahre 2002 ereilte Nüßler der Ruf zur Übernahme der operativen Geschicke dieser Gesellschaft. Mit der Schaffung der Bau-Trans Kft. Ungarn im Jahre



2004 und der Gründung der Bau-Trans AG Liechtenstein im Jahre 2005 waren ihm weitere Geschäftsführungsaufgaben übertragen worden.

# Sondertransp

Felbermayr transportiert 1.100 Tonnen schwere Kra

#### LISA GRÜNER

Galabovo. Ende vergangenen Jahres begann die lange Reise von je zwei Trafos und Generatoren für ein Kraftwerk in Bulgarien. Ausgangspunkt für den trimodalen Transport der Generatoren auf den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasser war das Alstom Werk im polnischen Wroclaw. Transportiert wurden die insgesamt mehr als 1.100 t schweren Kraftwerkskomponenten unter der Federführung des Welser Transport- und Hebetechnikunternehmens Felbermayr.

## Straße, Schiff und Schiene

"Unsere polnischen Kollegen haben gute Arbeit geleistet", sagt Projektleiter Peter Stöttinger von der Felbermayr-Projektabteilung in Wels. In weniger als sieben Tagen haben sie das Herzstück des künftigen Kraftwerkes in Bulgarien, einen Generator mit 302 Tonnen. über mehr als 500 Kilometer von Wrocław bis in den nördlich gelegenen Hafen Gdynia an der Ostsee transportiert."

Dort angekommen, wurde die mehr als vier Meter breite und fast zehn Meter lange Komponente auf ein Hochseeschiff umgeladen und in weitem Bogen bis ins Schwarze Meer transportiert. Zielhafen war Burgas in Bulgarien. "Eine direkte Übernahme der Generatoren am Kai war wegen der örtlichen Bestimmungen im Hafen Burgas nicht möglich", erklärt Georg Schlederer vom Felbermayr-Bereich ITB (Internationale Tieflader-Bahntransporte). "Deswegen musste der Generator im Hafen per Straßenfahrzeug bis zu einem Mattengleis im Hafengelände transportiert werden."

Der anschließende Transport auf der Schiene war notwendig, da die Behörden der Stadt Burgas den Transit des Straßenschwertransports durch das Stadtzentrum nicht genehmigt hatten."

### Vorteile der Schiene

Somit musste die Schienenlastfahrt auf einem 24-achsigen Spezialwaggon durchgeführt werden, der bei der Hafenausfahrt weitere Vorteile bot. "Da ein Betonfundament das Passieren einer Kurve für den mehr als vier Meter breiten Transport beinahe unmöglich machte, war es hilfreich, die Last auf dem Waggon seitlich verschieben zu können", so Schlederer. "Deswegen wurde aus einem vermeintlichen Ende der Fahrt nur eine routinemäßigen Verzögerung von wenigen Minuten."

Etwa 20 Kilometer südwestlich vom Schwarzmeerhafen Burgas endete die Bahnfahrt und der Generator wurde auf eine sogenannte Schnabelträgerbrücke umgeladen. "Mit dieser Transportvorrichtung können Lasten von bis zu 500 TonKnow-how im Bereich Transport- und Hebetechnik gefragt

# ort geglückt

aftwerkskomponenten für Kraftwerk in Bulgarien.



Mitte April soll der zweite Generator sein Ziel in Galabovo erreichen.

nen transportiert werden", sagt Stöttinger und erklärt die Besonderheit wie folgt: "Diese Transportkonfiguration ermöglicht die Verteilung der Last auf eine hohe Anzahl von Achsen und damit eine Reduktion der Achslasten, was besonders in Osteuropa sehr wichtig ist. Auch können wir mit dieser Technologie die Ladung bei Bedarf auf eine Höhe von ca. zwei Metern anheben, um in engen Kurven Hin-

dernisse an der Kurveninnenseite zu überwinden."

Die verbleibende Strecke bis zur etwa 250 Kilometer westlich vom Schwarzen Meer gelegenen Kraftwerksbaustelle wurde innerhalb von zweieinhalb Tagen auf der Straße zurückgelegt.

Jetzt wartet noch der zweite Generator auf seine Abfahrt. Planmäßig soll er Mitte April sein Ziel erreicht haben.



Brücken-Tragwerks-Elemente aus Stahlbeton mit Luftkissentechnik eingehoben 220 Tonnen schwere Elemente "schwebten" zum Bestimmungsort Ende Mai stellten Mitarbeiter der Abteilung Einbringung, der NL-Lanzendorf, drei Stahlbeton-Brückentragwerkselemente auf dafür vorgesehene Fundamente. Das besondere daran: Die bis zu 220 Tonnen schweren Elemente "schwebten" auf ihren Bestimmungsort.

Bis zu 40 Tonnen können mit einem der sechs Luftkissen gehoben und transportiert werden. Insgesamt macht das also eine "Hubleistung" von 240 Tonnen – unglaublich aber?



wahr: "Die Luftkissen sind über ein Schlauchsystem mit dem Kompressor verbunden, ein zwischengeschaltetes Ventilsystem erlaubt die notwenige Dosierung des Luftdrucks" erklärt Sascha Golubich von der Niederlassung Lanzendorf. Voraussetzung dafür ist eine Luftlieferleistung von etwa 16.000 Liter Luft pro Minute. Ein Betriebsdruck von 4 bar sei aber völlig ausreichend spricht Golubich aus der Praxis: "Ein höherer Druck würde das dosieren der Luftmenge über die Ventilhebel nur zusätzlich erschweren".

Ort des Geschehens für den erstmaligen Einsatz des gesamten Systems war die Baustelle einer Autobahnabfahrt in Wiener Neudorf östlich von Wien, Dabei wurden drei Stahlbeton-Brückentragwerkselemente mit 220, 180 und 140 Tonnen auf ein Hilfsfundament für das weitere verschieben mittels der Luftkissen gehoben. Die Hübe auf die Sockel seien noch mit zwei Kränen zu bewerkstelligen gewesen. Zum Einsatz kamen ein LTM 1400 und ein LTM 1500 mit maximalen Traglasten von 400 und



500 Tonnen. Aufgrund der großen Ausladung der Ausleger mussten die Betonelemente dann aber die letzten Meter bis zum endgültigen Bestimmungsort auf dem Hilfsfundament mittels der Luftkissen geschoben werden.

"Das System hat sich bestens bewährt und hat unserem Kunden den Einsatz eines noch traglaststärkeren Kranes, der mit erheblichen Mehrkosten verbunden gewesen wäre, erspart", freut sich auch Bereichsleiter Peter Wolfram, der die Premiere interessiert mitverfolgte. Seiner Ansicht nach sei das System auch für die Einbringung von schweren Maschinen in Fabrikhallen und ähnlichem bestens geeignet: "Dort sind meist glatte Böden vorhanden", womit die Voraussetzungen für die "Schwebefahrt" optimal erfüllt seien. Sollte der Untergrund aber einmal etwas rauher sein kann man sich immer noch mit Kunststoffmatten abhelfen und so tonnenschwere Komponenten mit geringem Kraftaufwand Zentimeter genau positionie-

# Die Trends bei der Entwicklung von neuen Arbeitsbühnen: Verbesserung der Bedienungsfreundlichkeit und Einsatzerweiterung durch Spezialgeräte.

len Herausforderungen des derzeitigen Geschäfts. "Wir betreiben Österreichs erstes IPAF-Schulungszentrum (International Powered Access Federation). Damit bekommen unsere Kunden Zugang zu einem weltweit anerkannten Ausbildungsangebot nach aktuellsten europäischen Normen", sagt Lackner. Die Felbermayr-Bühnen kommen im Innen- und Außenbereich zum

gebe es je nach Hersteller Unterschiede in der Qualität der Produkte. Maltech setze auf Produkte mit dem höchsten Bedienkomfort für den Anwender und der zuverlässigsten Gerätequalität, auch wenn diese "in der Anschaffung teurer sind als andere Geräte, die am Arbeitsbühnenmarkt angeboten

diese für uns natürlich sehr interessant. Wir sind bereits in zwei Nachbarländern mit eigenen Tochtergesellschaften am Markt aktiv. "In Ungarn feiert Maltech heuer sein zehnjähriges Bestandsjubiläum. Das Unternehmen ist derzeit auf der Suche nach einem zweiten Standort in Ostungarn. "In der Slowakei sind wir seit 2005 tätig, und auch diese Gesellschaft entwickelt sich hervorragend", sagt Klopf. Neben der Tätigkeit auf diesen Märkten begleitet Maltech seine Kunden bei deren Projekten in den anderen osteuropäischen Ländern wie Bulgarien, Rumänien und der Tschechischen Republik.

Die Trends bei der Entwicklung von neuen Arbeitsbühnen gehen laut Klopf in Richtung Verbesserung der Bedienungsfreundlichkeit und Erweiterung der möglichen Einsatzgebiete für Arbeitsbühnen durch Spezialgeräte. Diese ermöglichen durch besonders kompakte Abmessungen und geringe Bodenbelastung das Durchführen der Reinigungsarbeiten in Hinterhöfen mit

schmalen Eingängen oder unterkellerten Foyers. "Diese Spezial-Arbeitsbühnen haben derart kompakte Transportabmessungen, dass man durch eine herkömmliche Tür fahren und dann auf 22 Meter Höhe arbeiten kann", erklärt Klopf. Für Instandhaltungsarbeiten in Einkaufszentren stehen bei Maltech aktuell kompakte Scheren-Arbeitsbühnen, die aufgrund des geringen Eigengewichts mit einem Aufzug in die oberen Etagen gebracht werden können, auf dem Programm Damit können Arbeitshöhen bis 5,70 Meter erreicht werden. Klassische Einsatzbereiche von Maltech-Arbeitsbühnen im Facility Management sind die Fassadenreinigung und Instandhaltungsreinigungen im Innenbereich.

satz. Für Reinigungszwecke sind sie
großteils mit Druckluft-, Wasser- und Stromversorgung
ausgestattet. Sonderausstattungen, wie am Arbeitskorb fix
montierte Seilwinden und abriebfeste Weißketten, sind ebenfalls erhältlich. Diese Sonderausstattungen machen deutlich, wie
wichtig der Reinigungsmarkt für
Felbermayr ist.

Ein-

Zu den großen Anbietern zählt auch die Firma Maltech. Laut Geschäftsführer Gregor Klopf dürften die Marktanteile der drei großen Anbieter Maltech, Prangl und Felbermayr nicht weit voneinander abweichen. Doch was unternimmt Maltech, um sich vom Mitbewerb abzuheben? "Unsere Vorzüge sehen wir in der Qualität unserer angebotenen Dienstleistung, die sich im wesentlichen aus der Qualität der vermieteten Arbeitsbühnen sowie der Kompetenz und des Engagements unserer Mitarbeiter zusammensetzt", sagt Klopf. Bei den Arbeitsbühnen

werden", so Klopf. Neben der Gerätequalität sei für den Kunden entscheidend, wie schnell und kompetent sein Zugangsproblem gelöst wird: "Aufgrund unserer erfahrenen und geschulten Mitarbeiter erhält der Kunde bei einem Anruf bereits am Telefon kompetente Beratung und hat im Normalfall beim ersten Kontakt die Arbeitsbühne bestellt." Bei komplizierten Einsatzbereichen wird das Objekt von einem Außendienstmitarbeiter besichtigt und das entsprechende Gerät für den Einsatzbereich vorgeschlagen. Im Bedarfsfall holt Maltech auch die erforderlichen Genehmigungen ein und organisiert Absperrungen. "Dadurch kann sich der Kunde auf sein Kerngeschäft konzentrie-

#### Kompakt, geringe Bodenbelastung

ren", so Klopf weiter.

Osteuropa ist auch für Maltech ein Thema. Klopf: "Aufgrund des hohen Wirtschaftswachstums dieser Länder sind

#### Arbeitsbühnen auf Raupenfahrgestell

Die Firma Dorn Lift zählt zu den stärksten Arbeitsbühnen-Anbietern in der Branche. In Vorarlberg tritt das Unternehmen regional als Vermieter auf. Öster-

3 6

REINIGUNGAKTUELL 05/2008

Ah!"s und "Oh!"s

Regelmäßig ziehen die schwersten und größten Raupen- und Mobilkrane aus, um wahrhaftig heftige Brocken zu heben, was bei Zuschauern "Ah!"s und "Oh!"s hervorruft. Kran & Bühne stellt Heavy Lifting im deutschsprachigen und mitteleuropäischen Raum vor.



# 348-Tonnen-Generator transportiert

Rund ein Monat dauerte die Reise eines 348 Tonnen schweren Generators von Antwerpen bis Timelkam in das neue Gas- und Dampfkraftwerk der Energie AG in Oberösterreich. Dazwischen lagen rund 1.000 Kilometer auf den Verkehrsträgern Wasser, Schiene und Straße.

SCHWERLAST

Sämtliche Verkehrsträger wurden allesamt von Felbermayr als Generalbeauftragter gemanagt. Highlight des Transports war die größte und schwerste Bahnreise Europas – durchgeführt vom Felbermayr-Bereich ITB.

Anfang Dezember wurde der in Charlotte (North Carolina) von Siemens gefertigte Generator in Antwerpen (Belgien) von einem Hochseeschiff übernommen und in ein Schwergutbinnenschiff umgeschlagen. Die weitere Reise führte über den Rhein-Main-Donau-Kanal und weiter auf der Donau bis in den Felbermayr Schwerlasthafen nach Linz. "Dieser Teil des Transports war fest in der Hand der Felbermayr-Niederlassung in Nürnberg unter der Leitung von Boris Albl, die als Gesamtauftragnehmer auch federführend für dieses schwierige Projekt verantwortlich war", kommentiert Wolfgang Schellerer, der als Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetechnik über das Projekt bestens informiert war.

Die Abteilung "Hafen-Lagerei" organisierte den Umschlag im Linzer Schwerlasthafen. Dazu wurde der Generator zunächst mit dem Portalkran vom Schiff ausgeladen und auf so genannten Bongossi-Hölzern zwischengelagert um anschließend auf einen 32-achsigen Spezialwaggon des Felbermayr Bereiches ITB

(Internationale Tieflader-Bahntransporte) umgeschlagen zu werden. "Auf der Straße wäre der 348 Tonnen schwere Generator mit einer Breite und Höhe von rund vier Metern nicht genehmigungsfähig gewesen", nennt Schellerer die Gründe für den Schienentransport auf dieser verhältnismäßig kurzen Distanz von 80 km, zwischen Linz und Timelkam. Aber auch der Schienentransport für diesen schweren Brocken forderte die Mitarbeiter der ITB – denn mehr als 600 t Gesamtgewicht können auf der Schiene nicht transportiert werden.

Um den Transport aber dennoch nicht in Gefahr zu bringen war der Bau eines speziellen Ladegeschirrs notwendig. Diese Vorrichtung wurde weitestgehend nach den Entwürfen und Entwicklungen der ITB-Techniker gefertigt: "Von der ersten Zeichnung bis zum fertigen Ladegeschirr in Leichtbauweise verging ein Jahr. Die besondere Herausforderung dabei war, ein Gewicht von 40 Tonnen für das Ladegeschirr nicht zu überschreiten und dennoch das auf der Fahrtstrecke von Linz nach Timelkam zur Verfügung stehende Lichtraumprofil einzuhalten", berichtet der ITB-Bereichsleiter Thomas Grabuschnigg. Nur so war es möglich den Generator inklusive dem 70 t

schweren Rotor zu tranportieren und das höchstzulässige Gesamtgewicht einzuhalten, womit dem Auftraggeber zeit- und kostenintensive Montagetätigkeiten auf der Baustelle erspart blieben.

In Timelkam angekommen, wurde der Generator von den Mitarbeitern der "Felbermayr-Schwermontage Deutschland" mitsamt eines 1.000-t-Hubgerüstes in Empfang genommen. Mit diesem Hubgerüst galt es das Herzstück



#### **FIRMENINFO**

## Felbermayr auf einen Blick

Die Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 32 Standorten in 11 Ländern Europas vertreten.

Im Jahr 2007 wird mit 1.650 Mitarbeitern voraussichtlich ein Nettoumsatz von rund 330 Mio. Euro erwirtschaftet. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hoch- und Tiefbautätigkeiten – bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau, kurz FST genannt.



Mit Hilfe eines 1.000-t-Hubgerüstes wurde das Herzstück des neuen Kraftwerkes auf ein Straßenfahrzeug umgeschlagen und anschließend ins Maschinenhaus transportiert



des neuen Kraftwerkes auf ein Straßenfahrzeug umzuschlagen und anschließend ins Maschinenhaus zu transportieren. Dazu war aufgrund der vorgeschriebenen Achslastbeschränkung im Kraftwerksgelände ein 12-achsiger Spezialtieflader, dessen Module eineinhalbfach nebeneinander gekoppelt wurden (3-file-Technik) erforderlich. Die Fundamentstellung des Generators erfolgte mit dem vorhandenen Maschinenhauskran.

Um den Transport aber auf der Schiene abwickeln zu können, war der Bau eines speziellen Ladegeschirrs notwendig

Im Herbst 2008 soll das Kraftwerk in Betrieb gehen. Damit ist bestimmt auch für den Generator die Ruhepause nach den Strapazen des Transports beendet und auch der Rotor wird bei einer Kraftwerksleistung von 2.500 GWh in Höchstform sein. em

www.felbermayr.cc



Geschafft: Die Einfahrt in das Maschinenhaus des neuen Gas- und Dampfkraftwerks der Energie AG im oberösterreichischen Timelkam

# Felbermayr-Bau formiert sich zum Komplettanbieter

SPEZIALISTEN. Hochbau heißt der neueste Spross im Felbermayr Baubetrieb. Erfahrung kann auch hier vorausgesetzt werden, sind doch lauter Hochbauprofis am Werk.



30 Meter Hochregallager: Felbermayr wurde mit der technischen Geschäftsführung der "Arge Kellner & Kunz" beauftragt und ist somit maßgeblich an der Errichtung beteiligt.



Hoch- und Tiefbau für das E-Werk Wels – in wenigen Wochen wird die Außengestaltung in Angriff genommen.

ynergien sind das Erfolgsgeheimnis des Felbermayr Hochbaus. Eine Tatsache, die sich auch aus der Referenzliste des noch jungen Bereichs ablesen lässt. So wurden neben Industrieobjekten, wie beispielsweise einem Wasserstoffwerk für die Firma Linde, auch schon Wohnobjekte in Zusammenarbeit mit dem Felbermayr Tief- und Spezialtiefbau sowie der Felbermayr Transport- und Hebetechnik realisiert.

#### Alles aus einer Hand

Aktuelles Beispiel dafür ist die Errichtung einer Fertigungshalle mit Lagerkeller für das E-Werk Wels. "Begonnen hat alles mit dem Abbruch des bestehenden

Lagergebäudes. Dann kamen Tief- und Spezialtiefbau für die Errichtung der Baugrube zum Einsatz", erklärt Bereichsleiter DI Werner Berger. Für die Schalungs- und Betonarbeiten zeichnet vorwiegend der Hochbau verantwortlich, ebenso für die Verputz-, Maler- und Bodenbeschichtungstätigkeiten, die ebenso zum Arbeitsumfang gehören. "Durch die Tatsache, alles aus einer Hand liefern zu können, erreichen wir größtmögliche Flexibilität, die auch eine sehr attraktive Preisgestaltung zulässt", nennt DI Horst Felbermayr, Geschäftsführer des Bauunternehmens, die Vorzüge. Ein weiterer Vorteil sei es, nur einen Ansprechpartner zu haben. "Dadurch entfallen viele Koordinierungsgespräche zwischen Auftraggeber und Professionisten", erklärt Felbermayr weiter. Doch das Welser Familienunternehmen ist nicht nur als Generalunternehmer tätig. So wird derzeit in einer Arge, zusammen mit weiteren Firmen, ein Hochregallager für Kellner & Kunz errichtet. "Wir wollen immer auch Partner und Lieferant für andere Bauunternehmen bleiben", ist Felbermayr überzeugt und freut sich auf eine erfolgreiche Zukunft.



Felbermayr Bau GmbH & Co KG Bereich Hochbau, Fon 07242 / 211002-0

# Partnerschaft zahlt sich aus

"B4E goes Felbermayr"

In den vergangenen fünf Jahren konnte die Meistergruppe "Krane & Transportsysteme" des Elektrotechnischen Zentrums - B4E die Partnerschaft mit der Firma Felbermayr weiter ausbauen.



lesen Sie mehr auf Seite 5

# Partnerschaft zahlt sich aus "B4E goes Felbermayr"

In den vergangenen fünf Jahren konnte die Meistergruppe "Krane & Transportsysteme" des Elektrotechnischen Zentrums – B4E die Partnerschaft mit der Firma Felbermayr weiter ausbauen.



Schwertransportwaggons der Fa. Felbermayr

B4E wurde bei Modernisierungen von Krananlagen, Schwertransportwaggons und Halleneinfahrten, bei Netzanalysen und auch bei Störungsbehebungen ins

Vertrauen gezogen. Bei einigen Anlagen wurden gemeinsam Ideen generiert und entwickelt, um eine dem Kundenwunsch entsprechende Lö-sung bieten zu können. Insgesamt wurde in den letzten Jahren ein Auftragsvolumen von rund € 500,000,00 abgewickelt. B4E ist natürlich stolz auf das Vertrauen der Firma Felbermayr und hofft auf eine weitere erfolgreiche Zusammenarbeit.

Manfred Doppelhammer, B4E





## **ROAD** Journal

Die nächste Ausgabe erscheint März 2009

Für ein Spanplattenwerk in St. Johann in Tirol wurde vom Felbermayr-Team ein Spänetrockner errichtet. Die Montage-und Hebearbeiten wurden mit zwei ATF-Krane von Tadano Faun durchgeführt.

Der zylinderförmige Spänetrockner besteht aus insge-

9 Rohre die liegend aneinandergereiht geschweißt werden. Gehoben wurden zwei Kopfteile mit je 25 Tonnen mit 7 Mittelkomponenten mit je 9 Tonnen.

Zum Aufdrehen der Stahlrohre wurden die Hübe im Tandemhub ausgeführt. Beide Krane

hatten in dieser Einsatzphase je 12,5t Drehbühnenballast.

Den Transport der Rohre hatte ebenfalls das Unternehmen Felbermayr durchgeführt.

# Stabilität, Qualität und Zuverlässigkeit

Die Firmengruppe Liebherr kann ihre erfolgreiche Marktposition auch 2008 steigern. Einen wesentlichen Beitrag leistet der Standort Österreich, Bischofshofen. Liebherr ist ein Garant für Stabilität, Qualität und Zuverlässigkeit und stellt die Bedürfnisse seiner Kunden in den Mittelpunkt seines Denkens und Handelns. Die Weltwirtschaft ist auch im Jahr 2007 weiter gewachsen. Der Aufschwung im Euroraum hielt an und die Schwellenländer Südostasiens verzeichneten nochmals einen kräftigen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts. Allerdings verlangsamte sich die

Dabei nahm der mit Baumaschinen erzielte Umsatz um 543,4 Millionen Euro oder 18,3 Prozent auf 3.511,2 Millionen Euro zu. Einen zusätzlichen Impuls erhielt die Nachfrage nach Baumaschinen von Liebherr durch die weltgrößte Baumaschinenmesse Bauma, die im April in München stattfand.

#### Rasante Umsatzsteigerung

In den Produktsparten außerhalb des Baumaschinenbereiches wurde eine Umsatzsteigerung um 173,6 Millionen Euro oder 10,5 Prozent auf 1.824,8 Millionen Euro erzielt. Der Baumaschinenanteil am Gesamt-

nen Euro wird deutlich übertroffen werden. Gleichzeitig rimmt die Beschäftigtenzahl werden. 2007 Per Ende September 2007 waren weltweit 29.063 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Liebherr beschäftigt.

Die Investitionen erreichen im Jahr 2007 mit mehr als einer halben Milliarde Euro einen neuen Höchstwert. An vielen Standorten der Firmengruppe Liebherr werden Erweiterungen und Erneuerungen der Fabrikanlagen vorgenommen oder komplett neue Produktionsstätten errichtet. Dabei wird die Präsenz nicht nur in Wachstumsmärkten wie Russland, Brasilien oder

Gleiches gilt für Japan. Die übrigen asiatischen Volkswirtschaften werden dagegen weiterhin starke Zuwachsraten verzeichnen.

Die Firmengruppe Liebherr startet mit einem außergewöhnlich hohen Auftragsbestand in das neue Geschäftsjahr. Die Fertigungskapazitäten der Liebherr-Produktionsgesellschaften sind voll ausgelastet. Für das gesamte Jahr 2008 erwartet die Firmengruppe Liebherr deshalb einen erneuten Umsatzzuwachs. Wegen der auftretenden Engpässe stellt die bedarfsgerechte Versorgung mit den notwendigen Materialien und Vorprodukten allerdings auch weiterhin eine logistische Herausforderung dar.

#### Liebherr-Werk Bischofshofen GmhH

Dr.-Hans-Liebherr-Straße 4
A-5500 Bischofshofen
T +43(0)50809 1-0
F +43(0)50809 1-1287
info.lbh@liebherr.com
www.liebherr.com



Kran-Giganten im Tunnelbau - LR1750 im Einsatz

Konjunktur in den USA, ausgehend von einem Rückgang der Bautätigkeit, spürbar. In Japan schwächte sich die konjunkturelle Dynamik ebenfalls ab.

Vor dem Hintergrund der insgesamt positiven wirtschaftlichen Rahmenbedingungen blieb die Firmengruppe Liebherr in den ersten drei Quartalen des Geschäftsjahres 2007 auf Wachstumskurs. Der Gesamtumsatz stieg um 717,0 Millionen Euro oder 15,5 Prozent auf 5.336,0 Millionen Euro an.

umsatz der Firmengruppe lag bei 65,9 Prozent. Dies entspricht einer leichten Erhöhung im Vergleich zum Vorjahreswert (2006: 64,3 Prozent).

Für das gesamte Jahr 2007 rechnet die Firmengruppe Liebherr mit einer Umsatzsteigerung von mehr als einer Milliarde Euro auf etwa 7,5 Milliarden Euro. Beim Jahresergebnis ist ebenfalls von einer positiven Entwicklung auszugehen. Der Konzernjahresüberschuss des Vorjahres in Höhe 414,6 Millio-

China verstärkt. Es werden auch umfangreiche Investitionsmaßnahmen an den traditionellen westeuropäischen Liebherr-Produktionsstandorten realisiert.

#### **Erfolgreiche Zukunft**

Das Wachstum der Weltwirtschaft wird sich im Jahr 2008 voraussichtlich etwas verlangsamen. In den Vereinigten Staaten rechnet man mit einer verhaltenen Konjunkturentwicklung. Im Euroraum schwächt sich die Wachstumsdynamik ab.

### bau.info

## Liebherr Baumaschinen Highlights 2007

Der größte hydrostatische Radlader Liebherr L 586 2plus2 wurde auf der Bauma 2007 erstmals der Weltöffentlichkeit vorgestellt.

- Im Mobilbaggerbereich unter anderem mit dem Mobilbagger A 904 – konnte Liebherr 2007 die jahrelange Marktführerschaft bestätigen.
- Die Raupenbagger punkten mit mehr Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Komfort; demnächst auf dem Markt: die Serie 6.
- Turmdrehkran 550 EC-H 40: der größte Österreichs
- Betontechnik: Mischanlagen und Fahrmischer
- Mobil- und Raupenkrane noch mehr Nachfrage, Trend zu größeren und stärkeren Kranen
- Aufbaukrane mit 35 Tonnen und 45 Tonnen Traglast, die auf Serienfahrgestelle mit drei Achsen und vier Achsen aufgebaut sind. Spitzengerät: Raupenkran LR 1750 mit einer max. Traglast bis zu 1.000 Tonnen

bau.zeitung 21 | 08



Schwergutkolonne in Bulgarien: Mit High-Tech geht's manchmal nur langsam, dann k

# Esel kann pass

## Felbermayr transportiert Kraftwerkskompone

Kraftwerksteile müssen von Polen nach Bulgarien. Die Schwertransportspezialisten von Felbermayr fahren auf, was die Technik hergibt.

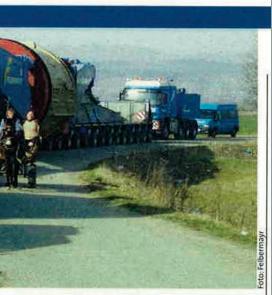
Ende vergangenen Jahres begann die Reise von je zwei Trafos und Generatoren für ein Kraftwerk in Bulgarien. Ausgangspunkt war das Werk von Alstom im polnischen Wrocław. Transportiert wurden die insgesamt mehr als 1100 t schweren Kraftwerkskomponenten unter der Federführung des Transport- und Hebetechnikunternehmens Felbermayr.

"Unsere polnischen Kollegen haben gute Arbeit geleistet", sagt Projektleiter Peter Stöttinger von der Projektabteilung im österreichischen Wels. In weniger als sieben Tagen haben sie das Herzstück des künftigen Kraftwerkes in Bulgarien, einen 302 t schweren Generator, über mehr als 500 km von Wroclaw bis in den nördlich gelegenen Ostseehafen Gdynia transportiert. Dort angekommen wurde die mehr als vier Meter breite und fast zehn Meter lange Komponente auf ein Hochseeschiff umgeladen und in weitem Bo-

gen bis zum Schwarzmeerhafen Burgas gebracht. "Eine direkte Übernahme der Generatoren am Kai war wegen der örtlichen Bestimmungen im Hafen Burgas nicht möglich", erklärt Georg Schlederer vom Felbermayr-Bereich "Internationale Tieflader-Bahntransporte" (ITB). Also musste der Generator innerhalb des Hafens auf Lkw bis zu einem Mattengleis transportiert werden. Die Stadtbehörde von Burgas hatte den Transit durch das Stadtzentrum nicht genehmigt.

Achslasten senken. Die Schienenlastfahrt verlief auf einem 24-achsigen Spezialwaggon. Schon bei der Hafenausfahrt zeigten sich die Vorzüge des Schienenfahrzeugs. Ein Betonfundament machte das Passieren einer Kurve für den mehr als vier Meter breiten Transport beinahe unmöglich. Doch weil die Last auf dem Waggon seitlich verschoben werden konnte, wurde das befürchtete Ende der Fahrt nur zu einer kurzen Verzögerung.

Etwa 20 km südwestlich vom Schwarzmeerhafen Burgas endete die Bahnfahrt. Gefragt war nun ein wahres



ann sogar "Low-Tech" in Ruhe überholen.

# ieren

## nten nach Bulgarien

Schmankerl in Sachen Schwertransporttechnologie. Zum Einsatz kam eine sogenannte Schnabelträgerbrücke. "Mit dieser Transportvorrichtung können Lasten von bis zu 500 t transportiert werden", sagt Stöttinger und erklärt die Besonderheit wie folgt: "Diese Transportkonfiguration ermöglicht die Verteilung der Last auf eine hohe Anzahl von Achsen und damit eine Senkung der Achslasten, was besonders in Osteuropa sehr wichtig ist. Auch können wir mit dieser Technologie die Ladung bei Bedarf auf eine Höhe von etwa zwei Metern anheben, um in engen Kurven Hindernisse an der Kurveninnenseite zu überwinden.

Teil 2 schon unterwegs. Die verbleibende Strecke bis zur 250 km westlich vom Schwarzen Meer gelegenen Baustelle wurde innerhalb von zwei Tagen auf der Straße zurückgelegt. Der zweite Generator wartet noch auf seine Abfahrt. So die Technik mitspielt, wird auch dieser in Kürze sein Ziel im bulgarischen Galabovo erreicht haben.

DVZ 15.4.2008 (gm)

www.felbermayr.cc

# Erdrutsch wird mit 140 Tonnen-Gerät zu Leibe gerückt

Klappschute transportiert 15 Lkw-Ladungen Schutt vom Gschliefgraben in den Traunsee — Drei Monate im Einsatz

GMUNDEN — Seit gestern wird dem Erdrutsch im Gschliefgraben in Gmunden mit tonnenschwerer Technik zu Leibe gerückt. Eine sogenannte Klappschute wurde zu Wasser gelassen, um das abgetragene Material des Hanges in den Traunsee zu kippen.

### 140 Tonnen-Schiff für 15 Lkw-Fuhren Schutt

Das riesige Gerät hat ein Fassungsvermögen von rund 15 Lkw-Fuhren. Die Klappschute wiegt 140 Tonnen und ist in zwei Teilen nach Gmunden gefahren worden. Das Gerät sei das einzige transportierbare mit einem derartigen Fassungsvermögen, so der zuständige Wel-Hebetechnikspezialist ser Felbermayr. Horst nächste Schute wäre in den Niederlanden verfügbar gewesen. Für drei Monate wird das Schiff nun in Gmunden seinen Dienst tun.

Wegen der am Montag gestarteten oberösterreichi-



schen Landesausstellung, die ihren Mittelpunkt in Gmunden hat, kann der Schwerverkehr zum Abtransport der Schuttmassen nicht mehr im bisherigen Ausmaß durch die Stadt geführt werden. Daher wird das Material über ein Förderband auf die Klappschute gebracht und dann in

den Traunsee gekippt.
Der Erdrutsch im Gschliefgraben sorgt seit Ende November 2007 für Aufregung in Gmunden. Insgesamt wurden mehr als 50 Gebäude vorübergehend evakuiert. Alle bis auf elf konnten mittlerweile wieder freigegeben werden.

# Brückentragwerkselemente mittels Luftkissen "eingeflogen"

Felbermayr stellte drei Brückentragwerkselemente aus Stahlbeton auf ihre vorgesehenen Fundamente. So weit, so normal. Aber: Die bis zu 220 Tonnen schweren Stücke schwebten per Luftkissen an ihre Bestimmungsorte.

Bis zu 40 Tonnen können mit einem der sechs Luftkissen gehoben und transportiert werden. Insgesamt macht das eine Hubleistung von 240 Tonnen aus – genug also für Stahlbetonteile, die maximal 220 Tonnen wiegen.

"Die Luftkissen sind über Schläuche mit dem Kompressor verbunden, ein zwischengeschaltetes Ventilsystem erlaubt die notwendige Dosierung des Luftdrucks", erklärt Sascha Golubich von der Niederlassung Lanzendorf. Voraussetzung dafür ist eine Luftlieferleistung von etwa 16.000 Litern pro Minute. Ein Betriebsdruck von vier Bar sei aber völlig ausreichend, spricht Golubich aus der Praxis: "Ein höherer Druck würde das Dosieren der Luftmenge über die Ventilhebel nur zusätzlich erschweren."

Ort des Geschehens für den erstmaligen Einsatz des gesamten Systems war die Baustelle einer Autobahnabfahrt in Wiener Neudorf südöstlich von Wien. Dabei wurden drei Stahlbeton-Brückentragwerkselemente mit 220, 180 und 140 Tonnen auf ein Hilfsfundament für das weitere Verschieben mittels der Luftkissen gehoben.

Die Hübe auf die Sockel waren noch mit zwei Kränen zu bewerkstelligen: Zum Einsatz ka-



men ein LTM 1400 und ein LTM 1500 mit maximalen Traglasten von 400 und 500 Tonnen.

Aufgrund der großen Ausladung der Ausleger mussten die Betonelemente aber die letzten Meter bis zum endgültigen Bestimmungsort auf dem Hilfsfundament mittels Luftkissen geschoben werden. "Das System hat sich bestens bewährt und hat unserem Kunden den Einsatz eines traglaststärkeren Kranes, der mit erheblichen Mehrkosten verbunden gewesen wäre, erspart", freut sich auch Bereichsleiter Peter Wolfram, der die Premiere interessiert mitverfolgte. Seiner Ansicht nach wäre das System



Mobilkräne leisten die Hauptarbeit (o.), aber die letzten, entscheidenden Meter legen die bis zu 220 Tonnen schweren Betonelemente auf Luftkissen zurück (l.)

für die Einbringung von schweren Maschinen in Fabrikhallen und Ähnliches ebenfalls geeignet: "Dort sind meist glatte Böden vorhanden." Womit optimale Voraussetzungen für die "Schwebefahrt" gegeben seien. Sollte der Untergrund etwas rauer sein, kann man sich immer noch mit Kunststoffmatten behelfen und so tonnenschwere Komponenten mit geringem Kraftaufwand zentimetergenau positionieren.

SCHWER- & SONDERTRANSPORTE

# Schwer- und Sondertransporte made in Austria

Wie heißen die wichtigen Spediteure im Sondertransport- und Schwerlastbereich in Österreich, und wer sind die Hersteller, an denen kein Weg vorbeiführt?



Schwertransport-Profis bei der Arbeit: Oft gilt es, Lasten mit einem Gewicht von mehr als 1.000 Tonnen zu transportieren

## Großeinsatz für EM-Stadien

Die Stadien Innsbruck, Salzburg und Klagenfurt stehen ganz im Zeichen der Fußball-EM 2008, denn auch diese Stadien müssen dem Reglement der FIFA entsprechen und wurden dahingehend angepasst. Damit verbunden waren oftmals Arbeiten in schwindelerregender Höhe, die besonders verlässliche und leistungsfähige Hebetechnik erfordern. Dafür war eine Vielzahl von Arbeitsbühnen, Staplern und Kränen von Felbermayr erforderlich und im

Während die Stadien Salzburg und Innsbruck erweitert werden mussten, wurde in Klagenfurt gleich ein neues Stadion errichtet.

Im Stadion Innsbruck waren die einzigen zwei in Österreich verfügbaren 43 Meter-Gelenk-Teleskopbühnen im Einsatz, darüber hinaus waren aber auch Anhänger-, Raupen- und Scherenbühnen mit einer Höhe von bis zu 25 Meter als Unterstützung für die Stahlbauer vor Ort. Zu Spitzenzeiten waren im Stadion Innsbruck 20 Bühnen und bis zu sieben Mobilkrane unterschiedlichster Traglasten gleichzeitig im Einsatz. Für schwerere Stahlkonstruktionen wurde ein Raupenkran mit einer maximalen Traglast von 220 Tonnen

eingesetzt.

Auch in Salzburg sind bis zu 15 Bühnen gleichzeitig eingesetzt worden. Mobilkrane mit maximalen Traglasten von 200 und 400 Tonnen sowie Citykrane assistierten bei der Herstellung der Dachkonstruktion und beim Tribünenbau. Besonders komfortabel ist es natürlich, die selbstfahrenden Varianten der Bühnen einzusetzen, da damit ohne Verlassen der Arbeitsplattform die Position beliebig gewechselt werden kann. Wegen der Rasenheizung können sie aufgrund ihres hohen Eigengewichtes, beispielsweise im Stadionbau, aber nicht immer eingesetzt werden. Darüber hinaus können mit einigen Modellen aber auch Geländekanten und sogar Stiegen mühelos überwunden werden. Besondere Dienste leistete ein Teleskopstapler mit einer Hubhöhe von fast 16 Metern und einer maximalen Traglast von 3,5 Tonnen. Eine der Vorzeigearenen für die WM wird das Stadion Klagenfurt sein. Hier reichte der Einsatz von Spezialmaschinen von der 12 Meter dieselbetriebenen Scherenbühne bis zum selbstfahrenden 40 Meter Gelenk-Teleskopsteiger. In diesem Sinnehat dann die Firma Felbermayr mit ihrem "sportlichen Einsatz", schon wie im Jahr 2004, bei der Errichtung des Olympiastadions, zum Gelingen eines sportlichen Großeréignisses beigetragen.



# **Schwerer Zuggast:**

## 348 t-Generator erfordert größten Bahntransport Europas

Rund einen Monat dauerte die Reise eines 348 t schweren Generators. Dabei mussten 1.000 km auf Wasser, Schiene und Straße zurückgelegt werden. Highlight des Transports war die größte und schwerste Bahnreise Europas.

Seine 1.000 km lange Reise führte den 348 t schweren Generator von Antwerpen bis Timelkam in das neue Gas- und Dampfkraftwerk der Energie

AG in Oberösterreich. Sämtliche Transporte, sowohl auf den Verkehrsträgern Wasser, Schiene wie auch auf der Straße wurden von Felbermayr als Generalbeauftragter gemanagt. Dazu zählt auch die größte und schwerste Bahnreise Europas, die für den Transport notwendig war und vom vom Felber-

mayr-Bereich ITB durchgeführt wurde.

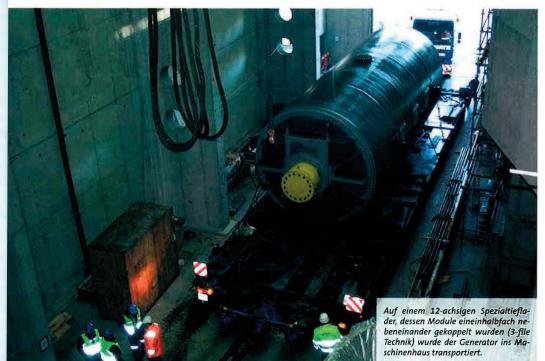
Anfang Dezember wurde der in Charlotte (North Carolina) von Siemens gefertigte Generator in Antwerpen (Belgien) von einem Hochseeschiff übernommen und in ein Schwergutbinnenschiff umgeschlagen. Die weitere Reise führte über den Rhein-Main-Donau-Kanal und weiter auf der Donau bis in den Felbermayr-Schwerlasthafen nach Linz.

"Dieser Teil des Transports war fest in der Hand unserer Niederlassung in Nürnberg unter der Leitung von Boris Albl, die als Gesamtauftragnehmer auch federführend für dieses schwierige Projekt verantwortlich war", kommentiert Wolfgang Schellerer, der als Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetechnik über das Projekt bestens informiert ist

Die Abteilung "Hafen-Lagerei" organisierte den Umschlag im Linzer Schwerlasthafen. Dazu wurde der Generator zunächst mit dem Portalkran vom Schiff ausgeladen und auf so genannten Bongossi-Hölzern zwischengelagert, um anschließend auf einen 32-achsigen Spezialwaggon des Felbermayr-Bereichs ITB (Internationale Tieflader-Bahntransporte) umgeschlagen zu werden.

"Auf der Straße wäre der 348 Tonnen schwere Generator mit einer Breite und Höhe von rund vier Metern nicht genehmigungsfähig gewesen", nennt Schellerer die Gründe für den Schienentransport auf dieser verhältnismäßig kurzen Distanz von 80 km zwischen Linz und Timelkam.

Aber auch der Schienentransport für diesen schweren Brocken forderte die Mitarbei-







## Kurzinfo Felbermayr-Gruppe

Die Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels/ Österreich ist mit 32 Standorten in elf Ländern Europas vertreten. Im Jahr 2007 wird mit 1.650 Mitarbeitern voraussichtlich ein Nettoumsatz von rund 330 Mio. Euro erwirtschaftet. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hoch- und Tiefbautätigkeiten - bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau, kurz FST genannt.

ter der ITB, denn mehr als 600 t Gesamtgewicht können auf der Schiene nicht transportiert werden.

Um den Transport aber dennoch nicht in Gefahr zu bringen, war der Bau eines speziellen Ladegeschirrs notwendig. Diese Vorrichtung wurde weitestgehend nach den Entwürfen und Entwicklungen der ITB-Techniker gefertigt: "Von der ersten Zeichnung bis zum fertigen Ladegeschirr in Leichtbauweise verging ein Jahr. Die besondere Herausforderung dabei war ein Gewicht von 40 t für das Ladegeschirr nicht zu überschreiten und dennoch das auf der Fahrtstrecke von Linz nach TimelLichtraumprofil einzuhalten" berichtet der ITB-Bereichsleiter Thomas Grabuschnigg. Nur so

Mitarbeitern der "Felbermayr-Schwermontage Deutschland" mitsamt eines 1.000 t-Hubge-

"Auf der Straße wäre der 348 Tonnen schwere Generator mit einer Breite und Höhe von rund vier Metern nicht genehmigungsfähig gewesen."

war es möglich, den Generator inklusive des 70 t schweren Rotors zu transportieren und das höchstzulässigeGesamtgewicht einzuhalten. Somit blieben dem Auftraggeber zeit- und kostenintensive Montagetätigkeiten auf der Baustelle erspart.

In Timelkam angekommen

rüstes in Empfang genommen.

Mit diesem Hubgerüst galt es, das Herzstück des neuen Kraftwerks auf ein Straßenfahrzeug umzuschlagen und anschließend ins Maschinenhaus zu transportieren. Dazu war aufgrund dervorgeschriebenen Achslastbeschränkung kam zur Verfügung stehende wurde der Generator von den im Kraftwerksgelände ein 12-

achsiger Spezialtieflader, dessen Module eineinhalbfach nebeneinander gekoppelt wurden (3-file Technik) erforderlich. Die Fundamentstellung des Generators erfolgte mit dem vorhandenen Maschinenhauskran.

Im Herbst 2008 soll das Kraftwerk in Betrieb gehen. Damit ist bestimmt auch für den Generator die Ruhepause nach den Strapazen des Transports beendet, und auch der Rotor wird bei einer Kraftwerksleistung von 2.500 GWh in Höchstform sein.

### SCHWER- & SONDERTRANSPORTE

## Felbermayr macht ein ganzes Kraftwerk mobil

Die Welser Spezialisten managten die trimodale Reise von je zwei Trafos und Generatoren für ein Kraftwerk.



Der 250 Kilometer lange Straßentransport des 302 Tonnen schweren Kraftwerksgenerators erfolgte mittels einer Schnabelträgerbrücke

"Eine direkte Übernahme der Generatoren am Kai war wegen der Bestimmungen im Hafen Burgas (Bulgarien) nicht möglich", erklärt Georg Schlederer vom Felbermayr-Bereich ITB, der für das Gelingen des Bahntransportes verantwortlich zeichnete. Also musste der Generator per Straßenfahrzeug bis zu einem Mattengleis im Hafengelände transportiert werden. Der anschließende Transport auf der Schiene war notwendig, da die Behörden der Stadt Burgas den Transit des Straßenschwertransportes durch das Stadtzentrum nicht genehmigt hatten. Die Schienenlastfahrt wurde auf einem 24-achsigen Spezialwaggon durchgeführt.

#### Die Schnabelträgerbrücke

Etwa 20 Kilometer südwestlich vom Hafen endete die Bahnfahrt und der Generator wurde für den Straßentransport bereit gemacht. Zum Einsatz kam eine sogenannte Schnabelträgerbrücke. Mit diesem Gustostückerl einer Transportvorrichtung können Lasten von bis zu 500 Tonnen transportiert werden, weil die Last auf eine extrem hohe Anzahl von Achsen verteilt wird. Auch kann man mit dieser Technologie die Ladung bei Bedarf auf eine Höhe von gut zwei Metern anheben, um in engen Kurven Hindernisse an der Innenseite zu überwinden.

Die verbleibende Strecke bis zur etwa 250 Kilometer westlich vom Schwarzen Meer gelegenen Kraftwerksbaustelle wurde also auf der Straße zurückgelegt. Für diese Strecke war Felbermayr etwa zweieinhalb Tage unterwegs. Damit war aber noch nicht alles erledigt. Der zweite Generator wartete noch auf seine Abfahrt. Doch inzwischen hat auch dieser sein Ziel in Galabovo erreicht.

ANZEIGE -

DiePresse.com Seite 1 von 1

DiePresse.com | Panorama | Österreich | 🖶 Artikel drucken

## Tonnenschwere Technik kommt in Gmunden zum Einsatz

29.04.2008 | 11:57 | (APA)

Im Kampf gegen den Erdrutsch in Gmunden in Oberösterreich kommt nun tonnenschwere Technik zum Einsatz. Am Dienstag wurde eine sogenannte Klappschute zu Wasser gelassen, mit der das abgetragene Material in den Traunsee gekippt wird. Das Gerät, das ein Fassungsvermögen von rund 15 Lkw-Fuhren hat, soll drei Monate eingesetzt werden.

Wegen der Landesausstellung kann der Schwerverkehr zum Abtransport der Schuttmassen nicht mehr im bisherigen Ausmaß durch die Stadt geführt werden. Daher wird das Material über ein Förderband auf die Schute gebracht, die in zwei Teilen nach Gmunden gefahren wurde. Diese haben ein Gewicht von jeweils 70 Tonnen. Das Gerät sei das einzige transportierbare mit einem derartigen Fassungsvermögen, so der zuständige Welser Hebetechnikspezialist Felbermayr. Die nächste Schute wäre in Holland verfügbar gewesen.

Der Erdrutsch sorgt seit Ende November 2007 für Aufregung in Gmunden. Insgesamt mehr als 50 Gebäude - darunter zwei Gasthäuser und ein kleiner Bootsbaubetrieb - mussten vorübergehend evakuiert werden. Alle bis auf elf sind mittlerweile wieder freigegeben worden.

(APA)

© DiePresse.com

## Sieben "auf einen Streich" für Felbermayr

Insgesamt sieben Krane hat das österreichische Unternehmen Felbermayr bei Tadano Faun in Auftrag gegeben. Als ersten Kran übernahm kürzlich der Felbermayr-Bereichsleiter für Tirol, Prokurist Johann Lettenbichler, den ATF 90G-4.

Diesem folgen im Laufe des Jahres der ATF 40G-2 und der ATF 50G-3, zwei ATF 65G-4 sowie zwei Aufbaukrane HK 40.

April 2004 und damit auch

eines ATF 60-4, wurde der erste Tadano Faun-Kran in die Unternehmensgruppe Felbermayr integriert.

Die positiven Erfahrungen führten im vergangenen Jahr zum Abschluss des oben genannten Auftrags durch Günter Scherlofsky, Verkaufsleiter des österreichischen TFG-Händlers

Ing. Fritz Kohlschein & Sohn GesmbH, Wien.

Bekanntermaßen zählt Felbermayr im Heimatland Österreich zu den führenden Dienstleistern im Bereich Hebeleistungen, Transporte sowie Tief- und Hochbau. Die flexible Realisierung von bis ins kleinste Detail durchkonzipierten Komplettlösungen zählt zu den großen Stärken der Unternehmensgruppe.

Mit 32 Standorten in elf Ländern West- und Osteuropas, circa 280 Mobilkranen bis 800 t Traglast



Abholung des ATF 90G-4 im Tadano Lauf-Werk (v.l.n.r.:) Günter Scherlofsky mit Johann Lettenbichler, Stephan Goluch (TFG Gebiets Verkaufsleiter), sowie Josef Schwaighofer und Heinz Stecher (Kranprofis Fel-Firma Scheffold, Wörgl, im

pnan Goluch (TFG Gervicetechniker).

pnan Goluch (TFG Gervicetechniker).

bermayr), nach erfolgter ATF 90G-4-Einweisung durch Markus Gruner (TFG Servicetechniker).

sowie einigen Raupenkranen bis zu 1.000 t, rangiert der Firmenverbund Felbermayr jedoch mittlerweile sicherlich nicht nur in Europa, sondern global zu den Top 30.

Durch das 1.650 starke Mitarbeiterteam werden selbstverständlich alle Dienstleistungen weltweit angeboten und durchgeführt.



Obmann Alexander Biringer, Generaldirektor Ludwig Scharinger, Wolfgang Riedl, Geschäftsleiter Raiffeisenbank Wels, Vizeblingermeister Hermann Wimmer, LAbg. Anna Eisenrauch, Franz Lehner, Bürgermeister Peter Koits, Direktor Günter Stadiberger, Margit Kreinecker, Aufsichtsratsversitzender Gerold Aspöck, Vizebürgermeister Bernhard Ploier. (v. l.).



# General sagte, wo die Musik spielt

Gespannt hörten die knapp 270 Gäste der Raiffeisenbank Wels dem Gastredner Generaldirektor Ludwig Scharinger zu.

WELS . Die Raiffeisenbank Wels präsentierte sich beim Unternehmerabend im neuen Messezentrum als verlässlicher Begleiter mit Handschlagqualität, der nicht nur in guten, sondern auch in kritischen Phasen langen Atem bewelst. "Wir leben in einer Zeit ungeheurer Chan-cen und beträchtlicher Risken, einem Zusammenspiel Globalisierung und regionaler Verantwortung\*, sagte der Gastgeber, Direktor Günter Stadlberger.

>> Es gibt kein Konjunkturwunder, nur eine Erwartungshaltung, die entweder motiviert oder deprimiert.«

LUDWIG SCHARINGER, OFMERAL DIRECTOR DEP

Als Gastreferent analysierte Oberösterreichs die Wirtschaft im Wandel der Zeit. Gespannt lauschten die zahlreichen Unternehmer seinen Ausführungen. Der Visionar zeigte sich an die-



Oberösterreichs Rafffeisen-General Ludwig Scharinger zeigte sieh beim Vertrag in Wele von der psychologischen Seite.

sem Abend von seiner psychologischen Seite. Scharin-Global gesehen sieht der ger und wies auf den gewaltiger. "Es gibt kein Konjunk-Bankmanager nur wenig Zuturwunder, nur eine Erwarkungshaltung, die entweder kaner haben zu lange auf

ven in der Höhe von 45 Milliarden US-Dallar stehenge-hliehen seien, hätten die aruen US-Driar stenenge-blieben seien, hätten die Chinesen 1528 Milliarden. "Dort spielt die Musik", so Scharinger. Chinesen, Japa-ner, Inder, Russen wirden heute die Weltkonjunktur tragen. Daher habe die Raiff-eisenlandesbank mit den größten Kommerzbanken in Peking und Mumbai (früher Bombay/Indien) Kooperati-onsabkommen und begleiten hunderte mitteleuropäi-

Doutsche und Schweizer Banken bluten istzt, well die Amis im stillen Ausgleich sind.«

Deutsche und Schweizer Banken würden jetzt bluten, weil die Amis im stillen Ausgleich sind, bemerkte der charismatische Redner. Heimische Unternehmen, die exportieren, müssten sich mehr aus dem amerikanischen Markt herauslösen und Richtung Osten wen-

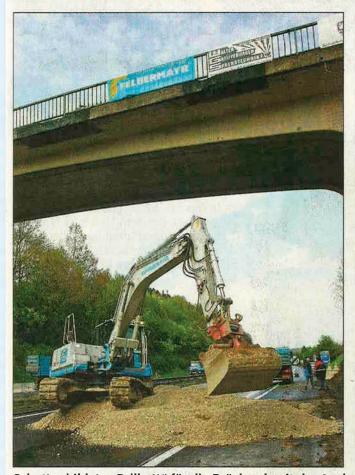
den", so Scharinger. Raiffei-sen betreue alleine in Tsche-

chien 60.000 Firmen. Im stiddeutschen Raum sind es schon 6000 mittelständische Firmen

Am Ende seines Vortrages machte Scharinger wieder einen Abstecher in die Psychologie: "Wir brauchen Energie, Optimismus, nicht Angst." Chefs sollten Mitarbeitern vorleben, worauf es ankomme, damit diese be-ginnen, unternehmerisch zu denken. Von der Steuerreform erwartet sich Scharin-ger eine Angleichung der Steuersätze, "nicht Mitarbei-ter in die Progression hineintreiben". Der Raiffelsen-General will 25 Prozent Erfolgsentlohnungssteuer bei tol-lem Gewinn.

Die knapp 270 Besucher konnten das Gehörte und die anschließend angebotenen Köstlichkeiten beim Small-Talk verdauen. Einige holten sich von Ludwig Scharinger den einen oder anderen persönlichen Tipp. Unter den Gästen waren

hochrangige Stadtpolitiker und Unternehmer-Urgestelne wie Johann Hödlmayr oder Horst Felbermayr senior und junior.





Schotter bildete "Fallbett" für die Brücke, damit der Asphalt nicht beschädigt wurde, drei Zündungen im Abstand vo

# Brückensprengung bremste

VORCHDORF. Die Sperre der A1 zwischen Vorchdorf und Steyrermühl am Wochenende war für Tausende Lenker mit Stau und Ärger verbunden. Altbischof Maximilian Aichern kam zu spät zu einer Firmung.

Mit einer Verzögerung von etwa einer halben Stunde kam er mit dem Auto in Ungenach an. Seit 1966 sei er noch nie zu spät zu einer Firmung gekommen, sagt Aichern.

Die Westautobahn war am Samstag ab 16 Uhr zwischen Vorchdorf und Steyrermühl in beiden Fahrtrichtungen gesperrt worden. Gestern kurz nach 14 Uhr – zwei Stunden früher als geplant – wurde sie wieder für den Verkehr freigegeben. Auf beiden Umleitungsstrecken hatten sich am Wochenende kilometerlange Staus gebildet. "Die Strecken sind halt eng und kurvig. Speziell in Fahrtrichtung Salzburg hat es bis auf die Westautobahn zurückgestaut", sagt ein Polizist.

Um die Brücke zu sprengen waren 100 Bohrlöcher mit 25 Kilo Sprengstoff gefüllt worden, die mit 50 Meter Zündschnur verbunden wurden. Eine weitere führte zum Sprengmeister, der Samstagabend etwa 80 Meter entfernt hinter einem Bauernhaus stand und die Zündung auslöste. Genau genommen waren es drei Zündungen im Abstand von 0,25 Sekunden – mit freiem Auge kaum wahrnehmbar. Damit die herabstürzenden Brückenteile



n 0,25 Sekunden, und die Brücke brach ein. Fotos: Thomas Leitner

# Altbischof ein

die Fahrbahn nicht beschädigten, waren von der Firma Felbermayr. die für die Sprengung zuständig war, 40 Fuhren Schotter herangekarrt worden. Damit wurde unter der Brücke ein etwa zwei Meter hohes, Fallbett errichtet.

Die Teile der in sich zusammengesunkenen Brücke wurden dann zerkleinert. 70 Lastwagen-Fuhren wurden abtransportiert. Die Stahlbeton-Teile sollen als Baumaterial wiederverwendet werden.

Abgetragen wurde am Wochenende auch die alte Autobahnbrücke in Steyrermühl. Lkw-Fahrer mussten abermals Dutzende Tonnen Stahlbeton abtransportieren. (no)

Mehr Fotos: www.nach-richten.at/fotogalerie

## Autobahnbrücke gesprengt

Vorchdorf • Gestern um 18.30 Uhr wurde die Autobahnbrücke bei Vorchdorf (Bezirk Gmunden) planmäßig gesprengt. Heute, ab zirka 16 Uhr, kann die Westautobahn zwischen Vorchdorf und Steyrermühl wieder in beiden Richtungen befahren werden. Fotos: EPA, Hamminger



# "Geröll-Entsorgung" im Traunsee Fischer schalten Staatsanwalt ein

GMUNDEN. Eine spezielle "Klappschute" ist seit gestern am Traunsee im Einsatz. Damit soll das Geröll vom Gschliefgraben in den See "entsorgt" werden. Die Fischer laufen dagegen Sturm, weil sie um den Fischbestand und dessen Laichplätze fürchten. Sie drohen mit dem Staatsanwalt.

VON EIKE-CLEMENS KULLMANN

Katastrophe Gschliefgraben ist fürchterlich. Ich verstehe daher auch, dass alles versucht wird, um hier zu helfen. Aber doch bitte nicht auf unsere Kosten", sagt Herbert Gaigg, Obmann des Fischereireviers Traunsee den OÖN. Wie berichtet, sollen mit einem eigens aus Linz angelieferten Schiff, einer sogenannten Klappschute, rund 200.000 Kubikmeter Geröll aus dem Gschliefgraben abtransportiert und in den Traunsee gekippt (verklappt) werden.

Für die Verantwortlichen der Hilfsmaßnahmen stellt die Entsorgung des tonnenschweren Gerölls und Erdreichs, das durch die massive Hangrutschung im Gmundner Gschliefgraben angefallen ist, ein großes Problem dar. Von den etwa 300.000 Kubikmetern wurde bislang ein Drittel mit 130 Lkw-Fuhren pro Tag abtransportiert.

Was den Fischern an der neuen "Entsorgungsvariante" des Gerölls besonders sauer aufstößt, ist der Umstand, "dass mit uns niemand gesprowchen hat, wir nirgends eingebunden waren", sagt Gaigg.



Die Klappschute - hier die Verladung - hat ein Fassungsvolumen von 15 Lkw-Fuhren.

Foto: APA

"Was würden sie denn machen, wenn wir keinen See hätten? Dann müssten sie das Geröll ja auch woanders hinbringen." So aber sei die Verklappung des Materials im See offensichtlich

99Es kann doch nicht sein, dass der ganze Traunsee einfach zum Katastrophengebiet erklärt wird, und Behördengenehmigungen nicht mehr notwendig sind.66

> KARL WÖGERBAUER Landesfischermeister

die "einfachste und billigste Lösung. Und dann ist ja alles verschwunden, glaubt man", sagt Gaigg. Er fürchtet um den Fischbestand, der sich im Traunsee in den vergangenen Jahren "zufriedenstellend entwickelt hat".

### Zehn Jahre lang Probleme

Welche Auswirkungen Eingriffe in die Natur haben können, glaubt Gaigg anhand des Beispiels Mondsee nachweisen zu können. "Als dort die Autobahn gebaut worden ist, haben sich die Fischbestände mehr als zehn Jahre nicht erholt. Das ist wissenschaftlich bewiesen", sagt Gaigg. Er hofft jetzt auf die Unterstützung des Landesfischereiverbandes.

Der diese auch zugesagt hat. "Wir werden umgehend Strafanzeige gegen diese Arbeiten erstatten und darüber hinaus eine Sachverhaltsdarstellung an die Staatsanwaltschaft übermitteln. Es kann doch nicht sein, dass der ganze See einfach zum Katastrophengebiet erklärt wird und dann keinerlei behördliche Genehmigungen für derartige Arbeiten notwendig sind", sagt Landesfischermeister Karl Wögerbauer.

MENSCHEN Top 20

Sprünge unter Riesen

Quantität statt Qualität: Die größten, dicksten, umfangreichsten Mietflotten der Republik, ja des deutschsprachigen Raumes, zeichnet Kran & Bühne einmal im Jahr auf. Über kleine Bewegungen und Riesensprünge informiert Kran & Bühne.

inmal im Jahr traktiert die Redaktion von Kran & Bühne die Vermieter von Turmdrehkranen, Mobilkranen und Hubarbeitsbühnen und fragt nach dem Umfang der jeweiligen Mietflotte. Die Zahlen, die in unseren Top 10 bezie-

# Ihr Unternehmen zählt zu den Top 20?

Und Sie finden sich nicht auf der Liste? Dann melden Sie sich bei uns. Wir informieren unsere Leser gerne über Ihr Vermietungsangebot.





"Das war eine Knochenarbeit", sagt der Bühnenoperator von Felbermayr über diesen Einsatz im oberösterreichischen Pregarten Ende Mai. Ein zehn Meter breites, 25 Meter hohes und 220 Kilogramm schweres Transparent sollte montiert werden. Das obere Ende wurde dazu mit der Wumag WT 610 auf eine Höhe von etwa 45 Metern gehoben und dort in eine Halteschiene eingefädelt.

# Felbermayr: Vom lokale zum internationalen

Mit 32 Standorten in elf Ländern gehört Felbermayr europaweit zu den ganz Großen in der Transportund Hebetechnik. Doch auch im Hoch- und Tiefbau hat es das Welser Familienunternehmen geschafft, mit einer gezielten Abdeckung von Nischen erfolgreich zu wachsen.

Viel Herz und Hirn waren notwendig, um aus dem einstigen "Ein-Bagger-Unternehmen" eine international erfolgreiche Firmengruppe zu

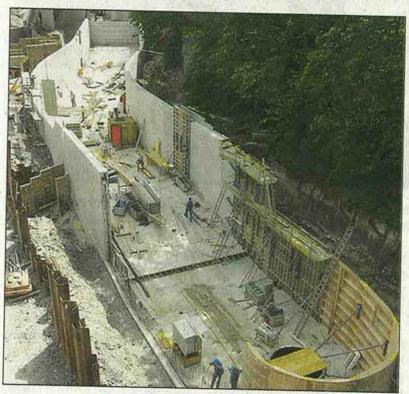
formen - vor allem aber eine starke Familie und engagierte Mitarbeiter. "Ohne ihren Einsatz und ihr Wissen wäre dieser Erfolg nicht möglich gewesen", sagt Firmengründer Horst Felbermayr. Aber über alledem seien es die Kunden, welche die Erfolgsgeschichte des Unternehmens ausmachen: "Sie sind es, die uns Tag für Tag vor neue, immer größere Aufgaben stellen. Mit diesen Aufgaben wachsen wir". Gewachsen ist übrigens auch die Anzahl der Mitarbeiter: 1650 "Felberianer" erwirt-

schafteten im vergangenen Jahr einen Umsatz von 330 Millionen Euro.

### Hoch- und Tiefbau

Mit der Übernahme dieses Tätigkeitsbereichs durch den Sohn des gleichnamigen Firmengründers Horst Felbermayr, hat die Bautätigkeit im Hause Felbermayr wieder stark an Dynamik zugenommen. So steht das gelbe "F" im Baubetrieb neuerdings nicht nur für Tief-, sondern auch für Hochbau. "Erste Projekte wie die Errichtung eines Wasserstoffwerkes und der Bau von Lager- und Produktionshallen wurden bereits realisiert", sagt DI Horst Felbermayr. Aber auch der Tiefbau befindet sich im Hoch und so wurde die Produktpalette um Rammtechnik und Wasserbau erweitert. Kompetenz beweist das ISO-zertifizierte Unternehmen aber auch im Straßen-, Kanal-, und Brückenbau. Auch der Kraftwerksbau hat es innerhalb kürzester Zeit geschafft zum festen Bestandteil in der Felbermayr-Auftragsmappe zu werden.

Derzeit wird gerade ein Kraftwerksprojekt in der niederösterreichischen Gemeinde Sonntagberg finalisiert: "Das Kraftwerk ist Ende vergangenen Jahres ans Netz gegangen und produziert etwaden Jahresbedarf von 1.300 Haushalten. Derzeit arbeiten wir noch an der Außengestal-



Felbermayr im Kraftwerksbau – mit der Leistung von einem Megawatt deckt des Ybbskraftwerk bei Waidhofen den Jahresbedarf von ca. 1.300 Haushalten. Fotos: Felbermayr

# en Erdbauunternehmen Industriedienstleister

tung", berichtet Felbermayr über die Jahresbaustelle, die auch Rammtechnik und Abbrucharbeiten inkludierte.

Referenzprojekte wie die Sanierung des Sonnblickgipfels machten den Felbermayr-Spezialtiefbau bekannt. Heute ist er eine feste Größe im Baugeschäft Felbermayr's; genauso wie die lokale Kiesund Schottergewinnung, die Abfallwirtschaft und das Baustoffrecycling.

## Transport- und Hebetechnik

"Wir decken alle Facetten des Projektgeschäftes ab", sagt der Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetechnik Wolfgang

Schellerer. Gemeinsam mit dem Tochterunternehmen BauTrans werden etwa 250 Schwerlastgarnituren erfolgreich durch ganz Europa bewegt. Dazu gehören auch Raupenkrane mit Traglasten von bis zu 1000 Tonnen im Sonderlastfall. Ein so genannter Selbstfahrer mit 952 Pferdestärken und einer Ladefähigkeit von 1000 Tonnen gehört genauso zur Transportgerätschaft wie ein umfassendes Equipment zur Abdeckung des Verkehrsträgers Schiene. "Wasserfest" zeigt sich Felbermayr mit dem Schwerlasthafen in Linz – hier können Industriebehälter mit Stückgewichten von bis zu 600 Tonnen umge-

schlagen werden. Eine Gleisund Straßenanbindung bringt größtmögliche Flexibilität in der Wahl des Verkehrsträgers. Lager- und Produktionshallen ergänzen das Angebot. "Durch die Anbindung an die Donau produzieren unsere Kunden quasi direkt am Meer", sagt Schellerer über das 22 Hektar große Hafengelände. In der Vermietung ist Felbermayr mit etwa 1700 Hebebühnen, Gabelstaplern und Teleskopladern europaweit präsent - etwa 300 Kräne übernehmen teils schwierigste Kranungen und machen Felbermayr zu dem, was es heute ist: Ein weltweit tätiges Unternehmen, made in Öberösterreich.



Transport- und Hebetechnik der Welser Schwerlastprofis ist international gefragt.



#### **F**ELBERMAYR

# Komplettanbieter am Bau

Mit den Tätigkeitsfeldern wie Abbruch, Baugrubensicherung, Rammtechnik, Baustoffrecycling und dem Spezialtiefbau werden durch das Familienunternehmen ergänzend zum klassischen Hoch- und Tiefbau auch Nischen abgedeckt. Diese sind es auch, die das 1942 in Wels gegründete Unternehmen zu einem gern gesehenen Partner auf den Baustellen machen.

Stärke in allen Lagen

Mit Projekten wie der Sanierung des Sonnblickgipfels in mehr als 3.000 Metern Höhe oder den Fundamentarbeiten zur Errichtung des Sky-walk am Dachstein hat Felbermayr auch in eisigen Höhen Stärke bewiesen. Doch auch die Bereiche Brücken-, Straßen- und Kanalbau haben ihren festen Platz im Geschäftsfeld Bau des Unternehmens mit Sitz in Wels. Als Geschäftsführer ist der gleichnamige Sohn des Seniorchefs, DI Horst Felbermayr, aber auch immer auf der Suche nach neuen Tätigkeitsbereichen. So ist Felbermayr neuerdings auch im Kraftwerksbau tätig. "Ende des Vorjahres konnten wir nach zehn Monaten Bauzeit ein Kraftwerk an der Ybbs fertigstellen. Mit einer Leistung von einem Megawatt Strom kann der Jahresbedarf von rund 1.300 Haushalten abgedeckt werden", sagt Felbermayr über das Projekt in der niederösterreichischen Gemeinde Sonntagberg. Neu bei Felbermayr ist auch der Bereich Hochbau, der sich in kürzester Zeit hervorragend etablierte. Das Angebot reicht vom Wohn- und Geschäftsbau bis hin zur Errichtung von kompletten Industrieund Gewerbeobjekten. "Beispiel dafür ist ein rund 1.000 Quadratmeter umfassendes Bürogebäude in Bischofshofen", sagt Felbermayr über das in Skelettbauweise ausgeführte Bauwerk, das Ende Mai fertiggestellt wurde.

#### Kompetenter Partner

Als quasi "Komplettanbieter" ist Felbermayr auch in Sachen Baufeldfreimachung ein kompetenter Partner. Projekte wie der Abbruch der in die Jahre gekommenen Zentrale der Energie AG in Linz oder der Abbruch des Bahnhofs Wien-Nord bezeugen das. Aber auch, wenn es schnell gehen muss, kann man auf Felbermayr zählen. So musste Ende April eine Autobahnbrücke innerhalb von 24 Stunden gesprengt, zer- & kleinert und abtransportiert werden. "Nach etwa 18 Stunden waren wir fertig", kommentiert Felbermayr stolz die Arbeit seiner Mitarbeiter. Ergänzend zum Abbruch bietet Felbermayr auch die komplette Entsorgung des anfallenden Materials an. Im Bedarfsfall garantieren mobile Brechanlagen ein

kosten- und zeiteffizientes Baustoffrecycling vor Ort. Mit der WBR (Welser-Baustoffrecycling) verfügt Felbermayr, zusammen



**Für das Liebherr-Werk** in Bischofshofen errichtete Felbermayr ein mehr als 1.000 Quadratmeter großes Bürogebäude.

mit zwei weiteren Gesellschaftern, über eine der modernsten Recyclinganlagen und hat auch ausreichende Kapazitäten für große Volumen. Neben der Ausführung von

> Infrastrukturprojekten und der Gestaltung von Außenanlagen verfügt Felbermayr weiters über großzügige Flächen zur Gewinnung von Kies- und Schotter. Aktivitäten wie Wasserbau und Abfallwirtschaft, die auch den Verleih von Containern einschließt, machen Felbermayr zu einem "Vollsortimenter". Mit einer in Österreich flächendeckenden Arbeitsbühnen-, Mobil- und Raupenkranvermietung sowie der Abdeckung der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser in Sachen Schwertransport ist Felbermayr auch in den bauaffinen Bereichen Transport- und Hebetechnik optimal aufgestellt.



Auch in der Baufeldfreimachung ist Felbermayr bestens etabliert.

Felbermayr Bau GmbH & Co KG

Machstraße 7 A-4600 Wels T +43(0)7242/695-0 F +43(0)7242/695-137 www.felbermayr.cc

#### Spektakel in Linzer City:

## Glockenbergung mit 100-Tonnen-Kran!

Da gab's was zu sehen! Zentimetergenaue Präzisionsarbeit mit dem Ausleger eines 100-Tonnen-Krans zeigten die Spezialisten der Firma Felbermayr in der Linzer City vor, holten aus luftiger Höhe aus dem Turm der Linzer Stadtpfarrkirche sieben Glocken, die zur Restaurierung nach Schärding und Passau gebracht werden. Oben im und am Turm werkten Mitarbeiter der Glockengießerei Perner aus Schärding, wobei vor allem das Herausziehen und Abseilen der 4,7 Tonnen schweren "Kaiserin" eine kniffelige Herausforderung war.

"Das Geläut stammt aus dem Jahr 1693 und ist seitdem oben im Turm. Es ist die erste Restaurierung dieser Glocken", erzählt Pfarrassistent Herbert Unger.



■ Spezialisten der Glockengießerei Perner in Schärding gingen hoch über den Dächern der Linzer Altstadt ans Werk.

▲ Die 4,7 Tonnen schwere "Kaiserin" schwebt vom Turm der Stadtpfarrkirche in Linz langsam dem Boden entgegen.





Woooooooooah - beim Start ihrer Reise geht es für die Glocken der Stadtpfarrkirche erst einma

# Glocken auf Reisen: Da fiel Pfarrer ein paar Tonnen vo

LINZ. "Sommerfrische" für die Glocken der Stadtpfarrkirche: Vor 2009 sollen sie auf Hochglanz gebracht werden. Gestern traten sie ihre Reise an.

VON RENATE SCHIESSER UND ALFRED REITER (FOTOS)

Wenn Glocken auf Reisen gehen, braucht es schon etwas mehr, als wenn unsereins die Koffer packt. Einen Kran beispielsweise. Fast ein bisschen zierlich schaut er aus, wie er so vor dem mächtigen Turm der Stadtpfarrkirche aufragt.

Doch der äußere Schein trügt, wieder einmal zählen die inneren Werte: Bis zu 100 Tonnen soll er heben können. Und 99Was, so klein ist die? Die schaut im Turm viel größer aus.66

**EIN PASSANT** 

über die 4,7 Tonnen schwere "Kaiserin", als sie den Boden erreicht.

das aus gut 80 Metern Höhe. Dort sind bereits die Spezialisten der Schärdinger Firma Perner am Werk, die die Glocken restaurieren wird. "Wir sind quasi am Kirchturm daheim", sagt Gerhard Hauseder, während er mit geübten Griffen Vorbereitungen trifft. Was die Unaufgeregtheit erklärt, mit

der er zu Werke geht. Die steht ganz im Gegensatz zur Aufgeregtheit der Zuschauer.

So ein Geläute hätten sie jedoch eher selten vor sich, sagt Projektleiter Horst Stauchner. Keine der Glocken musste in den Weltkriegen zum Einschmelzen abgeliefert werden. Zum ersten Mal seit der Montage 1693 verlassen sie gemeinsam den Turm.

#### Bereitmachen zur Abfahrt

Eine nach der anderen werden die Glocken reisefertig gemacht. Was heißt: Sie wollen gesichert, aus der Glockenstube auf eine Plattform gebracht werden. Das ist bei der gerade

&Leute 25



fast 80 Meter in die Tiefe.

# en dem m Herz

einmal 1450 Kilo schweren "Zwölferin" fast ein Spaziergang, verglichen mit der "Kaiserin" – mit 4760 Kilo schon ein ganz schönes Bröckerl.

Mit entsprechender Erleichterung wird die geglückte Fahrt in die Tiefe deshalb auch von Herbert Unger aufgenommen. Da fallen ihm mindestens die 4,7 Tonnen der "Kaiserin" vom Herz. "Aber noch mehr freue ich mich, wenn sie zurückkommen", sagt der Pfarrassistent. Im Herbst soll es so weit sein. Dann wird auch die älteste Glocke von Linz, die "Friedrichsglocke" aus 1491, die derzeit in der Kirche steht, mit den Kollegen im Turm einziehen.



Die Stadtpfarrkirche ist jetzt glockenlos.

Felbermayr organise «le plus lourd» voyage par chemin de fer d'Europe

## 348 tonnes par chemin de fer

Le transport d'un générateur de 348 t d'Anvers (Belgique) jusqu'à la nouvelle centrale combinée gaz et vapeur d'Energie AG à Timelkam (Haute-Autriche) aura duré environ un mois. Clou de ce transport organisé par le spécialiste colis lourds Felbermayr: le voyage ferroviaire le plus long et avec la charge la plus lourde jamais réalisé en Europe.



Arrivée du générateur à Timelkam (Haute-Autriche – ligne Linz-Salzbourg).

En décembre dernier, un générateur construit par Siemens à Charlotte (Caroline du Nord/USA) a été transbordé d'un navire hauturier sur une unité fluviale pour colis lourds à Anvers (Belgique). Le voyage s'est poursuivi sur le canal Rhin-Main-Danube puis sur le Danube jusqu'au port pour colis lourds de Felbermayr à Linz (Autriche). «Cette partie du transport était assumée par notre succursale de Nuremberg (Allemagne), également responsable de l'ensemble de ce projet pour le moins difficile», commente Wolfgang Schellerer, patron de Felbermayr Transport- und Hebetechnik.

#### Interdit sur la route

La division entreposage portuaire a organisé le transbordement dans le port pour colis lourds de Linz. Pour commencer, le générateur a été débarqué à l'aide de la grue de bord puis entreposé avant d'être transbordé sur un wagon spécial à 32 essieux de la division ITB (transports ferroviaires internationaux à plan surbaissé) de la société Felbermayr.

«Il n'aurait pas été possible d'obtenir une autorisation de transport par la route de ce générateur d'une largeur et d'une hauteur d'environ 4 m et pesant 348 t», explique Wolfgang Schellerer précisant que c'est la raison pour laquelle le choix s'est porté sur le transport ferroviaire pour cette distance relativement courte de 80 km entre Linz et Timelkam.

Il n'en demeure pas moins que le transport ferroviaire de ce véritable colosse a représenté un vrai défi pour l'équipe d'ITB lorsque l'on sait qu'un poids total supérieur à 600 t ne peut pas être transporté par chemin de fer. Pour résoudre le problème, il a fallu construire un dispositif de chargement spécial. Lequel a été conçu et mis au point essentiellement par les techniciens d'ITB. Le défi spécifique en l'occurrence consistait à ne pas dépasser un poids de 40 t pour l'équipement de chargement tout en respectant le gabarit existant sur la ligne entre Linz et Timelkam.

A l'arrivée à Timelkam, le générateur a été réceptionné par les employés du service «Schwermontage Deutschland» de la société Felbermayr. Ils étaient équipés pour ce faire d'un engin de levage de 1000 t. Cet engin leur a permis de transférer le cœur de la nouvelle centrale sur un véhicule routier puis de le transporter sur un véhicule spécial à plan surbaissé jusqu'à la salle des machines de la centrale. Il est prévu que la centrale en question devienne opérationnelle cet automne.

www.felbermayr.cc

Journal pour le Transport International 7/8/2008

15.10.2008 20:46

#### Rekordbrücke über die Drau

Neue Radlacher Brücke in Steinfeld wurde gestern über die Drau gespannt. Das 650.000- Euro-Bauwerk ist die längste Lkw-taugliche und überdachte Holzbrücke Österreichs.



Die neue Radlacher Brücke wurde gestern beim Einheben derTeile schon als "neues Wahrzeichen für Steinfeld" tituliert Foto: Stöflin Sichtlich freudestrahlend gab sich gestern Johann Stotter vulgo Erlacher: Er ist der Obmann der Agrar-Nachbarschaft Radlach mit 18 Mitgliedern. Er, sowie viele Neugierige, verfolgten die Montage der neuen Radlacher Brücke. Diese ist Österreichs längste überdachte Holzbrücke, die auch von Schwerverkehr-Fahrzeugen (bis zu 40 Tonnen) befahren werden kann.

Tolles Bauwerk. "Die alte Brücke hätte saniert werden müssen, aus wirtschaftlichen Gründen entstand dieser Neubau. Das hier ist ein tolles und sehr praktisches Bauwerk geworden", sagt Stotter, Über 20 Landwirte aus Radlach und Steinfeld benötigen diese Brücke, weil südlich der Drau 30 Hektar Felder und 150 Hektar Wald bewirtschaftet werden müssen. Im Februar dieses Jahres wurden bei Niedrigwasser der Drau die Brückenköpfe und zwei Pfeiler errichtet. Die Brücken-Teile fertigte Holzbau-Hofer in Nikolsdorf in Osttirol. "Zur Anlieferung vor zwei Wochen mussten einige Zufahrten und Wege verbreitert werden", weiß Bürgermeister Ewald Tschabitscher. Auch er ist stolz auf das "neue Wahrzeichen von Steinfeld", wie die neue Holzbrücke mit Stahlverstärkungen schon gestern von einigen der vielen Zaungäste bezeichnet wurde.

**Finanzierung.** Das 650.000 Euro Projekt wird von der Landwirte-Gemeinschaft mit 50.000 Euro Eigenleistung und vom Land Kärnten finanziert: Vom Straßenbaubudget kommen seitens des amtsführenden Landeshauptmanns Gerhard Dörfler 300.000 Euro sowie je 150.000 Euro vom Agrar-Referat (Landesrat Josef Martinz) und als Bedarfszuweisungen von Landesrat Reinhart Rohr.

Man kann stolz sein. Für Projektleiter Gregor Fehlmann ist diese "Fachwerkbrücke mit nicht-parallelen Gurten ein besonders schönes Bauwerk, auf das jeder stolz sein kann". Er war auch zufrieden, dass das Einhängen der Bauteile mit drei großen Kränen (jeder kann bis zu 60 Tonnen heben) millimetergenau erfolgte. Die Arbeiten dauerten den ganzen Tag über. Als Sicherungsposten zu Wasser waren die Feuerwehren Kleblach-Lind und Radlach mit dem FF-Boot unter Kommandant Franz Golger im Einsatz. Am 8. November wird die Brücke offiziell eröffnet.

HFI MUT STÖFI IN

# "Menschenschleuder"

Für die TV-Sendung "Galileo" ließen sich am Freitag zwei Menschen am Pirkdorfer See in eine überdimensionale Schleuder spannen und über den See katapultieren.

STEPHAN SCHILD

anz schön was zu schauen hatten die Besucher des Pirkdorfer Sees am Freitag. Wie aufgefädelt saßen etwa 30 Pensionisten auf der Terrasse des Seecafes und beobachteten stundenlang zwei Kräne.

Mit diesen unternahm der Betreiber des Jauntaler Bungy Jumpings, Gerhard Grabner, begleitet von einem deutschen Film-Team einen Feldversuch: Als Versuchskaninchen lässt sich Anke Klein zwischen den zwei blauen Kränen in Seile einspannen. Sie werden wie bei einer Schleuder gezogen, aus Gründen der Sicherheit jedoch nach vorne. Minuten später wird die 29-jährige Münchnerin über den See katapultiert.

#### Der Panikhaken klinkt aus

"Drei! Zwei! Eins!" ruft Grabner. Einer seiner Mitarbeiter klinkt den "Panikhaken" aus und die



menschliche Rakete zischt ab. Fliehkräfte von bis zu drei G wirken auf die zierliche Frau ein. Innerhalb einer Sekunde beschleunigt sie von Null auf 100. "Ein Formel 1-Bollide braucht dazu zwei Sekunden. Untrainierte Menschen fallen bei vier bis fünf G in die-Bewusstlosigkeit", vergleicht

Grabner. Nachdem Klein den Schuss unverletzt überstanden hat, ist Jan Schwiderek aus Berlin an der Reihe. "Es ist mein erster Fall, den ich als Reporter für die Sendung "Galileo" auf "Pro 7" untersuche", sagt Schwiderek, freier Journalist, in seine Helmkamera, eine mit vielen Klebebändern

# am Pirkdorfer See





Deutschland fliegt auf uns: Anke Klein, Jan Schwiderek und Gerhard Grabner (oben von links) machen den Reißtest. Wenig später "fliegt" Klein auch schon (unten) SCHILD (3)



Im Ne



gesicherte Spezialkonstruktion. Als er abdüst, gellt sein ekstatischer Jubelruf über den Pirkdorfer See.

#### Der Versuch ist geglückt

Das Filmteam rund um Joachim Ottmer ist zu diesem Zeitpunkt bereits etwas geschafft. Um acht

Uhr in der Früh hatte der Aufbau der Kräne begonnen. Ein Seil nach dem anderen spannte Grabner ein. Ungezählte Reiß-Tests später, startete in der prallen Mittagssonne die Versuchsreihe mit einem Plastik-Kanister voll Wasser. Gegen 15 Uhr erst flog Schwiderek los. Und alles nur, um für

den "Fake Check" voi testen, ob ein auf "Y Internet unter "Hun hot" gezeigter Spot ist, oder nachbearbe

Das Ergebnis steht mittag jedenfalls ein Quot erat demonstrar Versuch ist geglückt.

Siemens Die lange Reise des Generators für das neue Gas-und-Dampf-Kraftwerk der El

# Rekordtransport pe

Größter und schwerster technisch möglicher Eisenbahntransport Europas.

#### PETER SEIPEL

Wien. Gut angekommen – seine weite Reise von Amerika nach Oberösterreich hat das Herzstück des neuen Gas-und-Dampf-Kraftwerkes am Kraftwerksstandort Timelkam der Energie AG Oberösterreich nun erfolgreich abgeschlossen. Vor Kurzem legte der 347 Tonnen schwere Siemens-Generator die letzten 70 Kilometer von Linz an seinen neuen Standort zurück, und nahm dafür den größten und schwersten technisch möglichen Eisenbahntransport Europas in Anspruch.

Den ersten Teil des Weges brachte der Generator von Charlotte (North Carolina, USA) nach Linz schwimmend hinter sich. Über den Atlantik war der Generator als Seefracht unterwegs, dann wurde er auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal von Antwerpen nach Linz verschifft.

Der 347.728 Kilogramm schwere Generator aus dem Siemens-Werk in Charlotte ist das zentrale Aggregat des neuen 400 MW-Gas-und-Dampf-Kraftwerkes in Timelkam. Er wird ab Herbst 2008 Strom für 700.000 Haushalte produzieren und nachhaltig die Versorgung in Oberösterreich absichern.

dem Jahresstromverbrauch von rund 700.000 Haushalten. Das Kraftwerk wird im Herbst 2008 in Betrieb gehen und die Eigenerzeugung der Energie AG Oberösterreich von rund 50 auf nahezu 70% erhöhen.

Siemens Österreich lieferte nach einem internationalen Ausschreibungsverfahren das Herzstück des Kraftwerks, die Gas- und Dampfturbinenanlage. Das Gas-und-Dampf-Kraftwerk ist ein Gemeinschaftskraftwerk der Energie AG Oberösterreich und der schweizerischen Groupé E SA.

Siemens Power Generation ist ein weltweit führender Komponenten-

#### Die Transport-Tüftler

Insgesamt ist der Generator 12,6 Meter lang und jeweils vier Meter breit und hoch. Um den Riesen auf dem Schienenweg transportieren zu können, musste eine spezielle Tragevorrichtung entwickelt werden. Knapp ein Jahr lang tüftelten die Experten der auf Sondertransporte spezialisierten Welser Firma Felbermayr an Konstruktion und Bau, um das höchste zulässige Gesamtgewicht nicht zu überschreiten.

Bis zum letzten Kilogramm wurde diese Gewichtsgrenze ausgenutzt – mehr als 600.000 Kilogramm können auf Europas Schienen nicht transportiert werden. Damit ist der Transport der größte technisch mögliche Eisenbahntransport Europas. Das Gespann hatte eine Gesamtlänge (ohne Lokomotive) von 64 Metern und rollte (überwiegend in Langsamfahrt) auf 32 Achsen durch Oberösterreich.

Für das Passieren vieler Engstellen entlang der Eisenbahnstrecke musste das Gespann zudem so konstruiert werden, dass sich die Ladung während der Fahrt um mehr als einen halben Meter zur Seite schwenken lässt. Damit konnte verhindert werden, dass Signalanlagen oder Bahnsteige beschädigt werden.

und Anlagenlieferant für Unternehmen der Energie- und Stromwirtschaft. Neben fossil befeuerten Turbomaschinen (Gas- und Dampfturbinen), Generatoren und Kraftwerken entwickelt Siemens Power Generation auch Windenergieanlagen für die Onshore- und Offshore-Anwendung.

Im Geschäftsjahr 2007 erzielte das Unternehmen mit rund 40.500 MitarbeiterInnen einen Umsatz von über 12 Mrd. € und verzeichnete Auftragseingänge im Wert von 18 Mrd. €. Rund ein Fünftel der weltweit installierten Kraftwerksleistung stammt von Siemens.

www.siemens.com

**INSIDE YOUR BUSINESS** 

nergie AG Oberösterreich am Standort Timelkam

# r Eisenbahn



Der 347 Tonnen schwere Siemens-Generator reiste per Schiff und Bahn nach Linz.



# Iogisti



medianet

ım grück

Felbermayr transportierte erfolgreich 1.100 Tonnen Kraftwerkskomponenten Seite 29

#### Leitungswechsel



Neu bei Felbermayr: Ewerz.

Personalwechsel bei Felbermayr in Stams. Für die Fortsetzung des erfolgreichen Weges im Bereich Spezialtiefban wurde DI Jürgen Ewerz zum Niederlassungsleiter ernannt "Wir sind überzeugt, mit Herrn Jürgen Ewerz einen engagierten und bestens geeigneten Mitarbeiter für diese Aufgabe gefunden zu haben", ist auch Horst Felbermayr, Chef der Firmengruppe, optimistisch. Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels/Oberösterreich ist mit 32 Standorten in elf Ländern Europas vertreten.

126

# The power of motion

The name **Felbermayr** stands for peak performance in terms of special and heavy transportation on road, rail and water

elbermayr GmbH is the parent company of 16 subsidiaries, whose focal activities are mainly concentrated in the fields of transport and lifting technology and civil engineering. With 32 sites in 11 countries, the Felbermavr Group is represented throughout Europe and its range of products, especially in the field of transport, is successfully marketed throughout the entire world. One of the company's main strengths is realising complete solutions, which have been planned through to the smallest detail. Within the field of transport, the basis for the company's strength lays in the integration of all three transport channels: road, rail and water. In addition, the extensive spectrum of services includes the disposal of large-scale units, the complete positioning of foundations, port handling and the storage of super-heavy freight.

Currently, the Felbermayr Group employs about 1500 qualified personnel who specialise in the fields of special transport, mobile crane and working platform hire, heavy lift handling and civil engineering. This range of services is complemented by the local distribution of gravel and ready-mixed concrete as well as by



building waste recycling, container rental and waste management.

Felbermayr believes that a successful project can only occur with the combination of technology and knowledge. Its range of transport and lifting equipment can cope with almost any demands, and the employees of the Felbermayr Group are set apart by their strong identification with the company and their ability to work constructively together. According to Felbermayr, it is these employees who, supported by the most up-to-date tools, succeed in exceeding customer requirements on both demanding assignments and routine jobs.

In fact, fulfilling its customers' requirements is what Felbermayr sees as 'quality' and is therefore a basic prerequisite for its daily work. It almost goes without saying that it also holds internationally recognised certifications such as ISO 9001 and SGU/SCC. This dedication to quality extends to maintaining a watchful eye on health and safety as well as protecting natural resources and the environment.

The Felbermayr division located in Wels, Austria has been one subsidiary that has already seen some exciting activity in 2008. In

January, the company was responsible for transporting a 348 tonne generator to Energie AG's new gas and steam power station in Upper Austria, a journey that took about a month. Along the route there were about 1000 kilometres of traffic carriers such as water, rail and road, all of which were managed by Felbermayr as the general agent. The highlight of the transport was the largest and most difficult rail journey in Europe - carried out by the Felbermayr ITB department.

Following a journey on both ocean and river, the load was lifted from the ship by portal crane and temporarily stored on 'Bongossi wood' in order to be subsequently unloaded onto a 32-axle special wagon from the Felbermayr ITB (International Low-Loader Rail Transports) department.

Wolfgang Schellerer, managing director of Felbermayr Transport & Hebetechnik (hoisting technology) explained that the reason for the railway transport on a relatively short distance was because: "The generator had a width and height of about four metres and a weight of 348 tones and would not have been allowed on the road."

But the railway transport for this heavy piece also challenged the ITB

Bis zu 40 Tonnen können mit einem der sechs Luftkissen gehoben und transportiert werden. Insgesamt macht das also eine "Hubleistung" von 240 Tonnen - Unglaublich aber wahr: "Die Luftkissen sind über ein Schlauchsystem mit dem Kompressor verbunden, ein zwischengeschaltetes Ventilsystem erlaubt die notwenige Dosierung des Luftdrucks", erklärt Sascha Golubich von der Niederlassung Lanzendorf. Voraussetzung dafür ist eine Luftlieferleistung von etwa 16.000 Liter Luft pro Minute. Ein Betriebsdruck von 4 bar sei aber völlig ausreichend spricht Golubich aus der



Felbermayr: Brückentragwerkselemente mit Luftkissen eingeschoben

# Eine "windige" Angelegenheit

Ende Mai stellten Mitarbeiter der Abteilung Einbringung, der NL-Lanzendorf, drei Stahlbeton-Brückentragwerkselemente auf dafür vorgesehene Fundamente. Das besondere daran: Die bis zu 220 Tonnen schweren Elemente "schwebten" auf ihren Bestimmungsort.

Praxis: "Ein höherer Druck würde das dosieren der Luftmenge über die Ventilhebel nur zusätzlich erschweren". Ort des Geschehens für den erstmaligen Einsatz des gesamten Systems war die Baustelle einer Autobahnabfahrt in Wiener Neudorf östlich von Wien. Dabei wurden drei Stahlbeton-Brückentragwerkselemente mit 220, 180 und 140 Tonnen auf ein Hilfsfundament für das weitere verschieben mittels der Luftkissen gehoben. Die Hübe auf die Sockel seien noch mit zwei Kränen zu bewerkstelligen gewesen. Zum Einsatz kamen ein LTM 1400 und ein LTM 1500 mit maximalen Traglasten von 400 und 500 Tonnen. Aufgrund der großen Ausladung der Ausleger mussten die Betonelemente dann aber die letzten Meter bis zum endgültigen Bestimmungsort auf dem Hilfsfundament mittels der Luftkissen geschoben werden. "Das System hat sich bestens bewährt und hat unserem Kunden den Einsatz eines noch traglaststärkeren Kranes, der

mit erheblichen Mehrkosten verbun-

den gewesen wäre, erspart", freut sich auch Bereichsleiter Peter Wolfram, der

die Premiere interessiert mitverfolgte. Seiner Ansicht nach sei das System auch für die Einbringung von schweren Maschinen in Fabrikhallen und ähnlichem bestens geeignet: "Dort sind meist glatte Böden vorhanden", womit die Voraussetzungen für die "Schwebefahrt" optimal erfüllt seien. Sollte der Untergrund aber einmal etwas rauher sein, kann man sich immer noch mit Kunststoffmatten abhelfen und so tonnenschwere Komponenten mit geringem Kraftaufwand Zentimeter genau positionieren.

#### **Europaweit vertreten**

Die Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 32 Standorten in 11 Ländern Europas vertreten. Im Jahr 2007 wurde mit 1650 Mitarbeitern ein Nettoumsatz von rund 330 Mio. Euro erwirtschaftet. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hoch- und Tiefbautätigkeiten – bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau, kurz FST genannt.







Bereits seit 2005 ist die Felbermayr Transport- und He- werken auf dieser Strecke zähbetechnik für die Tunnelkette len der Reiserbergtunnel mit Perschling in Niederösterreich 1.370 m Länge, der 3.293 m lanim Einsatz. Die rund 44 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen St. Pölten und Wien ist nel. Letzterer ist allerdings noch ein wesentlicher Abschnitt des in Arbeit. viergleisigen Ausbaus der Westbahn von Wien nach Wels.

Zu den herausragenden Bauge Stierschweiffeldtunnel und der 2.775 m lange Rainbergtun-

"Der Bohrkopf ist bereits eingehoben, jetzt geht's da28 Achsen parallel gekoppelt mit je 4 Rädern.

rum, die beiden insgesamt 510 t schweren Nachläufer zum Bohrkopf zu transportieren", so Günther Wimmer von der Felbermayr-Projektabteilung in

Der SPMT - ein "self-propelled-modular transporter", der aufgrund hydraulisch angetriebener Achsen keine Zugmaschine benötigt, - ist das ideale Fahrzeug für diesen Einsatz.



Schwertransportmagazin STM Nr. 22 | 2008

Zwei sogenannte Powerpacks mit je rund 500 PS bringen die nötige Kraft.

Zum Einsatz gekommen ist das Kraftpaket in der Konfiguration "14-achs, four-file", was soviel bedeutet wie 28 Achsen parallel gekoppelt mit je 4 Rädern. Mit einer Traglast von 40 t pro Achse kann das Hightech-Gefährt somit in der bestehenden Konfiguration bis zu 560 t Last aufnehmen und auch hochheben.

"Für die Beladung fuhren wir mit dem SPMT unter die Nachläufer, hoben sie hoch, sicherten die Last, und schon waren wir abfahrbereit", erklärt Wimmer den Ladevorgang.

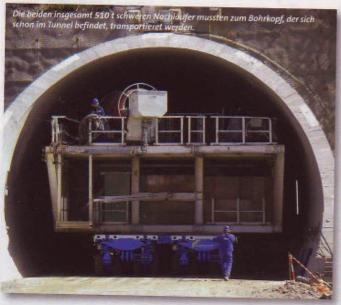
Theoretisch hätten die beiden Nachläufer mit insgesamt 510 t auch auf einmal vom Reiserbergtunnel zum etwa 15 km entfernten Raingrubentunnel transportiert werden können.

Aus transport- und montagetechnischen Gründen wurden die beiden Nachläufer aber in je zwei Teilen befördert. In der Praxis ergab das noch immer Stückgewichte von bis zu 140 t. stellt haben. Man kann ihn auf den Zentimeter genau manövrieren, damit ist er für die ganz engen Sachen ideal", resümiert

In puncto Höchstgeschwindigkeit kann es die Neuanschaffung mit 12 km/h zwar nicht mit einer Zugmaschine aufnehmen – der Einsatzzweck ist auch ganz ein anderer – bewährt hat sich der SPMT laut Wimmer aber allemal: "Das ist genau das, was wir uns vorge-

stellt haben. Man kann ihn auf den Zentimeter genau manövrieren, damit ist er für die ganz engen Sachen ideal", resümiert Wimmer über den Selbstfahrer, der sich auch auf einer Kraftwerksbaustelle im bayerischen Irsching schon bestens bewährte.

STM







(v.l.n.r.) Günter Scherlofsky mit Johann Lettenbichler, Stephan Goluch, TFG Gebiets Verkaufsleiter, sowie den Felbermayr-Kranprofis Josef Schwaighofer und Heinz Stecher nach erfolgter ATF 90G-4 Einweisung durch Markus Gruner, TFG Servicetechniker



#### Neuer Liebherr-Mobilbaukran MK 63 erobert Österreich

LEISTUNGSSTARK UND FLEXIBEL Die Baureihe der Liebherr-Mobilbaukrane wurde anlässlich der bauma um ein besonders kompaktes Modell, den Dreiachser MK 63, erweitert.

Dieser Mobilbaukran ist ein kompakter, flexibler und damit äußerst anpassungsfähiger Taxikran, welcher für den Einsatz in dicht bebauten Städten prädestiniert ist. Auf einem 3-Achs-Chassis erlaubt der MK 63 Ausladungen von maximal 36,0 m und bietet durch seine einzigartige 45°-Super-Steilstellung Hakenhöhen bis zu 47,9 m - ein absolutes Novum in dieser Fahrzeugklasse. Innovativ sind auch die erstmals bei Mobilbaukranen verwendeten Scheibenbremsen sowie die Möglichkeit der Ferndiagnose per Datenfernübertragung via Satellit. Für die Montage des MK 63 genügt eine Person - nicht zuletzt Dank des hohen Sicherheitsstandards durch die elektronische Montageüberwachung.

Die Unternehmensgruppe Felbermayr mit ihrer Zentrale in Wels ist europaweit ein kompetenter und

Liebherr Mobilbaukran MK63 als flexible Ergänzung zu den Liebherr Turmdrehkranen leistungsstarker Partner für Lösungen schwieriger Transport- und Montageaufgaben. Derzeit sind 1.500 bestens geschulte Mitarbeiter in den Bereichen Hebetechnik, Spezialtransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenverleih, Heavylifthandling, Hoch-, Tief- und Wasserbau tätig. Die Leistungspalette wird durch den Vertrieb von Kiesund Transportbeton, sowie den Recyclingbereich ergänzt. Unter dem Motto "Kraft in Bewegung" setzt die Firmengruppe Felbermayr die zwei neuen Liebherr-Mobilbaukrane MK 63 in der Sparte Kranverleih als typische Taxikrane

Hakenhöhe:

Ausladung:

Maximaltraglast:

bei Ausladung 36,0 m

bei Ausladung 26,5 m

Die Leistungsdaten des MK 63

Hakenhöhe mit 45°-Super-Steilstellung:

Traglast bei 26,5 m Ausladung an der Spitze:

Traglast bei 35,0 m Ausladung an der Spitze:

ein. Ein Gerät ist im Großraum Wien im Einsatz, das zweite Gerät verstärkt die Felbermayr-Kranflotte in Rumänien. Der MK 63 bietet somit eine optimale Ergänzung zu den Liebherr-Mobilkranen und kann seine Anpassungsfähigkeit durch den horizontalen Lastweg in Verbindung mit verschiedenen Hakenhöhen und der stufenlos höhenverstellbaren Liftkabine in den verschiedensten Arbeitseinsätzen täglich unter Beweis stellen.

Die Habau Unternehmensgruppe aus Perg in Oberösterreich verfolgt das Ziel, europaweit die bestverfügbare Qualität in den Bereichen

14,6 / 25,0 m

26,5; 36,0 m

47.9 m

41.2 m

2.850 kg

1.800 kg

8.000 kg

Hochbau, Tiefbau, Pipeline- und Fertigteilbau zu konkurrenzfähigen Preisen anzubieten. Für diese Unternehmensphilosophie sind modernste Werkzeuge notwendig. So hat sich die Firma Habau kürzlich für einen Liebherr-Mobilbaukran MK 63 entschieden. Dieser wird im Hochbau in den Bereichen Ausbau, sozialer Wohnbau, Gewerbebau, Sanierung, Brückenbau, sowie im Fertigteil- und Industriebau für die verschiedensten Bauaufgaben flexibel und wirtschaftlich eingesetzt. Durch die hohe Mobilität und außerordentliche Anpassungsfähigkeit ist der Liebherr-Mobilbaukran MK 63 flexibel und wirtschaftlich für die unterschiedlichsten Hebeanforderungen innerhalb kürzester Zeit einsatzbereit.

Liebherr Mobilbaukran MK63 als Taxikran der Firma Felbermayr



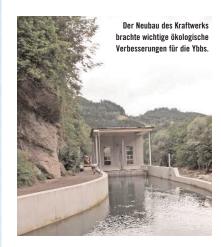




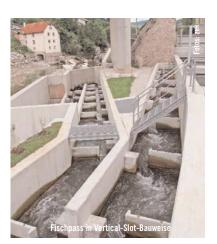
6 | 08 – Baumaschine Baugerät Baustelle – BBB

www.bbb.co.at

# Wasserkraft







## BÖHLER REALISIERT VORZEIGE-KRAFTWERK

Die Erhöhung des Eigenstrom-Anteils lag der Entscheidung von Böhler-Uddeholm Precision Strip zugrunde, das alte Wasserkraftwerk an der Ybbs durch ein modernes, neues zu ersetzen. So wurde im Laufe des Vorjahrs eine echte Vorzeige-Anlage im niederösterreichischen Sonntagberg am Tor zur Eisenstraße verwirklicht. Der Maschinensatz liefert heute genug Strom, dass man damit etwa 1.300 Haushalte versorgen könnte. Die erzeugte Energie wird allerdings zur Gänze im eigenen Werk verbraucht. Mit der neuen Anlage konnte die Eigenversorgungsquote bei Böhler-Uddeholm Precision Strip um 23 Prozent erhöht werden – und das mit 100 Prozent Ökostrom aus der Ybbs.

ie beiden Kraftwerke aus den Jahren 1880 und 1920 waren zweifellos sowohl baulich als auch technisch veraltet, die tiefen Spuren der Zeit nicht zu bestreiten. Vor diesem Hintergrund fällten die technische Geschäftsführung unter der Leitung von Ing. Leander Ahorner und der Aufsichtsrat 2004 die Entscheidung, ein neues Kraftwerk zu errichten, um mit moderner Technik die heutigen Möglichkeiten wirtschaftlicher Wasserkraftnutzung wahrzunehmen. Damit bewies sie nicht nur wirtschaftlichen Weitblick, sondern auch ökologisches Fingerspitzengefühl. Ing. Ahorner war sich dessen bewusst, dass ein neues Kraftwerk von der Konzeption her mit dem Altbestand nicht mehr viel gemein haben würde. Und damit sollte er Recht behalten. Für die Abteilung für technische Instandhaltung und Investitionen bedeutete das Projekt allerdings Neuland. "Wasserkraft war für unsere Abteilung etwas Neues. Bis dato hatten wir noch nie mit Behördenverfahren über Wasserrecht oder Umweltschutz zu tun. Es war eine Herausforderung", blickt Paul Kletsch, Leiter für technische Instandhaltung und Investitionen bei Böhler-Uddeholm Precision Strip in Sonntagberg, zurück.

#### **AUS ZWEI MACH EINS**

Zwei Maschinenstandorte an einer Ausleitungsstrecke schienen weder aus energiewirtschaftlicher noch aus ökologischer Sicht länger Sinn zu machen. Schnell wurde klar, dass durch eine Zusammenlegung der beiden Anlagen, die bis dato je rund 150 kW Leistung vorzuweisen hatten, ein einziges Kraftwerk mit rund 1 MW realisierbar wäre. Etwaige ökologische Bedenken hinsichtlich einer Beibehaltung des Ausleitungskanals konnten ausgeräumt werden, nachdem die Strecke im neuen Konzept um 300 Meter verkürzt wurde. "Uns lag der Schutz der Ybbs hier auch am Herzen. Daher wollten wir unbedingt ein Kraftwerk bauen, das im Einklang mit der Umwelt arbeitet", sagt Kletsch. Für dieses Bestreben steht unter anderem die moderne Fischaufstiegshilfe, die heute von Behördenseite bereits als mustergültig deklariert wurde.

Zunächst galt es für Paul Kletsch und sein Team, die Behördenverfahren zu einem posi-

# Wasserkraft

tiven Abschluss zu bringen und sich passende Partner für die Umsetzung zu suchen. "Die richtige Wahl der ausführenden Firmen ist der Schlüssel zum Erfolg - und wir haben es gut erwischt. Mit den drei Unternehmen ZT-FRITSCH GmbH aus Steyr für die Generalplanung, GHE für die Kraftwerksausrüstung und der Baufirma Felbermayr haben wir die Grundlage für eine erfolgreiche Projektabwicklung gelegt", so Kletsch. Unter dem Eindruck steigender Preise von Stahl und Kupfer schien es zu Anfang schwierig, das veranschlagte Budget für den Kraftwerksbau einzuhalten. Doch gerade das Planungsbüro ZT-FRITSCH GmbH habe in vielen kleineren und größeren Details geholfen einzusparen und das Budget im Rahmen zu halten. Und dabei waren keinerlei qualitative Einbußen vonnöten.

#### YBBS VON IHRER GEFÄHRLICHEN SEITE

Ende 2006 lagen schließlich sämtliche Genehmigungen für den Neubau des Kraftwerks vor. Den Bauarbeiten stand nun nichts mehr im Wege. Auch nicht jahreszeitlich bedingte Witterungsprobleme: Im milden Winter 2007 konnten die ersten Bagger am 7. Januar bereits den Dienst antreten und mit dem Abriss des Altbestands beginnen. Dabei fielen rund 15,000 m3 Material aus den alten Werken und dem Baugrubenaushub an. "9.000 m3 davon waren Fels, der zum Teil unter schwierigen Bedingungen abgesprengt werden musste", führt der Projektleiter von Böhler-Uddeholm weiter aus. Um den Anrainern und der Umwelt unnötige LKW-Transporte zu ersparen, wurde das Material großteils vor Ort aufbereitet und im Baufeld eingebaut beziehungsweise für Schüttungen verwendet.

Vor Beginn der Aushubarbeiten mussten noch etwa 600 m2 Spundwände zur Abdichtung der Baugrube gesetzt werden. Schließlich reichte die Baugrube bis fünf Meter unter den Wasserspiegel der Ybbs hinunter. Die Arbeiten des Bauteams von Felbermayr schritten in der Folge zügig voran, doch Rückschläge folgten auf den Fuß. "Gleich drei Hochwässer im März, Mai und im August haben uns die Baustelle völlig überschwemmt. Zeitweise haben wir sechs bis sieben Pumpen mit je 30 kW Leistung im Einsatz gehabt, um die Baugrube wieder trocken zu bekommen", schildert Kletsch die schlimmsten Kalamitäten im Bauverlauf, Sogar die betriebseigene Feuerwehreinheit leistete "Katastrophenhilfe", half den Schlamm nach den Hochwässern bestmöglich wieder zu entfernen und damit effektiv Baustillstände zu vermeiden. Dadurch konnte der ambitionierte Zeitplan von den beiden hauptbeteiligten Firmen auch bestens eingehalten werden.

#### ALLES AUS EINER HAND

Und nachdem die Bauarbeiten zum größten Teil abgeschlossen waren, konnten die Maschinen kommen. Und die hatten keinen allzu weiten Weg. Schließlich hatten sich die Verantwortlichen bei Böhler entschieden, die gesamte maschinentechnische, ebenso wie die elektrotechnische Ausrüstung und den Stahlwasserbau an GHE, das erfahrene Unternehmen aus dem oberösterreichischen Niederranna, zu vergeben. Die Argumente, so Kletsch, seien schließlich auf der Hand gelegen: "Wir wollten ein Unternehmen beauftragen, das uns alles aus einer Hand liefern kann. Damit ist gewährleistet, dass wir in einem Problemfall immer nur einen Ansprechpartner haben. Zum anderen haben wir eine Firma gesucht, die auch kompakt und flexibel genug ist, auf Kundenwünsche einzugehen. Und das traf eben bei GHE alles zu. Wir haben im Vorfeld auch das Werk in Niederranna besucht und waren schließlich von der Qualität von GHE überzeugt", lobt der Projektleiter.

Besonders angetan zeigt er sich von der steuerungstechnischen Lösung, "Wir haben für unser Team ein Kontrollsystem eingeführt, das uns unterschiedliche Daten über das Handy abrufbar macht. Dabei hat die Integration des von GHE angebotenen Steuerungs- und Überwachungssystem bestens funktioniert", sagt Kletsch, der darüber hinaus auch von der Steuerungszentrale im Böhler-Werk die Anlage kontrollieren und fernsteuern kann.

#### LOHNENDER EXKURS IN DIE WASSERKRAFT

Im Maschinenhaus arbeitet nun eine GHE-Kaplanturbine mit vertikaler Welle, die bei einer Ausbauwassermenge von 27 m3 und einer Bruttofallhöhe von 4,57 Meter eine Nennleistung von 1 MW bringt. Dabei treibt die Turbine über ein Getriebe einen ebenfalls sehr hochwertigen Generator aus dem Hause Hitzinger an.

In Summe erzeugt der Maschinensatz ungefähr 5,2 Mio. kWh. Dieser Jahresertrag bedeutet für das Böhler-Werk in Sonntagberg eine Erhöhung des Eigenversorgungsanteils von bisher 32 auf nunmehr 55 Prozent. Und das mit einem Ausleitungskraftwerk, das aus ökologischer Sicht Vorzeigecharakter aufweist. Für das Team der "Technischen Instandhaltung und Investitionen" erwies sich der Exkurs in das für sie bislang unbekannte Terrain der Kleinwasserkraft als interessante und wahrscheinlich sehr nützliche Erfahrung. Schließlich könnte dieses Knowhow noch das eine oder andere Mal von großem Nutzen für das Unternehmen sein.



este Zimmermannsarbeit für das Saugroh



ing des Laufrades





Engeneering Marke GHE - links ein Schnitt durch die Maschine, rechts Laufrad und Rechenreinigung

Technische Daten:

Ausbauwassermenge: 27 m<sup>3</sup>/s Fallhöhe: 4,57 m Turbine: Kaplanturbine Marke: Global Hydro Energy (GHE) Leistung: 1 MW Jahresarbeitsvermögen: 5,2 Mio. kWh

zek August 2008 27



Sondertransportbegleitung in Österreich vorbildlich

## Private können's besser

Österreich ist der einzige Staat Europas, in dem die Polizeibegleitung für Sondertransporte gänzlich nach dem Prinzip "privat public partnership" umgesetzt wurde. Bereits seit mehr als 5 Jahren werden im gesamten Bundesgebiet auch die "größten Brocken" durch Privatpersonen abgesichert.

#### Die Nummer 1

### Österreich wird geschult

Felbermayr ist das erste IPAF-Schulungszentrum in Österreich. "Das IPAF-Schulungsprogramm versetzt uns in die Lage, Arbeiten in der Höhe mit maximaler Effektivität und Sicherheit zu gewährleisten," so Robert Bauer, Leitung Bühne und Stapler in der Felbermayr Hebetechnik. "Auch unseren Kunden können wir damit eine noch professionellere Dienstleistung anbieten."

Das 1942 in Wels gegründete Familienunternehmen beschäftigt rund 1.500 Mitarbeiter in 32 Standorten in 11 Ländern. Rund 1.500 Arbeitsbühnen und Stapler vermietet Felbermayr unter anderem.





Bitte umsteigen – 1.100 t auf trimodaler Reise

Ein trimodaler Transport - also eine Beförderung auf Schiene, Straße und Wasser - war nötig, um Trafos und Generatoren in ein Kraftwerk nach Bulgarien zu schaffen.

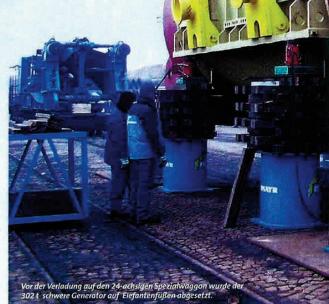
schweren Kraftwerkskomponenten unter der Federführung des Welser Transport- und Hebermayr.

Zwei Trafos und Generatoren waren es, die die lange Reise in Wroclaw für ins Kraftwerk rien. nach Bulgarien antraten.

Transportiert wurden die bis in den nördlich gelegenen insgesamt mehr als 1.100 t Hafen Gdynia an der Ostsee transportiert.

Dort angekommen, wurde die mehr als 4 m breite und fast betechnikunternehmens Fel- 10 m lange Komponente auf ein Hochseeschiff umgeladen und in einem weiten Bogen bis ins schwarze Meer transportiert. vom polnischen Alstom-Werk Zielhafen war Burgas in Bulga-

"Eine direkte Übernahme "Unsere polnischen Kollegen der Generatoren am Kai war haben gute Arbeit geleistet", wegen der örtlichen Bestimkommentiert Projektleiter Peter mungen im Hafen Burgas nicht



Die Behörden hatten den Transit des Schwertransports durch das Stadtzentrum nicht genehmigt.

302 t schweren Generator, über mehr als 500 km von Wroclaw

Stöttinger von der Felbermayr- möglich", erklärt Georg Schle-Projektabteilung in Wels den derer vom Felbermayr-Bereich Einsatz. In weniger als sieben ITB (Internationale Tieflader-Tagen haben sie das Herzstück Bahntransporte) der für das des künftigen Kraftwerks, einen Gelingen des Bahntransports verantwortlich zeichnet. Also musste der Generator im Ha-

einem Mattengleis im Hafengelände transportiert werden. Der anschließende Transport auf der Schiene war notwendig, da die Behörden der Stadt Burgas den Transit des Straßenschwer-

fen per Straßenfahrzeug bis zu transportes durch das Stadtzentrum nicht genehmigt hatten.

> Die Schienenlastfahrt wurde auf einem 24-achsigen Spezialwaggon durchgeführt. Schon bei der Hafenausfahrt zeigten sich die Vorzüge des Schienen-





38

Schwertransportmagazin STM Nr. 22 | 2008



#### Ein Betonfundament machte das Passieren einer Kurve für den mehr als 4 m breiten Transport beinahe unmöglich.

ment machte das Passieren eibreiten Transport beinahe undem Waggon seitlich verschoben werden kann, wurde das vermeintliche Ende der Fahrt nur zu einer routinemäßigen Verzögerung von wenigen Minuten.

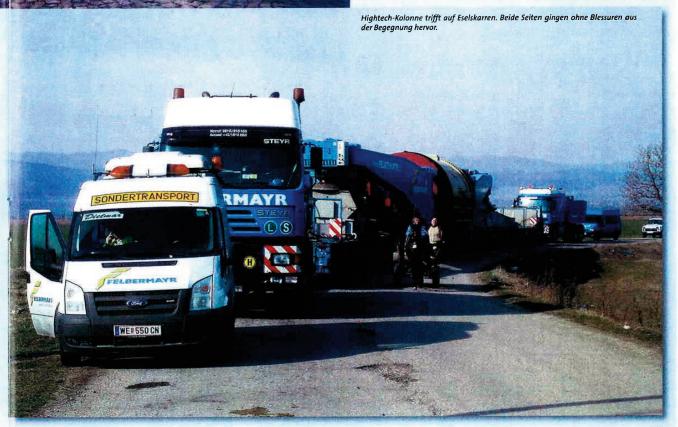
Etwa 20 km südwestlich vom Schwarzmeerhafen Burgas endete die Bahnfahrt, und der Generator wurde auf ein weiteres Schmankerl in Sachen Schwertransporttechnologie umgela-

Zum Einsatz kam eine so genannte Schnabelträgerbrücke. "Mit dieser Transportvorrichtung können Lasten von bis zu 500 t transportiert werden", sagt Stöttinger und erklärt die Besonderheit wie folgt: "Diese Transportkonfiguration ermöglicht die Verteilung der Last auf eine hohe Anzahl von Achsen

fahrzeuges - ein Betonfunda- und damit eine Reduktion der Achslasten, was besonders ner Kurve für den mehr als 4 m in Osteuropa sehr wichtig ist. Auch können wir mit dieser möglich. Doch da die Last auf Technologie die Ladung bei Bedarf auf eine Höhe von circa 2 m anheben, um in engen Kurven Hindernisse an der Kurveninnenseite zu überwinden."

> Die verbleibende Strecke bis zur etwa 250 km westlich vom schwarzen Meer gelegenen Kraftwerksbaustelle wurde auf der Straße zurückgelegt. "Für diese Strecke waren wir etwa zweieinhalb Tage unterwegs" so Stöttinger.

> Doch damit war noch lange nicht alles getan. Der zweite Generator wartete noch auf seine Abfahrt hat Mitte April sein Ziel in Galabovo erreicht haben.



STM Nr. 22 | 2008 Schwertransportmagazin

39

### Multifunktionelle Turnhalle errichtet

HERAUSFORDERUNG In rund 12 Monaten Bauzeit errichtet Felbermayr unter Beteiligung der Bereiche Hoch-, Tief- sowie dem Spezialtiefbau und der Hebetechnik auf 2.000 Quadratmeter eine Multifunktionsturnhalle die kaum Wünsche offen lässt.

"Schon vor dem Beginn der Bauarbeiten war klar, dass es keine leichte Aufgabe sein wird", erzählt Bauleiter Robert Stürzlinger vom Felbermayr-Hochbau und meint damit den hohen Grundwasserspiegel. Bedenken die sich auch nach dem Rammen von bis zu 14 m langen Spundbohlen nicht legten. "Wir hofften mit den Spundbohlen auf eine wasserundurchlässige Schicht im Erdreich zu gelangen,

um so das Nachfließen von Wasser in die Baugrube verhindern zu können", erklärt Stürzlinger. Doch dem war leider nicht so und so musste die Baugrube nach dem Aushub, mit bis zu 10 Pumpen und einer Gesamtleistung von 350 Litern pro Sekunde, trocken gehalten werden. Erst nach dem Abschluss der Baugrubensicherung, der Errichtung der Bodenplatte sowie dem Fertigstellen der Stahlbeton-

Schalungen von bis zu neun Meter Höhe wurden errichtet, die mit etwa 800 m³ Beton verfüllt wurden



wände und deren Abdichtung, war die Baugrube dicht und die Pumpen konnten abgestellt werden. Eine weitere Maßnahme für einen optimalen Baufortschritt war die "Rückankerung" der Spundbohlen durch Mitarbeiter des Felbermayr-Spezialtiefbaus (FST) um die Kopfverformung der Spundwände möglichst gering zu halten.

Der rasch wechselnde Grundwasserspiegel ist auch in den statischen Berechnungen der Bodenplatte berücksichtigt. "Die Bodenplatte wurde von den Mitarbeitern des Felbermayr-Spezialtiefbau mit insgesamt 180 Auftriebsankern im Erdreich verankert", nennt Stürzlinger die Sicherungsmaßnahme.

#### Schalungen von bis zu neun Metern Höhe

Nach der Felbermayr Rammtechnik und dem Bereich FST der auch die Baugrubensicherung durchführte war der Bereich Hochbau an der Reihe und errichtete Schalungen von bis zu 9 m Höhe, die mit etwa 800 m³ Beton verfüllt wurden. "Für die Kletterhalle setzten wir noch 5 m drauf um eine Höhe von 14 m zu erreichen", sagt Stürzlinger über das Objekt das nach der Fertigstellung auch über einen Gynnastikraum, zwei Tennisplätze



sowie Asphaltbahnen zum Stockschießen verfügen wird. Die Decke für die Turnhalle wurde mit 18 m langen und etwa 15 t schweren Hohldielen realisiert – eingehoben wurden die Betonkonstruktionen von zwei Felbermayr-Kränen, womit auch die Felbermayr Hebetechnik ihren Beitrag zur Realisierung des Objektes beitrug. Die Decke für die Turnhalle wurde mit 18 Meter langen und etwa 15 t schweren Hohldielen realisiert - eingehoben wurden die Betonkonstruktionen von zwei Felbermayr-Kränen

Abgeschlossen wird das Projekt Ende April 2009 mit der Außengestaltung der Anlage. Zuvor sind aber noch die Innenputz- und Estricharbeiten durchzuführen. Den Vollwärmeschutz wird das Felbermayr-Tochterunternehmen Sareno, Ulrichsberg, aufbringen.

www.felbermayr.cc

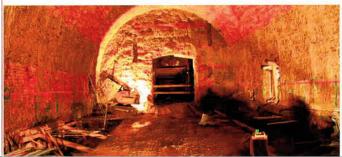
# bau.stelle

Revitalisierung der Sternbrauerei – 1. Bauabschnitt, Salzburg

# Erhaltung der historischen Fassade

Der erste Bauabschnitt der Revitalisierung der Sternbrauerei schreitet zügig voran. Die Pläne dafür stammen von Hariri & Hariri Achitecture in Zusammenarbeit mit dem Linzer Büro kleboth lindinger partners. Mit dem Bau wurde die Felbermayr Bau GmbH beauftragt. Die Revitalisierung dieses Altbaus ist ein entscheidender Teil des gesamten Projektes. Das Bauvorhaben besteht aus insgesamt sechs Gebäuden, die in drei Bauabschnitten auf dem 15.275 Quadratmeter großen Areal entstehen. Der Bauabschnitt eins widmet sich der Revitalisierung des Altbaus. Dieses Gebäude verbindet das Projekt mit der früheren Nutzung und seinem Namen. Auf dem zu bebauenden Areal überlagert weich bindiger Salzburger Seeton das Konglomeratgestein der Stadtberge mit bis zu zehn Metern Mächtigkeit. Diese Tatsache stellt eine große Herausforderung dar. Um das Gebäude von unten vollständig trockenzulegen und insgesamt zu stabilisieren, wurde es auf eine mit den Fundamentwänden verzahnte Bodenplatte gestellt. Getragen wird diese von 350 Ibo-Pfählen mit einer Länge bis zu 14 Metern, die unmittelbar neben die tragenden Fundamente eingebohrt und unterhalb des Seetons zwei Meter tief in den Konglomerat eingebunden wurden. Bei den Gewölben stellte bereits das Einbringen des Bohrgerätes und das Einfräsen der Verzahnungen für die Bodenplatte eine große Herausforderung dar. Etwas einfacher gestaltete sich das Einbohren der Ibo-Pfähle unterhalb des Gebäudes. Hier wurden die Decken und die nichttragenden Wände entfernt, die neue Fundamentierung konnte somit in offener Bauweise hergestellt werden. Die straßenseitige Fassade wird mit dem Einbinden der neuen Decke und mit dem Aufziehen tragender Wände wieder ausgesteift. Restauratoren werden sich bei der Material- und Farbauswahl an historische Vorgaben halten. Nach der Fertigstellung Mitte 2009 wird das Brauereigebäude einer gemischten Nutzung zugeführt.

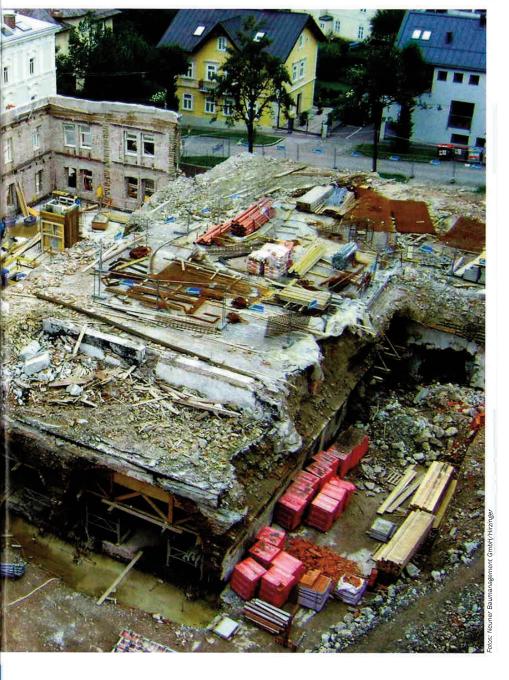












# An der Grenze des Mach

Die österreichische Felbermayer-Gruppe fährt einen kontinuierlicher Trimodale Konzepte für Schwerlasten aller Art sind die

Von Peter Kudlicza

Icht ohne Stolz präsentiert Horst Felbermayr, Geschäftsführer des gleichnamigen Schwertransportunternehmens in Wels/Oberösterreich, den 56-seitigen "Pressespiegel" für das Jahr 2007: Die Medienberichte über den Familienbetrieb enthalten Schlagzeilen wie "785 Tonnen gehen von Linz auf die Reise", "Felbermayr befördert für den Kreml Spitäler und Weltraumraketen" oder "Ein Koloss rollt zum Wasser".

Doch um keinen falschen Eindruck zu erwecken: "Natürlich ernähren wir uns auch von 08/15-Transporten", versichert Felbermayr." Und von einem Geschäftsfeld, das weniger im Rampenlicht steht: Vom Hoch- und Tiefbau,



Stückgewichte von bis zu 1000 t kann die Felbermayr-Flotte auf der Straße transportieren.



fernt werden oder befestigte Zufahrtsstraßen eigens angelegt werden mussten. Die Kombination von Know-how und Technik versetzt Felbermayr in die Lage, praktisch jeden Spezial- und Sondertransport abzuwickeln. Bisher wurden in ganz Europa Stückgewichte von bis zu 1000 t sowie Abmessungen von 13 m Länge und 10 m Breite auf der Straße transportiert.

Eigene Flotte. Das jeweils geeignete Transportfahrzeug können die Fachleute aus einer Flotte von Spezial-Sattelzugmaschinen mit Leistungen von etwa 800 PS und Sattelaufliegern, Semi- und Tiefbettaufliegern sowie Schwertransport- Hydraulikachsmodulen mit bis zu 1000 t Tragfähigkeit auswählen. Erst kürzlich wurden – als Österreich-Premiere – ferngesteu-

erte "Self Prope (SPMT) beschaft zu 48 Achslinien nierbar, entwed Kopplung oder sich die Achsen ken lassen, ka Längs- und Qu die seit 1994 ar Sondertransport

# baren

n Wachstumskurs. Basis.



lled Modular Trailer"
t. Die Module sind bis
n miteinander kombier durch mechanische
m freien Verbund. Da
um 90 Grad schwennn das Fahrzeug in
errichtung fahren. Für
igebotenen Schienene stehen Spezialwag-

gons mit 6 bis 32 Achsen und Tragfähigkeiten bis zu 500 t zur Verfügung. Sie können durch Modulbauweise flexibel eingesetzt werden.

Trimodaler Hafen. Auf dem Wasser werden Bauteile mit größten Abmessungen und höchsten Gewichten im Ro/Ro-Verkehr befördert. In die Transportkette kann der eigene trimodale Schwerlasthafen in der oberösterreichischen Landeshauptstadt Linz integriert werden. Zudem betreibt Felbermayr in Salzmünde an der Saale eine weitere Ro/Ro-Anlage.

Mit über 1800 Arbeitsbühnen, rund 300 Mobilkranen mit Traglasten bis 800 t und mit Raupenkranen – der stärkste kann 1000 t tragen – ist das Unternehmen in der Hebetechnik "für Aufträge an der Grenze des Machbaren gerüstet", verweist Firmenchef Felbermayr abschließend.

DVZ 18.10.2008



Peter Kudlicza,
Fachiournalist, Amstetten.

von Kieswerken und vom Abfall- und Recyclinggeschäft. Auch dort stehen spektakuläre Projekte in den Auftragsbüchern: Die Sprengung einer Autobahnbrücke etwa, die durch ein neues Bauwerk ersetzt wird, die Sicherung von verwittertem Fels am Sonnblick in 3200 m Höhe oder die Stabilisierung einer gefährlichen Hangrutschung am Ufer des oberösterreichischen Traunsees. Etwa ein Drittel des Umsatzes des Familienunternehmens entfällt auf den Baubetrieb, der Rest auf die Geschäftsfelder Transport- und Hebetechnik.

Im Vorjahr erwirtschaftete die Gruppe mit 32 Standorten in 11 Ländern einen Nettoumsatz von rund 330 Mio. EUR. Fünf Jahre zuvor, im Jahr 2002, sind es knapp 120 Mio. EUR gewesen. Im gleichen Zeitraum hat sich die Zahl der Mitarbeiter auf 1510 fast verdoppelt. "Nach derzeitigem Stand ist abzusehen, dass wir dieses Jahr an der 400-Mio.-EUR-Grenze kratzen werden", vermutet Felbermayr.

Großinvestitionen in Spezialfahrzeuge, Krane und technisches Equipment sichern den Hightech-Vorsprung des Unternehmens. Sie sind neben dem Ausbau der Dienstleistungen sowie den "langjährigen bestens ausgebildeten und hochmotivierten Mitarbeitern" (Felbermayr) die Wachstumstreiber. Mit den eigenen Mitarbeitern kann Felbermayr alle Aufgaben abdecken; nur die Baustatik wird an externe Ingenieurbüros vergeben. Sonst wird fast nur dann outgesourct, wenn die eigenen Kapazitäten ausgeschöpft sind.

Übernahmen. Auffallend ist, dass alle "Beteiligungen" an anderen Firmen – darunter BauTrans (Sonder- und Schwertransporte in Lauterach/Vorarlberg und Budapest)), Burope-Lloyd (Schwertransporte/Russland), Sareno (Wärmedämmung) oder die ehemalige auf Schwertransporte und Schwermontage spezialisierte Firma Wirzius in Hilden bei Düsseldorf – im Grunde komplette Übernahmen sind. Ob das eine Unternehmensphilosophie ist? "Das kann man so sagen", bestätigt das Familienoberhaupt und spricht von "straffer Struktur" und "klarer Ausrichtung".

Im Transportbereich liegt die Basis für Komplettlösungen in der Integration der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser. Lagermöglichkeiten und ein Industriehafen für den Umschlag schwerster Güter ergänzen das Angebot, das von der Konstruktionsberatung über die Transportoptimierung bis zur exakten Erfassung der Transportsituation reicht. Hinzu kommt die Abwicklung aller Genehmigungsverfahren, die Planung, Organisation und Durchführung des Transports sowie die Einbringung vor Ort. Oft sind auch umfangreiche Arbeiten zur Instandsetzung oder Rekultivierung notwendig, wenn Zäune, Verkehrszeichen oder Lichtmasten vorübergehend ent-

## Baumaschinen unter Plane

SCHWERLASTTRAILER. Einen nach Kundenwunsch gefertigten, ausziehbaren Vier-Achs-Tiefbett-Sattelanhänger mit Vorlaufdolly und Andockachse hat Meusburger auf der IAA vorgestellt. Transporte von "schweren Jungs" unter Plane stellen für dieses "Gespann" kein Problem dar. Ebenso wurde im Tiefbett eine seitlich abgesetzte Ladefläche konstruiert, um ein Maximum an Innenhöhe für Ketten- und Radgeräte zu erreichen. Ein ausziehbarer Zentralrahmen bietet eine Tiefbettlänge von maximal 11.500 mm. Der abfahrbare Schwanenhals, kombiniert mit hydraulisch verbreiterbaren Mittelrungen, ermöglicht die Aufnahme von überdimensionierten Ladungen (bis 5 m Breite) von vorne. Ein erhöht fahrbares Hubdach (+400 mm) erweitert die Möglichkeiten der Ladungsaufnahme auf ein Maximum.



#### Auf weichen Sohlen

● ● Felbermayr transportiert Transformator mit Selbstfahrern

**SCHWERLASTVERKEHR.** Bereits im April wurde ein alter Trafo im steirischen Umspannwerk Hessenberg abtransportiert und die Vorbereitungen für den Einbau des neuen Trafos haben begonnen. Mitte September war es dann soweit. Ein SPMT übernahm anstelle eines deutlich länger laufenden Lastzuges den Nachfolger. Der neue Tra-

fo war ablieferungsbereit und damit konnte man am Ende des Transportweges zum neuen Standort die letzte Etappe vom Bahnhof Donawitz bis in das Umspannwerk Hessenberg unter die Räder nehmen.

Das Besondere daran: Der 221 t schwere Trafo wurde nicht, wie üblich, mit Sattelzugmaschine und Anhänger, sondern mit einem so genannten "Selbstfahrer" die letzten 10 km auf Bundesund Landstraße zum Zielort transportiert. Die ersten 80 km vom Auftraggeber und Trafoproduzenten, der Siemens Transformers Austria in Weiz, wurden vom Felbermayr-Bereich ITB (Internationale Tieflader-Bahntransporte), welcher auch die Gesamtleitung des Transportprojektes innehatte, mittels 20-achsigem Tiefladewaggon durchgeführt.

"Am Zielort der ersten Etappe wurde dann der 221 t schwere Trafo von unseren Kollegen der Linzer Schwermontageabteilung mittels Hubgerüst auf den SPMT (Self Propelled Modular Trailer) umgeschlagen und für den Straßentransport vorbereitet", erklärt Jürgen Steinbrecher von der Felbermayr-Transportabteilung in Wels. Die verbleibenden 10 km auf Bundes- und Landstraße führten zum Teil über abschüssige Abschnitte und enge Kurvenradien.

Damit ist auch erklärt, warum der SPMT und nicht eine herkömmliche Zugmaschine-Tieflader-Kombination zum Einsatz kam, weiß Steinbrecher zu berichten: "Mit dem SPMT können nicht nur engste Kurvenradien bewältigt werden, er verfügt auch über einen hydraulischen Ausgleich, mit dem eine Lageveränderung der Last in Längs- und Querrichtung möglich ist."



Ein weiteres Hindernis war ein Bahnübergang, bei dem für den insgesamt 6,10 m hohen Transport die Oberleitung temporär angehoben werden musste. Besonderheit bei diesem Transport, der im Auftrag von Siemens Transformers Austria für die VERBUND-Austrian Power Grid AG durchgeführt wurde, war auch der erstmalige Einsatz des SPMT auf einer öffentlichen Straße. "Dankenswerter Weise wurde uns dafür seitens der Landesregierung eine Bewilligung erteilt", freut sich Steinbrecher über die Koope-

rationsbereitschaft der Behörde. Erfolgreich abgeschlossen wurde der Transport mit der Fundamentstellung des Trafos im Umspannwerk. Mit der Inbetriebnahme des Trafos Mitte November 2008 wird, nach Angaben der VERBUND Austrian Power Grid AG, eine deutliche Verbesserung der Lärm- und Umweltbedingungen erfolgen. Denn: Ergänzend zur Erhöhung von Leistung und Betriebssicherheit soll mit der Neuinstallation auch eine Verbesserung für die Anwohner erreicht werden.

# Mit einem «Selbstfahrer» unterwegs

Der österreichische Schwergutspeziaist Felbermayr hatte kürzlich die Aufgabe, einen fabrikneuen, 221 t schweren Trafo des Herstellers Siemens Transformers Austria ins österreichische Umspannwerk in Hessenberg zu transportieren. Die letzten Kilometer absolvierte das Schwergewicht auf einem so genannten «Selbstfahrer»

Bereits im April wurde der alte Trafo im steirischen Umspannwerk Hessenberg (Österreich) abtransportiert und mit den Vorbereitungen für den Einbau des neuen Trafos begonnen. Mitte September war es dann soweit. Die ersten 80 Kilometer vom Auftraggeber und Trafoproduzenten, der Siemens Transformers Austria in Weiz, wurden vom Felbermayr Bereich ITB (Internationale Tieflader-Bahntransporte), welcher auch die Gesamtleitung des Transportprojektes innehatte, mittels 20-achsigem Tiefladewaggon durchgeführt. «Am Zielort der ersten Etappe wurde dann der 221 t schwere Trafo von der Linzer Schwermontageabteilung mittels Hubgerüst auf einen so genannten «Selbstfahrer» mit dem Fachkürzel SPMT (Self Propelled Modular Trailer) umgeschlagen und für den Strassentransport

vorbereitet», erklärte Jürgen Steinbrecher von der Felbermayr-Transportabteilung in Wels. Die letzte Etappe vom Bahnhof Donawitz bis in das Umspannwerk Hessenberg konnte beginnen.

#### Schwieriges Gelände

Die verbleibenden zehn Kilometer auf Bundes- und Landesstrasse führten zum Teil über abschüssige Abschnitte und enge Kurvenradien. Dies sei der Grund, warum der SPMT und nicht eine herkömmliche Zugmaschine-Tieflader-Kombination zum Einsatz kam, weiss Steinbrecher zu berichten: «Mit dem SPMT können nicht nur engste Kurvenradien bewältigt werden, er verfügt auch über einen hydraulischen Ausgleich, mit dem eine Lageveränderung der Last in Längs- und Querrichtung möglich ist.»



Der 221 t schwere Trafo wird am Bahnhof Donawitz auf ein

Ein weiteres Hindernis war ein Bahnübergang, wo für den insgesamt 6,10 m hohen Transport die Oberleitung temporär angehoben werden musste. Eine



«Selbstfahrer» respektive «Self Propelled Modular Trailer» eignen sich besonders für Schwertransporte auf kurvenreichen oder abschüssigen Strassen.

Heavylift/Breakbulk Special - ITZ 47-48 2008



so genannten «Self Propelled Modular Trailer» umgeladen.

Besonderheit bei diesem Transport, der im Auftrag von Siemens Transformers Austria für die Verbund-Austrian Power Grid AG durchgeführt wurde, war auch der erstmalige Einsatz des SPMT auf einer öffentlichen Strasse. «Dankenswerter Weise wurde uns dafür seitens der Landesregierung eine Bewilligung erteilt», freute sich Steinbrecher über die Kooperationsbereitschaft der Behörde.

#### Betriebsaufnahme Mitte November

Erfolgreich abgeschlossen wurde der Transport mit der Fundamentstellung des Trafos im Umspannwerk. Mit der Inbetriebnahme des Trafos Mitte November 2008 sei laut Verbund-Austrian Power Grid AG eine deutliche Verbesserung der Lärm- und Umweltbedingungen erfolgt; ergänzend zur Erhöhung von Leistung und Betriebssicherheit soll damit auch eine Verbesserung für die Anrainer erreicht werden.

Die auf Spezial- und Schwertransporte spezialisiert Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels (Österreich) ist mit 32 Standorten in elf Ländern Europas vertreten. Im Jahr 2007 wurde mit 1650 Mitarbeitern ein Nettoumsatz von rund 330 Mio. Euro erwirtschaftet.

www.felbermayr.cc



Kompetenz und Qualität

# **STEIL BERGAUF**

Die Felbermayr Transport- und Hebetechnik Graz ist auf dem Weg an die Spitze.

Die Niederlassung der Felbermayr Transport- und Hebetechnik in Graz.



Wer Felbermayr hört, denkt an Schwertransporte und Kraneinsätze mit Tonnagen jenseits von 100 Tonnen. Der Fuhrpark des Paradeunternehmens, das sich auch als Baufirma einen Namen gemacht hat, verstärkt nun auch in der Steiermark sein Engagement.

Angebot. "Mit einem Mietprogramm von rund 30 Mobilkränen sowie 200 Arbeitsbühnen und Staplern sind wir sehr gut aufgestellt", weiß Konrad Vollmann, Bereichsleiter für die Steiermark. "Unser engagiertes Team und

der modernste Fuhrpark bietet für jeden Kunden, egal, ob Privatkunde oder Groß- bzw. Industriekunde, die optimale Lösung."



"Das Geheimnis unseres Erfolgs ist ein Team, das geschlossen hinter dem Unternehmen steht."

Konrad Vollmann Bereichsleiter Steiermark

betechnik, verfügt Felbermayr bei Sonder- und Schwertransporten über umfangreiche Kompetenz. Gemeinsam mit dem Tochterunternehmen BauTrans werden etwa 250 Schwerlastgarnituren durch ganz Europa bewegt. Die Niederlassung Graz ist für Transportgüter wie Baugeräte, Anlagenteile oder Transformatoren mit Spezialfahrzeugen bestens gerüstet. Für Felbermayr-Kunden endet der Auftrag nicht mit dem Erreichen des Zielortes: "Wir verfügen über vielfältige hydraulische Geräte zur Fundamentstellung der tonnenschweren Komponenten." Ergänzend dazu stehen in der Felbermayr-Niederlassung Graz auch eine Lagerhalle und Freilagerflächen mit mehr als 12.000 Quadratmeter zur Vermietung bereit.

Bewegung. So wie in der He-

**Teamwork.** Stellvertretend für 13 weitere Standorte in Österreich ist Konrad Vollmann, zusammen mit über 50 Mitarbeitern, sehr erfolgreich in der Transport- und Hebetechnik tätig – individuelle Kundenanfragen werden rasch und effizient bearbeitet. Konrad Vollmann und sein Team sind für Sie rund um die Uhr erreichbar: Mobil 0664/6198393 k.vollmann@felbermayr.cc Felbermayr Transport- und Hebetechnik GmbH & Co KG, Niederlassung Graz, Hafnerstraße 207, 8054 Graz, Tel.: 0316/24 30 30.

#### **Facts**

Die Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels, ist mit 32 Standorten in 11 Ländern Europas vertreten.

Im Jahr 2007 wurde mit 1.650 Mitarbeitern ein Nettoumsatz von rund 330 Millionen Euro erwirtschaftet. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hoch- und Tiefbautätigkeiten — bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau, kurz FST genannt. Für weitere Infos: www.felbermayr.cc

20 WEEKEND MAGAZIN



**Schiffstransport** Vom Linzer Hafen aus macht sich morgen ein Schwertransporter auf den Weg zum Traunsee. Das "Klappschiff" wird in zwei Teilen nach Ebensee transportiert. Damit wird Geröll vom Gschliefgraben in den Traunsee "geklappt". (Reiter)



Mitte September erhielt das Umspannwerk im österreichischen Hessenberg einen neuen Trafo. Das Besondere daran: Der 221 t schwere Trafo wurde nicht mit Sattelzugmaschine und Anhänger, sondern mit einem Selbstfahrer die letzten 10 km auf Bundes- und Landstraße zum Zielort transportiert – Premiere in Österreich.

JIERENS

JIERENS

JIERENS

L... und an Steigungen spielt der SPAMT seine Steirken aus.

Bereits im April war der alte Trafo im Umspannwerk Hessenberg abtransportiert worden und mit den Vorbereitungen für den Einbau des neuen Trafos begonnen worden. Mitte September war es dann soweit und die letzte Etappe vom Bahnhof Donawitz bis in das Umspannwerk Hessenberg konnte beginnen. Für die letzte Etappe des Transports setzte Felbermayr einen Selbstfahrer ein und transportierte den 221 t schweren Trafo auf diese Weise die letzten 10 km auf Bundes- und Landstraße zum Zielort.

Die ersten 80 km vom Auftraggeber und Trafoproduzenten, der Siemens Transformers Austria in Weiz, wurden vom Felbermayr-Bereich ITB (Internationale Tieflader-Bahntransporte), der auch die Gesamtleitung des Transportprojektes innehatte, mittels 20-achsigem Tiefladewaggon durchgeführt.

"Am Zielort der ersten Etappe wurde dann der 221 t schwere Trafo von unseren Kollegen der Linzer Schwermontageabteilung mittels Hubgerüst auf den SPMT (Self Propelled Modular Trailer) umgeschlagen und für

Schwertransportmagazin STM Nr. 24 | 2008



den Straßentransport vorbereitet", erklärt Jürgen Steinbrecher von der Felbermayr-Transportabteilung in Wels.

Die verbleibenden 10 km auf Bundes- und Landstraße führten zum Teil über abschüssige Abschnitte und enge Kurvenradien. Damit sei auch erklärt, warum der SPMT und nicht eine herkömmliche Zugbergehend angehoben werden musste. Besonderheit bei diesem Transport, der im Auftrag von Siemens Transformers Austria für die VERBUND-Austrian Power Grid AG durchgeführt wurde, war auch der erstmalige Einsatz des SPMT auf einer öffentlichen Straße. "Dankenswerter Weise wurde uns dafür seitens der Landesregierung

bergehend angehoben werden zur Erhöhung von Leistung und auch eine Verbesserung für die musste. Besonderheit bei die- Betriebssicherheit wird damit Anrainer erreicht.

#### Die verbleibenden 10 km auf Bundes- und Landstraße führten zum Teil über abschüssige Abschnitte und enge Kurvenradien.

maschine-Tieflader Kombination zum Einsatz kam, berichtet Steinbrecher: "Mit dem SPMT können nicht nur engste Kurvenradien bewältigt werden, er verfügt auch über einen hydraulischen Ausgleich, mit dem eine Lageveränderung der Last in Längs- und Querrichtung möglich ist".

Ein weiteres Hindernis war ein Bahnübergang, bei dem für den insgesamt 6,10 m hohen Transport die Oberleitung vorüeine Bewilligung erteilt" freut sich Steinbrecher über die Kooperationsbereitschaft der Behörde.

Erfolgreich abgeschlossen wurde der Transport mit der Fundamentstellung des Trafos im Umspannwerk. Mit der Inbetriebnahme des Trafos Mitte November 2008, erfolgte laut VERBUNDAustrian Power Grid AG, auch eine deutliche Verbesserung der Lärm- und Umweltbedingungen. Zusätzlich



In rund 12 Monaten Bauzeit errichtet Felbermayr unter Beteiligung der Bereiche Hoch-, Tiefund Spezialtiefbau sowie Hebetechnik auf 2.000 Quadratmetern eine Multifunktionsturnhalle, die kaum noch Wünsche offen lässt.

Spatenstich für das Welser-Bauvorhaben war im April dieses Jahres, beendet sein soll das Vorhaben im Mai 2009.

"Schon vor dem Beginn der Bauarbeiten war klar, dass es keine leichte Aufgabe sein wird", sagt Bauleiter Robert Stürzlinger vom Felbermayr-Hochbau und meint damit den hohen Grundwasserspiegel. Bedenken, die sich auch nach dem Rammen von bis zu 14 Meter langen Spundbohlen durch die Felbermayr-Rammtechnik nicht legten. "Wir hofften, mit den Spundbohlen auf eine wasserundurchlässige Schicht im Erdreich zu gelangen, um so das Nachfließen von Wasser in die Baugrube verhindern zu können", erklärt Stürzlinger.

Doch dem war leider nicht so, deshalb musste die Baugrube nach dem Aushub mit bis zu 10 Pumpen und einer Gesamtleistung von 350 Litern pro Sekunde trocken gehalten werden. Erst nach dem Abschluss der Baugrubensicherung, der Errichtung der Bodenplatte sowie dem Fertigstellen der Stahlbetonwände und deren Abdichtung war die Baugrube dicht und die Pumpen konnten abgestellt werden.

Eine weitere Maßnahme für einen optimalen Baufortschritt war die "Rückankerung" der Spundbohlen durch Mitarbeiter des Felbermayr-Spezialtiefbaus, kurz FST genannt, um die Kopfverformung der Spundwände möglichst gering zu halten.

Der rasch wechselnde Grundwasserspiegel ist auch in den statischen Berechnungen der Bodenplatte berücksichtigt. "Die Bodenplatte wurde von den Mitarbeitern des Felbermayr-Spezialtiefbaus mit insgesamt 180 Auftriebsankern im Erdreich verankert", nennt Stürzlinger die Sicherungsmaßnahme. Das Gewicht von 1.500 Kubikmetern Beton, verteilt auf 2.000 Quadratmeter, tut ein Übriges, um die Bodenplatte zu sichern.

Nach der Felbermayr Rammtechnik und dem Bereich FST, der auch die Baugrubensicherung durchführte, war der Bereich Hochbau an der Reihe und errichtete Schalungen von bis zu neun Metern Höhe, die mit etwa 800 Kubikmetern Beton verfüllt wurden.

"Für die Kletterhalle setzten wir noch fünf Meter drauf, um eine Höhe von 14 Metern zu erreichen", sagt Stürzlinger über das Objekt, das nach der Fertigstellung auch über einen Gymnastikraum, zwei Tennisplätze sowie Asphaltbahnen zum

50

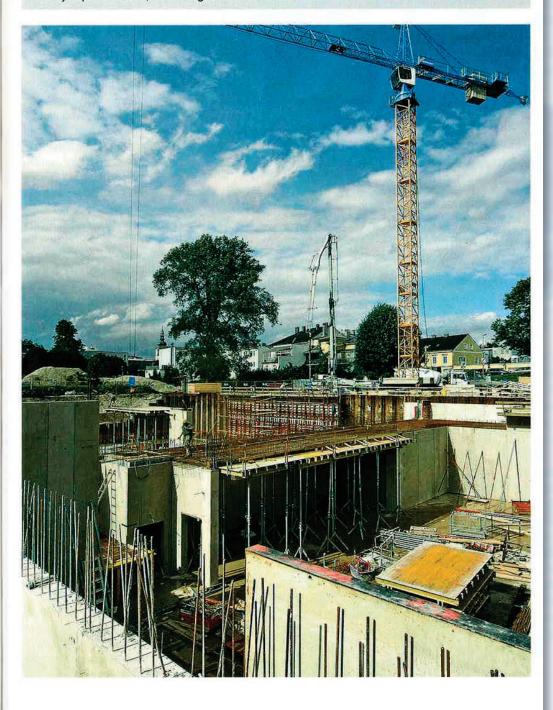
BAUMA-MOBILES 13/2008

Stockschießen verfügen wird. Die Decke für die Turnhalle wurde mit 18 Meter langen und etwa 15 Tonnen schweren Hohldielen realisiert – eingehoben wurden die Betonkonstruktionen von zwei Felbermayr-Kränen, womit auch die

Felbermayr-Hebetechnik ihren Beitrag zur Realisierung des Objektes beitrug.

Abgeschlossen sein wird das Projekt Ende April 2009 mit der Außengestaltung der Anlage. Zuvor sind aber noch die Innenputz- und Estricharbeiten durchzuführen. Den Vollwärmeschutz wird übrigens das Felbermayr-Tochterunternehmen Sareno mit Sitz in Ulrichsberg (OÖ) aufbringen – eben alles aus einer Hand.

Die Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 32 Standorten in 11 Ländern Europas vertreten. Im Jahr 2007 wurde mit 1650 Mitarbeitern ein Nettoumsatz von rund 330 Mio. Euro erwirtschaftet. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Hoch- und Tiefbautätigkeiten – bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau, kurz FST genannt.





#### Kontakt - Unternehmenskommunikation:

Markus Lackner Machstraße 7 A-4600 Wels Tel.: +43 7242 695-136

Fax: +43 7242 695-9136

E-Mail: m.lackner@felbermayr.cc