

INFORMER

DAS MAGAZIN DER FELBERMAYR-GRUPPE 1/2010



KRANTREFFEN

180 METER LANGE BRÜCKE
EINGEHOBEN

HOCHSPANNUNG

BETONFUNDAMENTE ERRICHTET

BENZIN IM BLUT

SENSATION IN »LE MANS«

AUFGESCHNABELT: TURBINENTRANSPORT IN RUMÄNIEN



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Rückblickend gesehen war es für unsere Branche ein holpriger Jahresbeginn. Doch auch ein für europäische Verhältnisse langer und kalter Winter verdeckte die Sicht auf so manche zu erwartende Aufträge. Wir nutzen diese Zeit, um uns organisatorisch und personell auf künftige Herausforderungen einzustellen. Mit dem Einsetzen des Frühjahres und den stärker werdenden Sonnenstrahlen ging mit den Temperaturen auch das Wirtschaftsbarometer nach oben. So freut es uns, dass wir trotz anfänglich frostiger Rahmenbedingungen, den Personalstand nicht nur halten sondern sogar auf aktuell 1.917 erweitern konnten. Grund

dafür sind zahlreiche nationale und internationale Projekte und Aufträge, die wir für unsere Kunden ausführen dürfen. Einige von ihnen werden auf den folgenden Seiten vorgestellt, doch auch alle anderen würden es verdienen, präsentiert zu werden. Das würde jedoch den Umfang dieses Heftes sprengen. Dennoch sei gesagt, dass die positive Halbjahresbilanz nur durch die kontinuierliche Weiterentwicklung aller unserer Landesgesellschaften möglich ist. In manchen Regionen ist das aufgrund von aktuellen Regierungsumbildungen und damit verbundenen Investitionsstopps schwierig. Langfristig wird sich aber auch dort durch

Einsatz und Begeisterung aller Beteiligten die Drehzahl der Motoren wieder erhöhen und ein wirtschaftlicher Aufschwung stattfinden.

Durchgestartet wird auch in der himmelblauen Führungsriege – über sich daraus ergebende Änderungen informieren wir Sie im folgenden Bericht. Doch soviel sei schon jetzt verraten: Auch künftig wird die Felbermayr-Flotte mit Vollgas durch die Berg- und Tallandschaften der Wirtschaft manövrieren; und das im Sinne ihrer Kunden und Mitarbeiter. Somit freuen wir uns auch weiterhin auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit.

Horst Felbermayr

Herzlichst,

DI Horst Felbermayr

Inhalt



Seite 14: Mastfundamente errichtet



Seite 8: Schnabelbrücke im Einsatz



Seite 10: Tieflader-Bahntransport

04 MELDUNGEN

Aktuelles aus der Unternehmensgruppe

08 TRANSPORT

Gasturbine mit Schnabelbrücke transportiert

12 HEBETECHNIK

Krangiganten für Brückenbau

14 TIEFBAU

Fundamente für Salzburgleitung errichtet

16 ISOLIERUNG

Passiv-Bauweise als Zukunftsmodell

17 TRANSPORT

BauTrans für Tunnelbohrmaschine im Einsatz

18 PORTRÄT

Felbermayr im Rennsport

19 PERSONALIEN

Personelle Veränderungen bei Felbermayr

10 IM BILD

Mittels 32-achsigem Tragschnabelwaggon begann Mitte August der Transport eines rund 345 Tonnen schweren Generators für das Kraftwerk Mellach in der Steiermark (A). Die etwa 700 Kilometer lange Schienenlastfahrt führte über Hegyeshalom (HU) und Szentgotthard bis Werndorf in der Steiermark. Dort wurde die tonnenschwere Hightech-Komponente auf einen Tieflader umgesetzt und auf der Straße bis zum Kraftwerk transportiert. Bis zur Eröffnung des Kraftwerks Ende 2011 wird Felbermayr noch 5.000 weitere Frachtonnen nach Mellach transportieren.



V. l. n. r.: Wolfgang Schellerer, Horst Felbermayr, Gisela Felbermayr, DI Horst Felbermayr, Christoph Nüßler, Ing. Mag. Peter Stöttinger

Die neue Geschäftsleitung der Transport- und Hebeteknik

Mit aktuell 37 Standorten in 14 Ländern Europas ist die Unternehmensgruppe Felbermayr international gut aufgestellt. Zur Aufteilung der Verantwortungsbereiche erforderte dies speziell eine Erweiterung der Geschäftsführung in der Transport- und Hebeteknik. Unterstützt durch ein Team von Bereichsleitern und mehr als 1.900 Mitarbeitern garantiert das Kundennähe und die kompetente Umsetzung aller Aufträge.

Mit der Übernahme des elterlichen Betriebes legte Horst Felbermayr zusammen mit seiner Frau Gisela 1967 den Grundstein für das heute international tätige Familienunternehmen. Heute, 43 Jahre danach, ist das Unternehmen in der Transport- und Hebeteknik sowie dem Hoch-, Tief- und Spezialtiefbau mit einem tausende Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark tätig. Der Baubereich wird vom gleichnamigen Sohn geleitet. Jetzt hat der Seniorchef eine Weiche für einen Rückzug seinerseits aus dem operativen Tagesgeschäft der Transport- und Hebeteknik gestellt. Horst Felbermayr hat sich als Geschäftsführer aus dem operativen Geschäft der Transport- und Hebeteknik zurückgezogen und an ein neues Geschäftsführungsteam übergeben.

Die Geschäftsführung

Im Jahr 1988 begann Wolfgang Schellerer mit der Leitung der Felbermayr Transportabteilung die Karriereleiter im Familienunternehmen emporzusteigen. In weiterer Folge gestaltete Schellerer die Unternehmensentwicklung maßgeblich mit. 2007 wurde er in die Geschäftsführung der Felbermayr Transport- und Hebeteknik berufen, wo er kürzlich zum Sprecher der Geschäftsführung ernannt wurde. Peter Stöttinger ist seit 19 Jahren für das Unternehmen tätig. Unterbrochen hat er seine himmelblaue Zeit nur für den Abschluss des Studiums der Wirtschaftswissenschaften. Im Jahr 2005 begann er mit dem Aufbau der Projektabteilung in Wels.

Im Frühjahr 2010 wurde er gemeinsam mit Christoph Nüßler in die Geschäftsleitung berufen. Nüßler's Einstieg bei Felbermayr begann vor 14 Jahren. Schon damals hat er mit dem Aufbau der ersten Niederlassung in Deutschland den Grundstein zur erfolgreichen Expansion in das westliche Nachbarland Österreichs gelegt. 2002 übersiedelte er nach Lauterach in Vorarlberg, um das neu akquirierte Unternehmen BauTrans zu leiten, für das er seit 2007 auch als Geschäftsführer eingesetzt ist. Die erfolgreiche Entwicklung dieser Firma und seine umfangreiche Fachkompetenz machten den Absolventen der Fachhochschule für Verkehrswirtschaft zum Fixaufsteiger in der neu organisierten Geschäftsleitung. ■



LANGE LEITUNG Rohrtransport für Gaspipeline

Von Ende Februar bis Juli waren Mitarbeiter der Felbermayr Niederlassung Detmold (D) mit dem Verlegen von Rohren für die sogenannte Opal-Pipeline (Ostsee Pipeline Anbindungsleitung) beauftragt. Der Auftrag umfasste im Wesentlichen den Transport der mehr als 18 Meter langen Rohre; aber auch der Transport der 65 Tonnen schweren Rohrleger wurde durch Felbermayr ausgeführt. Die Rohre mit Durchmessern von 1,4 Metern und Stückgewichten von je 15 Tonnen wurden mit Vakuumhebegaräten verladen und mit speziellen Geländefahrzeugen auf dem 65 Kilometer langen Teilstück östlich von Berlin verteilt.



ALLES WALZER SAUGBAGGEREINSATZ IN WIEN

Dank der neuen Technik des Saugbaggerns können durch den Felbermayr-Bereich Abfallwirtschaft spezielle Baggerarbeiten effizienter als bisher durchgeführt werden. Seine wahre Größe zeigt der Saugbagger aber bei geringem Platzangebot und wenn es große Entfernungen zu überwinden gibt – da macht er bislang nicht Mögliches möglich. Beispiel dafür ist ein Einsatz im ersten Wiener Gemeindebezirk. Dort wurden mit dem Saugbagger 150 Tonnen Bauschuttgemisch und Zwischenbodenmaterial in nur fünf Werktagen abgetragen. Für den Auftraggeber bedeutete das eine Verringerung der Gesamtbauzeit von drei Wochen bei geringeren Kosten.



ERDIG DAMMSANIERUNG

Im Sinne des Hochwasserschutzes wurde der Felbermayr-Bereich Tiefbau im September 2009 mit der Sanierung und Erweiterung für den Dammbau des Traunkraftwerkes in Breitenbach beauftragt. Insgesamt wurden für die Erhöhung und Erweiterung des bestehenden Damms auf einer Länge von 1,3 Kilometer etwa 8.000 Kubikmeter Erde bewegt. In Sachen Erdarbeit machte aber die Errichtung eines Nebengerinnes mit 31.000 Kubikmetern den größten Anteil aus. Für die nötige Dichtheit wurde der Dammbau zusätzlich mit einer Schmalwand versehen. Weiters wurde ein Dammvorteilungsweg auf der acht Meter breiten Dammkrone errichtet. Mit dem Versetzen von Aubbäumen und Wurzelstöcken sowie der Errichtung von Biotopen wurde größter Wert auf die Renaturierung des Geländes gelegt und auch ökologische Anforderungen berücksichtigt.

HEIMSPIEL Industrieobjekt errichtet



2.000 Quadratmeter umfasst das im Auftrag des in Wels ansässigen Bautechnikunternehmens Hago errichtete Objekt. Für den monolithisch ausgeführten Hallenboden sowie zum Verfüllen der Hohlwände wurden je 500 Kubikmeter Transportbeton benötigt. Die Hochbauarbeiten für das inklusive Hallenboden und Bürofläche 3.000 Quadratmeter große und acht Meter hohe Objekt konnten im Juni abgeschlossen werden. Für den Felbermayr-Bereich Tiefbau werden die Arbeiten voraussichtlich im September, mit der Fertigstellung der Außenanlage, abgeschlossen sein.



V. l. n. r.: Laurentiu Cozmean (Gebietsverkaufsleiter – Petrom), Steen Frederiksen (Leiter – OMV Commercial Road Transport Geschäft), Socol Gheorghe (Bürgermeister – Dragomiresti), Horst Felbermayr (Geschäftsführer – Felbermayr), Rainer Schlang (Marketing Vorstand – Petrom)

KOOPERATION

Erste »Euro Truck« in Rumänien eröffnet

Mit der gemeinsamen Errichtung der ersten Euro Truck-Tankstelle in Rumänien bewiesen die OMV und deren rumänisches Tochterunternehmen Petrom aufs Neue die gute Zusammenarbeit mit Felbermayr. Die Tankstelle befindet sich auf dem Gelände des Logistik Parks, wo auch die Felbermayr-Niederlassung Bukarest ihren Standort hat und ist ergänzend zum Euro Truck Card System auch Teil des europaweiten Routex-Verbundes.



DIRIDISSIMA WALZENSTÄNDER FÜR STAHLWERK TRANSPORTIERT

Zwei Walzenständer mit je 140 Tonnen und einer Länge und Breite von elf und zwei Metern wurden im Mai von Pilsen (CZ) nach Udine (I) transportiert. Das Logistikkonzept dafür wurde von der Felbermayr-Niederlassung Venedig erstellt. Begonnen wurde der Transport mit dem Verladen auf einen Zwanzig-Achs-Bahntiefadewaggon mit Durchladeträgern. Um die mögliche Transporthöhe nicht zu überschreiten, wurden eigene Anschlagmittel gefertigt. Somit waren zwischen Gleis und Unterkante des 4,5 Meter hohen Teils nur wenige Zentimeter »Luft«. Die Route führte über Linz nach Villach bis zum Bahnhof Thörl Maglern, wo die einzeln transportierten Walzenständer auf einen Zwölf-Achs-Semtieflader umgeschlagen wurden. Für diesen Arbeitsschritt kamen zwei Liebherr Mobilkrane mit je 200 Tonnen maximaler Traglast zum Einsatz. Der Hub wurde als Tandemhub umgesetzt. In einer Nachtfahrt wurden die Walzenständer dann weiter nach Udine transportiert.

UNTER SPANNUNG

TRAFOTRANSPORT FÜR KRAFTWERK KAPRUN

Mitte April konnte der Transport des ersten von zwei Trafos in das Speicherkraftwerk Kaprun (A) abgeschlossen werden. Seinen Ausgangspunkt hatte der 220 Tonnen schwere Spannungswandler im Siemens-Werk Weiz, wo er per Bahn durch den Felbermayr-Bereich ITB übernommen und bis Maishofen transportiert wurde. Die verbleibenden 26 Kilometer wurde der Trafo auf dem SPMT transportiert. Zur Bewältigung der rund zwanzig Kilometer bis zum Baulager und den dort auftretenden Steigungen von etwa zwölf Prozent wurde eine Sonderkonstruktion gefertigt, die es ermöglichte, eine Zugmaschine zur Unterstützung des tausend PS starken Powerpacks einzusetzen. Von den letzten sechs Kilometern führten drei Kilometer durch den sogenannten Schrahnbachtunnel. Die engen Platzverhältnisse machten auch das zu einer besonderen Herausforderung. Der zweite Trafo soll noch im August seinen Weg in das Maschinenhaus finden.



PREMIERE

Hebetechnik für Müllverbrennungsanlage in Brunn

Teleskopbühnen mit Arbeitshöhen von bis zu vierzig Metern und Mobilkrane kamen für die Modernisierung der Müllverbrennungsanlage in Brunn zum Einsatz. Ausgeführt wurde der Einsatz durch die im Frühjahr gegründete Brünner Niederlassung. Ziel des Einsatzes waren die Erweiterung und Modernisierung der 1989 in Betrieb genommenen Müllverbrennungsanlage.



FOTOS: THOMAS TITURA, ALESSANDRO STRADIOTTO, MICHAL PRUSA, WALTER SCHWEINÖSTER



STAHL HISTORISCHEN ERZKRAN ABGEBAUT

Einen Brückenkran zur Beschickung des Hochofens mit Koks und Kohle demontierten Felbermayr-Krane im April in Linz (A). Der Kran der voestalpine Stahl ist Baujahr 1940 und wurde mit einem Liebherr-Raupenkran mit 280 Tonnen Traglast sowie einem LTM 1500 mit 500 Tonnen Traglast abgebaut. Zuvor wurde mit Brennschneidern die Kranbrücke von den beidseitigen Fahrwerken getrennt. Währenddessen sicherten die beiden Krane den 72 Tonnen schweren Mittelteil. Die je dreißig Tonnen schweren Laufwerke wurden von einem LTM 1200 zu Boden gebracht. Die Umschlagleistung des Krans betrug 500 Tonnen Kohle je Stunde. Abgebaut und ersetzt wurde der Kran aufgrund seiner erhöhten Störanfälligkeit und damit verbundener laufender Kosten. Die Entladeleistung des neuen Krans beträgt 700 Tonnen Material je Stunde.

KURZ NOTIERT

HEBETECHNIK Von Januar bis August waren Krane und Bühnen der Niederlassung Lanzendorf bei Wien für die Errichtung des Kraftwerks Irsching (D) im Einsatz. **SPEZIALTIEFBAU** Zwischen Bamberg und Bayreuth (D) begannen Mitte Juli Mitarbeiter des Bereiches »FST« mit Felssicherungsarbeiten entlang der Autobahn. Ende August waren die Tätigkeiten abgeschlossen.

TRANSPORT Ein 133 Tonnen schwerer Generator wurde von Erfurth (D) in den Hafen Aken (D) transportiert und auf ein Binnenschiff verladen.

ÜBER ALLE BERGE 2.500 Kilometer durch Russland



Im März transportierte das russische Tochterunternehmen von Felbermayr, Europe-Lloyd, vier Säulen für eine Ölraffinerie in Tuapse am Schwarzen Meer. Ausgangspunkt für den 2.500 Kilometer weiten Transport war die an der Wolga gelegene Region Aksai. Aufgrund der Abmessungen von sechs Metern Breite, bei Längen und Höhen von 15 beziehungsweise 4,5 Metern, waren das Anheben von Leitungen und das temporäre Beseitigen von Verkehrszeichen an der Tagesordnung. Einige traglastschwache Brücken und Hochspannungsleitungen konnten allerdings nur umfahren werden, was mitunter zu erheblichen Umwegen führte. Die letzten 200 Kilometer führten über enge Bergstraßen, welche streckenweise nicht einmal die Breite des Transportes erreichten. Doch aufgrund einer umfassenden Planung war das Problem schon im Vorfeld bekannt und die Polizei regelte den Verkehr, um ein zügiges Vorankommen des aus bis zu fünf Fahrzeugen bestehenden Konvois zu ermöglichen.



KUNST DEM RASEN NACHGEMACHT

Kunstrasen gibt es schon seit Jahrzehnten. Doch fußballtauglich sind die wenigsten. Der Felbermayr-Bereich Bau hat nunmehr unter der Bezeichnung »Felbermayr MXSi 40« ein System entwickelt, das den Eigenschaften seines natürlichen Vorbildes nicht nur nahe kommt, sondern es in Sachen Wartungsintensität und Pflege sowie den sporttechnischen Eigenschaften auch übertrifft. Das System verfügt über eine elastische Tragschicht und ist lageweise mit Quarzsand und Gummigranulat verfüllt. Eine Eignungsprüfung gemäß den ÖISS-Richtlinien bescheinigen dem Kunstrasen als Sportunterlage ideale Eigenschaften. Aber auch für andere Einsatzzwecke hat Felbermayr wetter- und klimaunabhängige Alternativen zum Naturrasen.



KOPFARBEIT KRANEINSATZ FÜR RAFFINERIE

Der Austausch des 190 Tonnen schweren Kolonnenkopfes der Rohöldestillationsanlage in Oberrhein (D) gehörte zu den spektakulärsten Aktionen in der Miro Mineralö Raffinerie. Doch schon die Herstellung in der Felbermayr-Fertigungshalle in Linz war beeindruckend, immerhin hat die Komponente mit 25 Metern Höhe einen Durchmesser von 7,8 Meter. Da war es naheliegend, den Kolonnenkopf im Felbermayr-Schwerlasthafen auf ein Schiff umzuschlagen und über Donau, Rhein-Main-Donaukanal und den Rhein bis zum Pionierhafen unweit der Raffinerie zu transportieren. Doch bevor der neue Kopf auf seinen Bestimmungsort in 55 Metern Höhe gebracht werden konnte, musste noch der im Laufe der Jahre dünnwandig gewordene Kopf demontiert, heruntergehoben und abtransportiert werden. Für diesen Hub und das Einheben des neuen Kopfes kam ein LR 1600 mit einer Tragkraft von 600 Tonnen zum Einsatz. Für den Transport dieses Liebherr-Fabrikates waren 38 Lkw-Transporte nötig. Bedenkt man, dass für den einstündigen Hub 535 Tonnen Ballast benötigt wurden, ist das auch leicht nachvollziehbar. Freude im Hause Felbermayr herrschte letztendlich nicht nur wegen des erfolgreichen Projektabschlusses, sondern auch aufgrund des gewonnenen Sicherheitswettbewerbes, der unter mehr als hundert an der Revision beteiligten Lieferanten ausgeschrieben wurde.



KROATIEN Getriebetausch für Windenergieanlage

Eine erfolgreiche Premiere leistete ein LG 1550 Gittermastkran oberhalb der Stadt Senj in Kroatien. Für den Austausch eines defekten Getriebes in rund achtzig Metern Höhe war der Kran mit 56 Meter Hauptausleger und 63 Meter Wippe ausgerüstet. Ein Oberwagenballast von hundert Tonnen garantierte das nötige Gegengewicht, um den 47 Tonnen schweren Generator sicher zu Boden zu bringen. Der Kran bleibt für weitere Hübe in Kroatien. Auftraggeber für diesen ersten Einsatz der Felbermayr-Niederlassung in Zagreb (HR) war der Windanlagenhersteller Vestas.



TIEFBAU Stauraumsanierung für Traunkraftwerk

Seit 27 Jahren ist das Kraftwerk Pucking in Betrieb. Bei einer Routinekontrolle Ende vergangenen Jahres wurden von Mitarbeitern der Energie AG ein porös gewordener Dichtungsaufbau im Stauraum und ein durch Ausschwemmung gefährdeter Damm festgestellt. Während die Sanierung am linken Ufer mit der Herstellung einer durch Wasserbausteine gesicherten Kiesauffüllung möglich war, musste am rechten Ufer parallel zur bestehenden Schmalwand in Abstimmung mit dem Auftraggeber eine neue Schmalwand und ein Kolk-schutz errichtet werden. Für den nötigen Steinwurf waren über einen Zeitraum von mehr als einem Monat pro Tag bis zu 24 Kippfahrzeuge im Einsatz. Sie transportierten die Felsen aus bis zu 30 Kilometer entfernten Steinbrüchen auf die Baustelle. Durchgeführt wurde der Auftrag unter Mitwirkung der Felbermayr-Hebetechnik vom Felbermayr-Bereich Tiefbau. Ende März konnte die Baustelle nach rund drei Monaten erfolgreich abgeschlossen werden. Somit konnte das mit zwei Kaplan-turbinen ausgestattete Kraftwerk den Stauraum wieder für den Vollbetrieb füllen. Mit voller Leistung produziert das Kraftwerk der Energie AG jetzt wieder den Strombedarf von 62.000 Haushalten.



Mit 44 Achslinien erreichte der Transport eine Länge von 110 Metern – das erforderte eine umsichtige Routenplanung. Aber dennoch: Für 34 Brücken waren statische Berechnungen nötig.

Gasturbine mit Schnabelbrücke transportiert

Bereits im Januar begann der Transport einer 302 Tonnen schweren Gasturbine in Rumänien. Bewerkstelligt wurde der Auftrag von Mitarbeitern der Niederlassungen Bukarest, Linz und Wels. Mitte April konnte der Transport dieser Turbine von Constanta nach Brazi abgeschlossen werden.

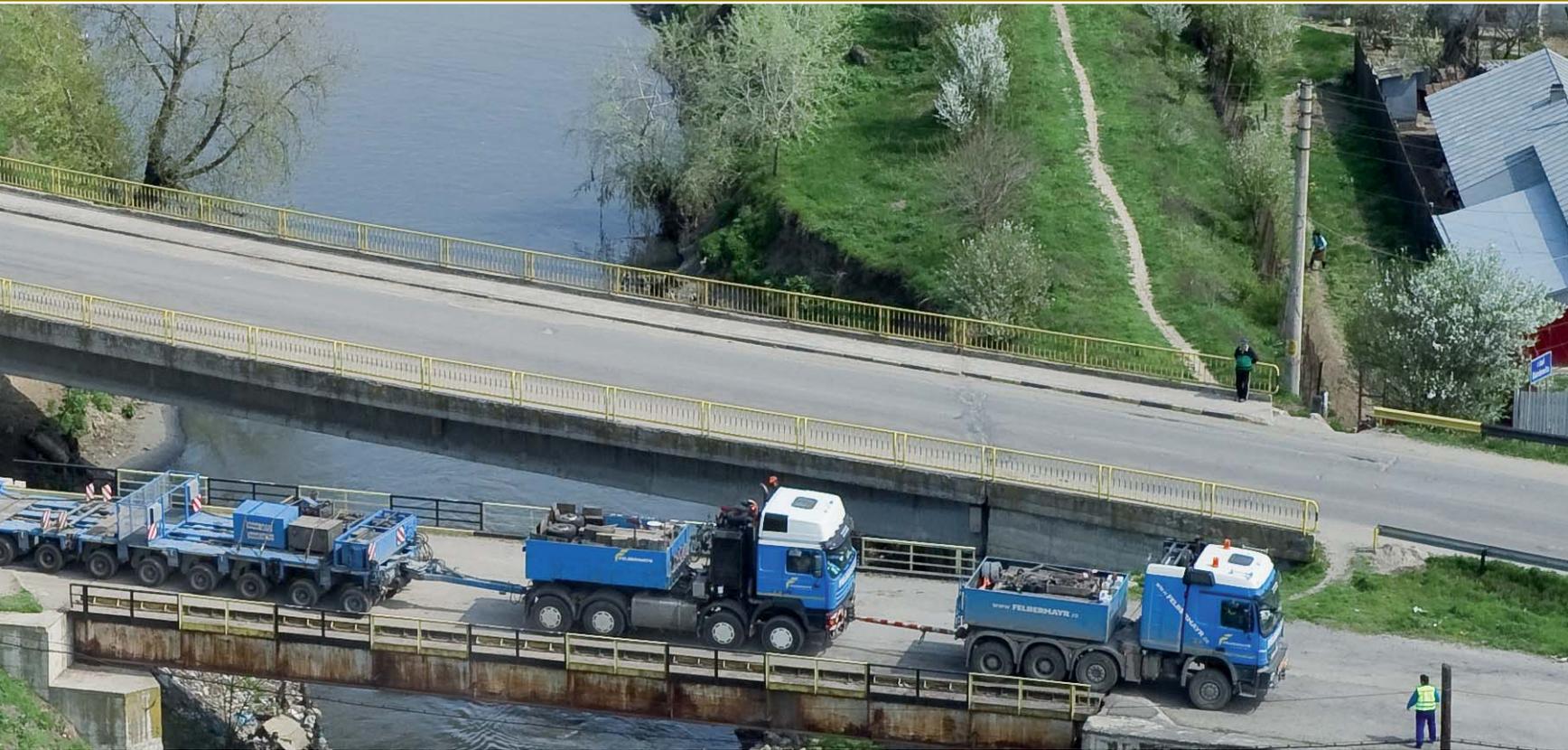
Insgesamt hatten wir rund 350 Kilometer mit der 302 Tonnen schweren Gasturbine zu bewältigen«, sagt Daniel Costea vom Felbermayr-Standort Bukarest. Die Route führte, ausgehend vom Hafen Constanta, via Donau nach Oltenita und weiter in das Gas- und Dampfkraftwerk nach Brazi.

Verkehrsträger Wasser

Zu Beginn wurde die Turbine im Schwarzmeerhafen Constanta auf den SPMT umgeschlagen und auf ein Flachdeckponton gerollt. Im Anschluss ging es auf der Donau in die rund 210 Kilometer entfernte Stadt Oltenita. Das sei die einzig technisch machbare Lösung gewesen, meint Costea und weist auf die Abmessungen der Turbine hin: »Mit einer Breite und Höhe von rund sechs Metern und einer Länge von fast 13 Metern war es in diesem Fall notwendig den Verkehrsweg Straße zu umgehen.«



Den ersten Teil der Reise absolvierten die insgesamt 50.000 Frachttonnen auf einem Flachdeckponton. Die Route führte von Constanta nach Oltenita, wo die Komponenten auf den Schnabelträger umgeschlagen wurden.



Transport auf Umwegen

Ab der siebzig Kilometer südlich von Bukarest gelegenen Stadt Oltenita wurde die Gasturbine mittels einer sogenannten Schnabelbrücke transportiert. »Das war nötig, um die Transporthöhe so gering wie möglich halten zu können«, erklärt Costea den Sinn der Vorrichtung, die vorne und hinten für eine optimale Gewichtsverteilung auf je 22 Achsen gelagert war. Für die nötige Kraft kamen zwei Zugmaschinen und eine Schubmaschine mit zusammen rund 2.000 PS zum Einsatz. In Summe erreichte die 110 Meter lange Kombination inklusive Gasturbine ein Transportgewicht von 650 Tonnen. Kein Wunder also, dass sich nicht nur unzählige Kabel und Verkehrszeichen dem Transport in den Weg stellten, sondern auch Brücken, deren Traglast zu hinterfragen war. »Insgesamt waren für 34 Brücken statische Berechnungen nötig«, erwähnt Costea. Glücklicherweise seien aber alle Übergänge ausreichend dimensioniert gewesen, freut sich der Transportleiter, dem damit technische Maß-

Um das Gewicht des 650 Tonnen schweren Transportes beim Überqueren einer zweiteiligen Brücke quasi zu halbieren, machte die Schnabelbrücke sozusagen eine Grätsche.



Daniel Costea von der Niederlassung Bukarest koordinierte den Transport und war auch Bindeglied aller am Transport beteiligter Nationen.

nahmen zur Brückenstützung erspart blieben. Eine Eigenheit im rumänischen Straßenverkehr sind auch Fußgängerübergänge, welche alle paar Kilometer die direkte Straßenverbindung von Bukarest nach Ploiesti kreuzen. Mit einer Höhe von 4,2 Metern bildeten sie für den mehr als sechs Meter hohen Transport unüberwindbare Hindernisse. Eine Umfahrung dieser Barrieren war unumgänglich. Ein Umweg von fast 200 Kilometern musste in Kauf genommen werden. Nach drei Tagen war das Kraftwerk in Brazi, wenige Kilometer südlich von Ploiesti, erreicht und die Gasturbine konnte eingebracht werden.

Weitere Transporte

Ergänzend dazu wurden noch Trafos, Heizmodule und weitere »Oversized Cargos« mit insgesamt 50.000 Frachttonnen zur Kraftwerksbaustelle transportiert. Als weitere Highlights transportierte Felbermayr aber noch eine weitere Gasturbine und eine Dampfturbine, deren Transport Ende Juni erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Der Vollbetrieb des Kraftwerks ist seitens Petrom für 2012 vorgesehen. Mit einer Leistung von 860 Megawatt wird es dann mehr als acht Prozent des in Rumänien produzierten Stromes erzeugen. ■





Leistungsschau für Brückenbau

Für die Errichtung einer 180 Meter langen Brücke nordwestlich von Bukarest ließ Felbermayr mit insgesamt sechs Kranen Anfang April die Muskeln spielen.

Am 22. März um 16:00 Uhr haben wir den Auftrag bekommen, fünf Tage später haben wir bereits mit dem Abladen der benötigten Kranteile begonnen«, beschreibt Felbermayr Einsatzleiter Wolfgang Rauchenecker das rasche Vorgehen für die Errichtung einer Brücke in Rumänien. Flinke Entscheidungen waren auch in Bezug auf die Witterung gefragt, denn die Hubarbeiten mussten noch vor Einsetzen der Schneeschmelze abgeschlossen sein; andernfalls hätten die Wassermassen das nötige Operieren der Krane im Flussbett nicht zugelassen.

Sechs Krane für 242 Tonnen

Schauplatz des Krantreffens war zwischen den Orten Cateasca und Leoldeni, etwa achtzig Kilometer nordwestlich von Bukarest. »Eine vorhandene Brücke ist wegen ihrer Alterserscheinungen nur noch für eine Belastung von einer Tonne zugelassen gewesen«, kommentiert Felbermayr-Mitarbeiter Gabriel Puscoiu, der wesentlich an der erfolgreichen Umsetzung des Auftrags beteiligt war. Da es aber im Umkreis von vierzig Kilometer keine weitere Brücke über den Fluss gab, musste eine neue errichtet werden. Um die benö-

tigte Spannweite von 180 Metern überbrücken zu können, wurden von einer rumänischen Stahlbaufirma drei Elemente mit je sechzig Metern Spannweite gefertigt. Aufgrund eines Gewichtes von je 242 Tonnen der Stahlbauelemente war rasch klar, dass es kein einfaches Unterfangen werden würde und nur mit Großkränen zu bewerkstelligen sein wird. Aufgrund des enormen Zeitdrucks hatten die Felbermayr-Mitarbeiter nicht lange Zeit für Überlegungen. Das Konzept war aber rasch klar und so entschied sich das Team für den Hub des ersten Elements für zwei 500-Tonnen Mobilkrane, die

Für die Errichtung einer Brücke über die Arges wurden drei Brückenelemente mit je 60 Metern Länge und 242 Tonnen eingehoben.

Der LR1750 (rechts im Bild) war in der Konfiguration SLD aufgebaut und brachte es inklusive 535 Tonnen Ballast auf rund 900 Tonnen Gesamtgewicht. Immer noch beeindruckend, aber um einiges leichter war der LR1600 mit insgesamt 400 Tonnen; davon entfielen etwa 255 Tonnen auf den Ballast.



Ein LTM 1220 mit 220 Tonnen maximaler Tragkraft kam, ergänzend zum Brückenhub, auch als Rüstkrane für die beiden Raupenkrane zum Einsatz.



von der Felbermayr Niederlassung Bukarest geordert wurden. Einer der beiden wurde dafür auf einer vorbereiteten Schüttung in der Mitte des Flussbettes positioniert. Der zweite am rechten Ufer, wo auch das Brückenelement gelagert war. Etwa drei Stunden nach dem Anschlagen war der Hub bereits beendet und das sechzig Meter lange und elf Meter breite Stahlbetonmodul war auf Widerlager und Brückenpfeiler positioniert. Für den Hub des linken Elementes waren wegen der örtlichen Gegebenheiten drei Krane gleichzeitig nötig. Der LR 1750 nahm in der Mitte des Flusses Stellung und hatte bei einer Ausladung von 74 Metern fünfzig Tonnen am Haken. Ein am linken Ufer positionierter LR 1600 sowie ein LTM 1220 übernahmen im Duett die verbleibenden 192 Tonnen. Trotz der Windstille war es für die Kranfahrer nicht einfach, das 242 Tonnen schwere Element einzuheben. Die Kranfahrer sind dabei auf exakte Anweisungen des Einweisers angewiesen. »Wir sind ein eingespieltes Team, haben schon eineinhalb Jahre lang gemeinsam Windkraftanlagen montiert; da weiß jeder was er zu tun hat«, freut sich Rauchenecker über die gute Zusammenarbeit unter multikultureller Beteiligung. Über Ostern legte das Team eine unfreiwillige Pause ein; somit ging es erst am 6. April mit dem Abbau des LR 1600 weiter, der nicht mehr benötigt wurde. Doch zuvor mussten die Hilfskrane noch auf die andere Seite des Flusses gelangen. Die nächste Brücke mit ausreichend Traglast war etwa vierzig Kilometer entfernt. Das ergab

einen Umweg von achtzig Kilometer. Darüber hinaus durften die Krane auch nur nachts fahren. Das große Finale meisterten dann der LR 1750 sowie der LTM 1500 im Duett. Dazu wurde der LR 1750 auf der linken Uferseite positioniert. Der LTM 1500 nahm auf der provisorischen »Halbinsel« im Flussbett Platz. Um den letzten Hub abschließen zu können, musste der Raupenkrane trotz einer Auslegerlänge von 84 Metern einige Meter mit schwebender Last fahren und der Mobilkran dreimal umgestellt werden. Am Ende des sechsten Tages waren dann die Hubarbeiten abgeschlossen und der Abbau der beiden noch verbliebenen Krane konnte beginnen.

Logistik für Krangiganten

Für den An- und Abtransport der insgesamt sechs Krane waren rund 200 Transporte nötig. »Insgesamt waren wir dafür mit zwanzig Schwerlastgarnituren unterwegs«, freut sich Rauchenecker auch über die logistische Leistung. Rauchenecker selbst will in nächster Zeit wieder höher hinaus und wird sich dem Aufstellen von Windrädern widmen: »Das ist das Interessante am Job, es gibt immer Abwechslung«, sagt der 33 Jahre alte Innviertler (A), der seit fünf Jahren auf Baustellen in Rumänien und Bulgarien unterwegs ist und sich selbst als »Hausmeister von Osteuropa« bezeichnet. ■

Um mit dem Raupenkrane unter schwebender Last verfahren zu können, wird meist Bongossiholz untergelegt. Das Holz ist mit einem Gewicht von 1.300 Kilogramm je Kubikmeter schwerer als Wasser. Der Bongossibaum wächst in Westafrika und erreicht eine Höhe von rund 45 Meter.





Um die Fundamente betonieren zu können, mussten sogenannte Spundwandkästen errichtet werden. Dafür kam ein Bagger mit aufgesetztem Rammhären zum Einsatz.

Mit Hochdruck für Hochspannung

Für das Bauilos 3 der »Salzburgleitung« wurden von Mitarbeitern der Niederlassung Salzburg auf dem etwa zwölf Kilometer langen Teilstück die Fundamente für die Masten errichtet. Begonnen wurde mit den Arbeiten bereits im September 2009, bis Ende April 2010 waren die Fundamente der insgesamt 51 Maststandorte fertiggestellt. Damit kommt die Verbund-Austrian Power Grid AG der Fertigstellung des 380-Kilovolt-Rings ein großes Stück näher.

Bereits seit September sind die Mitarbeiter der Felbermayr Bau-Niederlassung Salzburg mit den Arbeiten zur Errichtung des zwölf Kilometer langen Teilstücks beschäftigt. »Für die Einrichtung der einzelnen Maststandorte mussten insgesamt über zwölf Kilometer Bau- und Zufahrtsstraßen errichtet werden«, sagt Bauleiter Josef Klampfer. Im Schnitt sind etwa vier bis fünf Parteien gleichzeitig im Einsatz, welche sich aus Vortriebspartien, Schalungs- und Betonierpartien und einer Erderpartie zusammensetzen. Je nach Erfor-

dernis werden die Parteien umstrukturiert und entsprechend eingesetzt.

Gute Organisation

Die Arbeitsabläufe ändern sich ständig durch Einflüsse wie Witterung und Baugrund und werden durch Einschränkungen, wie das Arbeiten unter der bestehenden 220-Kilovolt-Leitung, zusätzlich erschwert. Die Abläufe müssen entsprechend vorausgeplant und ständig an die angetroffenen Verhältnisse angepasst werden. Dies erfor-

dert eine gute Koordination der Arbeiten, damit sich das Rad gleichmäßig dreht und nicht ins Stocken kommt. »Durch das hohe Maß an Flexibilität und der beachtlichen Motivation des zuständigen Poliers Johann Guggenberger und seiner Mitarbeiter werden die Arbeiten bestens umgesetzt«, sagt der Bauleiter Klampfer. Während die Vortriebspartien primär für den Aushub und die Baugrubensicherung zuständig sind, gehört die Errichtung der Fundament- und Ziersockel zum Aufgabengebiet der Schalungs- und Betonpartien. Nach Fertigstel-

lung der Betonarbeiten wird von der Erderpartie die Baugrube verfüllt und die Erdungsanlage errichtet.

Anspruchsvolle Ausführung

In Baulos 3 werden insgesamt vierzig Einzelblock-, drei Riegel- und acht Bohrpfahlfundamente errichtet. Die Einzelblock- und Bohrpfahlfundamente bestehen aus vier Einzelfundamenten mit quadratischen Abmessungen von 3,50 bis 5 Metern. Die Baugrubensicherung der Einzelfundamente erfolgt mit Spunddielen. Je nach Fundamenttyp ist die Baugrubensohle zwischen 3,25 Meter bis 5 Meter tief. Nach Fertigstellung der Baugruben wird ein vorgefertigter Bewehrungskorb versetzt und der Fundamentsockel 3 betoniert. Die Herausforderung beim Betonieren des Sockels 3 besteht darin, dass während des Betonierens die Spunddielen so weit gezogen werden müssen, dass die Fundamente direkt gegen das Erdreich betoniert werden. Je nach Fundamenttyp werden beim Sockel 3 bis zu 175 Kubikmeter Beton eingebaut. Von unserem Arge-Partner, der Firma »GA Austria GmbH«, wird nach ein bis zwei Tagen auf den Sockel 3 das sogenannte »Maststockerl« montiert und genau eingerichtet. Anschließend wird der Fundamentsockel 2 eingeschalt, bewehrt und betoniert. Die Mastfüße werden im Fundamentsockel 2 einbetoniert und durch die Bewehrung mit dem Sockel 3 verbunden. Beim Sockel 2 werden bis zu 75 Kubikmeter Beton je Maststandort eingebaut. Abschließend werden die »Ziersockel« mit einem Durchmesser von einem Meter beziehungsweise 1,3 Meter hergestellt, welche bis zirka sechzig Zentimeter über die Geländeoberkante geführt werden. Bei den drei Riegelfundamenten werden je Maststandort zirka 280 Kubikmeter Beton



Ein sogenanntes Einzelblockfundament besteht aus vier Fundamenten mit jeweils drei Sockeln. Der erste davon kann bis zu fünf Meter unter die Geländeoberkante reichen. In den zweiten Sockel (im Bild sichtbar) werden die Mastfüße einbetoniert. Zuletzt wird noch der über die Geländekante reichende Ziersockel betoniert.

und etwa 22 Tonnen Bewehrung eingebaut. Für die acht Bohrpfahlfundamente wurden insgesamt 104 Großbohrpfähle mit einer Gesamtlänge von 1.620 Metern hergestellt. Die Masten werden als ver-

schrabte, feuerverzinkte und beschichtete Stahlgitter-Fachwerkskonstruktionen mit zwei beziehungsweise drei Auslegerebenen ausgeführt. Für die Montage der bis zu 64 Meter hohen und achtzig Tonnen schweren Masten werden die Autokräne der Niederlassung Braunau eingesetzt.

Heiße Phase

»Ab Anfang September 2010 beginnt die heiße Phase bei der Errichtung der Salzburgleitung. Dann müssen gleichzeitig neue Masten fertiggestellt, bestehende Masten abgetragen und der Seilzug bei der neuen 380 Kilovolt-Leitung hergestellt werden«, berichtet der Bauleiter. Nach Fertigstellung der einzelnen Sektionen werden die Baustraßen zurückgebaut und der Urzustand wiederhergestellt. Nach Inbetriebnahme der Leitung im Dezember 2010 werden dann ab Januar 2011 die stillgelegten Hochspannungsleitungen abgebaut. ■



Bei der Errichtung der Masten assistierte den Monteuren ein Geländekran mit 45 Tonnen maximaler Traglast.

Passiv-Bauweise als Zukunftsmodell

Das neue Alten- und Pflegeheim in Wels Vogelweide ist das erste vollständig in Passivhaus-Bauweise errichtete Altenheim Oberösterreichs und wurde im Juni eröffnet. Sareno – ein auf Gesamtwärmedämmung spezialisiertes Felbermayr-Tochterunternehmen – realisierte die entsprechende Gebäudehülle.

Mit ihrer »Passivhaus Deklaration« hat sich die Energie-Hauptstadt Wels die Verpflichtung auferlegt, alle Objekte, die von der Stadt oder der Holding Wels GmbH (und ihrer Beteiligungsgesellschaften) betreut und verwaltet werden, zukünftig nur noch in Passiv-Bauweise errichten beziehungsweise sanieren zu lassen.

Passivhausqualität zahlt sich aus

Das neue, von der Gemeinnützigen Welser Heimstättengenossenschaft errichtete und von der Stadt Wels betriebene Alten- und Pflegeheim im Stadtteil Vogelweide ist das



Die zweilagige Verarbeitung des Dämmstoffes erfordert hohe Materialkenntnisse bei Kleber, Dämmstoff und Verdübelung.

erste vollständig in Passivhausbauweise ausgeführte Alten- und Pflegeheim Oberösterreichs. Der Bau wurde beratend vom OÖ Energiesparverband ESV begleitet und gehört zu den Vorzeigeprojekten des Landes Oberösterreich – die schon heute zeigen sollen, was morgen Standard ist. Mit der hier eingesetzten Passivhaustechnologie erzielt das Heim eine Energiekennzahl von 7,5 Kilowattstunden pro Quadratmeter und Jahr. Bei Gesamtbaukosten von 16,8 Millionen Euro entfallen rund 1,32 Millionen Euro auf energiesparende Maßnahmen, wie zum Beispiel die vorgehängte Fassade im Erdgeschoss, das Capatect Dämmsystem mit 22 bzw. 28 Zentimeter Lambdapor-Dämmung in den Obergeschossen, die kontrollierte Be- und Entlüftung, den Erdkollek-



Ein »Leuchtturmprojekt« im Sinne modernster Wärmedämmung: das Altenheim in Wels.

tor für die Erwärmung der Zuluft, die zweistufige Wärmerückgewinnung, eine 250 Quadratmeter umfassende thermische Solaranlage und last not least die 22,5 Kilowattstunden Photovoltaikanlage.

Hohe Anforderungen

Die hohen Dämmstoffdicken beim Passivhaus stellten sowohl an den Hersteller als auch an den Verarbeiter hohe Anforderungen. Sareno-Bauleiter Herbert Wöß: »Bei



Der normativ vorgeschriebene Brandschutzriegel aus Mineralwolle verzögert die Brandausbreitung und hält das gefährliche Abtropfen von geschmolzenen Dämmsystem-Komponenten auf.



Als Dämmstoff in den Obergeschossen wurden 22 bzw. 28 Zentimeter Lambdapor verwendet, als Armierung kam Capatect Klebe- und Spachtelmasse 190 zum Einsatz, als Deckputz Capatect CarboPor Strukturputz, Körnung 30.

Großprojekten wie diesem sind wir immer froh, wenn wir uns auf unsere Lieferanten verlassen können. Wie hier zum Beispiel auf Capatect. Die von Steinbacher gelieferten Lambdapor-Dämmstoffplatten waren werkseitig bereits mit Nut und Feder versehen, um allfälligen Wärmeausleitungen entgegenwirken zu können. Als Deckputz verwendeten wir den carbonfaserverstärkten CarboPor-Strukturputz von Capatect, der für diese Dämmsysteme entwickelt wurde.« ■



BauTrans macht Angelika Beine

Als Mitte November des Vorjahres mit dem Durchstich der zweiten Röhre des Pfändertunnels die Bohrarbeiten beendet waren, stand das Vorarlberger Unternehmen BauTrans schon in den Startlöchern. Denn auch die Demontage und der Rücktransport, zum in Deutschland ansässigen Tunnelvortriebsspezialisten Herrenknecht, war eine gewichtige Herausforderung.

Es ist schon eine wirklich schwere Lady – mit 2.200 Tonnen Lebendgewicht bringt die liebevoll nach der Tunnelpatin genannte Tunnelbohrmaschine Angelika auch das Transport- und Hebetechnikequipment des Lauteracher Unternehmens BauTrans ins Schwitzen. »Schon für den Transport unseres Raupenkrans mit 300 Tonnen Traglast waren 24 Lkw-Ladungen nötig«, erklärt BauTrans Prokurist Josef Ammann die kleinste logistische Herausforderung. So richtig zur Sache ging es für den orange-farbenen BauTrans-Fuhrpark dann mit dem größten Einzelteil der Tunnelbohrmaschine aus dem Hause Herrenknecht, dem Schneidrad. Um dieses 200 Tonnen schwere Präzisionsteil mit einem Durchmesser von zwölf Metern in transportfähige Happen zerlegen zu können, musste es zunächst in einem Stück von der 200 Meter langen Tunnelbohrmaschine demontiert werden.

Große Herausforderungen

Doch Spezialisten-Know-how war auch in Bezug auf den begrenzten Lagerplatz

auf der Baustelle nötig: Während der Demontage der Tunnelbohrmaschine am Südportal des Pfändertunnels habe keine Möglichkeit für eine Zwischenlagerung bestanden, erklärt Ammann. Letztendlich waren dadurch mehr als 100 Schwertransporte »Just in time« von der Baustelle in das 250 Kilometer entfernte Herrenknecht-Werk in Schwanaun (D) nötig. Bedenkt man, dass bei Transporten dieser Größenordnungen nicht einfach der Zündschlüssel umgedreht und losgefahren werden kann, sondern auch zahlreiche Genehmigungen nötig sind, wird klar, vor welchen Herausforderungen die BauTrans-Mannen standen. Für die größeren Transporte, wie beispielsweise den Bohrkopf-antrieb mit einem Gewicht von hundert Tonnen und einer Breite von sechs Metern, schwärmen auch »Strecken-scouts« aus. »Diese müssen die Strecken umfassend auf mögliche Kurvenradien und sonstige Hindernisse wie Baustellen und Brücken mit zu geringer Traglast prüfen«, erklärt Ammann, dem mit zunehmendem Maß auch Kreisverkehre Sorgenfalten auf die Stirn bringen.

Terminplan wird gehalten

Durch eine hervorragende Zusammenarbeit zwischen den Monteuren der Arge-Pfändertunnel und dem im Sinne von Tunnelvortriebstechnik sämtliche Geologien beherrschenden Unternehmen Herrenknecht konnte der Terminplan eingehalten werden. Somit war die Baustelle, mit Ausnahme des Raupenkrans, Ende Jänner »besenrein«. Im Juni 2013 werden voraussichtlich beide Röhren den Vollbetrieb aufgenommen haben und somit die Umfahrung von Bregenz endgültig fertiggestellt sein.



Das Herzstück der Tunnelbohrmaschine: ein Schneidrad mit zwölf Metern Durchmesser und 200 Tonnen Gewicht.



WIR DANKEN DEN SPONSOREN

Benzin im Blut

Seit vier Jahren kämpft das Team Felbermayr-Proton auf den Rennstrecken der Welt um Hundertstel Sekunden. Höhepunkt dabei sind jedes Jahr die »24 Stunden von Le Mans«, die heuer mit dem Sieg gefeiert wurden.

Angefangen hat alles in den siebziger Jahren mit dem Tourenwagenfahren«, sagt Horst Felbermayr, den die Begeisterung für den Motorsport bis heute gefangenhält. Das war auch ausschlaggebend für die Namensgebung des Teams in der GT2-Klasse. In dieser Wertung ist von Sterilität noch wenig zu spüren. »Hier zählt noch das Handwerk«, sagt der Chef von rund 1.900 Mitarbeitern. Sieg und Niederlage seien wesentlich von der Schneid und dem fahrtechnischen Können des Fahrers abhängig.

Klassensieg in Le Mans

Mit dem Start zu den legendären 24 Stunden von Le Mans Mitte Juni fand auch die Erfolgsgeschichte des Porsche 911 GT3 RSR ihre Fortsetzung. Gestartet wird in vier Klassen, wobei die GT2-Klasse den Straßensportlern, mit bis zu 500 PS, am nächsten kommt. Das Team Felbermayr-Proton startete in dieser Klasse mit zwei Autos. Eines davon wurde von den Werksfahrern Marc Lieb, Richard Lietz und Wolf Henzler pilotiert. Sie waren es auch, die den Porsche 911 GT3 RSR als erfolgreichsten Rennwagen der Saison 2009 neuerlich prestigeträchtig platzierten und erreichten den ersten Platz in der GT2-

Klasse. Der zweite Wagen war mit Horst Felbermayr und seinem Sohn sowie dem Slowaken Miroslav Konopka besetzt. Sie steuerten ihren 911er auf den achten Platz. Bei insgesamt 16 Teilnehmern in der Klasse ist das für das Privatteam ein enorm gutes Ergebnis, das nicht zuletzt auch dem Porsche Renningenieur Norbert Singer sowie dem



Inmitten der gleichnamigen Horst Felbermayr's freut sich auch der Slowake Miroslav Konopka über den 8. Platz.

Teammanager des Teams, Michael Ried und seiner zwanzigköpfigen Mannschaft, zu danken ist. Porsche Motorsportchef Hartmut Kristen freute sich ebenso über den Erfolg. Die 78. Auflage des 24-Stunden-Rennens werde seiner Ansicht nach als ausgesprochen hartes Rennen in die Geschichtsbücher eingehen. Grund zur Freude hat der Sport-



Die Schnellsten v. l. n. r.: Wolf Henzler, der Leiter des Technikteams Michael Ried, Marc Lieb, Richard Lietz

chef aber auch in Bezug auf die »Michelin Green X Challenge-Wertung«. Diese wurde ebenfalls vom Team Felbermayr gewonnen und bestätigt den Ruf des 911er als besonders zuverlässigen Sportwagen.

Wie der Vater so der Sohn

Der Virus ist schon früh auf den gleichnamigen Sohn und heutigen Geschäftsführer des Felbermayr Bauunternehmens übergesprungen: »Ich habe bereits mit drei Jahren ein mit Rasenmähermotor betriebenes Go-Kart gelenkt«. Später folgten vier Jahre als Pilot eines 125-Kubikzentimeter-Rennkarts von Rotax. Danach hat er das Lenkrad für einige Jahre an den Nagel gehängt: »Die HTL war mir wichtiger«, kommentiert der Unternehmersohn. Doch lange konnte er sich dem Verlangen nach starken Motoren nicht entziehen und so trat er mit zwanzig Jahren dem Porsche Club bei und steuerte Serienautos über die Rennstrecken, bis er 1998 das erste FIA GT-Rennen bestritt. Vier Jahre später ist er dann in Oschersleben zweimal auf den zweiten Platz vorgefahren. Nach einigen weiteren erfolgreichen Jahren im Rennsport folgte 2005 mit dem dritten Platz beim 24-Stunden-Rennen in Spa die große Überraschung. »Ich bin damals gemeinsam mit meinem Vater sowie Gerold Ried und dessen Sohn Christian an den Start gegangen«, sagt Horst Felbermayr.

Mit Teamarbeit zum Erfolg

Für den Seniorchef sei »Le Mans 2010« einer der größten Erfolge gewesen: »Ohne das tolle Team im Hintergrund und den Sponsoren wäre das nicht möglich gewesen«, sagt er und sieht auch Parallelen zum eigenen Unternehmen. »Hier muss ich mich auch auf das Engagement meiner Mitarbeiter verlassen können, vor allem an den Rennwochenenden, wenn ich nicht da bin.«, kommentiert Felbermayr schmunzelnd. ■



Mit zwei Runden Vorsprung entschied »Felbermayr-Proton« die 78. Auflage des Rennklassikers für sich – ein Beweis für die Zuverlässigkeit von Team und Technik.



Wolfgang Pühringer

ABTEILUNGSLEITER KIES UND DEPONIE

Seit März ist Wolfgang Pühringer für den weiteren Ausbau der Abteilung Kies und Deponie des Felbermayr-Bereiches Tiefbau verantwortlich. Ergänzend zu seiner beruflichen Erfahrung verfügt er als diplomierter HTL-Absolvent und gerichtlich beideter Sachverständiger für Bauwesen auch über umfangreiches Know-how in bauaffinen Bereichen.



Branko Borcic

EINSTEIGER NEUE NIEDERLASSUNGEN

Ausgehend vom **Büro in Zagreb** nimmt Branko Borcic seit April die Vertriebsaktivitäten der Felbermayr Transport- und Hebeteknik in Kroatien wahr. Branko verfügt über zehnjährige Erfahrung im Sinne von Sonder- und Schwertransporten sowie dem Einsatz von Kranen und hofft auf einen baldigen EU-Beitritt Kroatiens zur Besserung der wirtschaftlichen Lage. Die neue **Niederlassung in Brünn** wird



Michal Prusa

von Michal Prusa aufgebaut. Zusammen mit dreizehn Mitarbeitern ist er für alle Transport- und Hebeteknikdienstleistungen sowie die Kran- und Bühnenvermietung in Tschechien zuständig. Als Absolvent der Hochschule für Maschinenbau und ehemaliger Projekt- und Montageleiter eines internationalen Unternehmens verfügt Prusa über fachspezifisches Know-how. Zusammen mit dem Vertriebsbüro des Bereiches ITB in Prag verstärkt er somit den Marktauftritt in Tschechien.



Konrad Vollmann

PROKURA KOMPETENZ ERWEITERT

Sein tatkräftiger Einsatz und der erfolgreiche und kontinuierliche Ausbau der Niederlassung in Graz waren wesentliche Gründe für die Erteilung der Prokura. Vollmann leitet seit Jänner 2007 die Niederlassung Graz und ist Leiter des Bereiches Steiermark.

PENSIONIERUNGEN Verdient in den Ruhestand

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

Wilfried Albrecht – Tiefbau Wels · **Uzair Azemi** – Tiefbau Salzburg · **Sandor Bajusz** – BauTrans Lauterach · **Rudolf Dürregger** – Tiefbau Salzburg · **Günter Gaubinger** – Schwertransport Wels · **Astrid Harreither** – Verwaltung Wels · **Ivan Krusic** – BauTrans Lauterach · **Alfred Lach** – Kran Klagenfurt · **Rasid Lelic** – Hafen Linz · **Grażyna Pruchnicka** – Verwaltung Wroclaw · **Radoslaw Radojkovic** – Kies Wels · **Albert Rauch** – Schwertransport Wels · **Peter Schneck** – Tiefbau Wels · **Franz Schwarz** – Tiefbau Wels · **Josef Sulzberger** – Tiefbau Salzburg · **Sandor Szalay** – Schwertransport Lanzendorf · **Imre Szemerédi** – BauTrans Budapest · **Peter Tauchner** – Kran Lanzendorf · **Kurt Zirknitzer** – FST Salzburg · **Alois-Franz Zwidl** – Tiefbau Wels

Gewinnspiel



1. Preis

Eine Baugerätekombination im Maßstab 1:50. Bei diesem originalgetreuen Modell handelt es sich um eine limitierte Sonderedition, hergestellt aus Aluminium-Druckguss.

Preisfrage:

Für wieviele Maststandorte der »Salzburgleitung« fertigte Felbermayr die Fundamente?

Die Antwort finden Sie in diesem Heft. Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir 15 Sachpreise. Nähere Informationen dazu finden Sie unter www.felbermayr.cc/informer – klicken Sie rein! Die richtige Antwort senden Sie bitte per Fax +43 7242 695-144 oder E-Mail informer@felbermayr.cc an uns. Einsendeschluss ist der 30. 11. 2010. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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



PALFINGER

KUHN Ladetechnik und PALFINGER - eine starke Partnerschaft zum Nutzen unserer Kunden.

PALFINGER steht für innovative Hebe-, Lade- und Handlinglösungen an den Schnittstellen der Transportkette. So machen wir weltweit unsere Kunden erfolgreicher. Mehr Infos, wie KUHN und PALFINGER auch Sie erfolgreicher machen können, finden Sie im Internet unter: www.kuhn-gruppe.com und www.palfinger.com

PALFINGER AG · 5101 Bergheim/Salzburg, Austria · E-Mail info@palfinger.com
 KUHN Ladetechnik GmbH · 4840 Vöcklabruck, Austria · E-Mail office-it@kuhn.at



SCANIA

www.scania.at

Scania V8. Jetzt mit viermal mehr Souveränität und Stil.

Seit über 40 Jahren gehören V8-Motoren zum Herz unserer Marke. Und haben einen Platz im Herzen vieler Fahrer. Die neue Modellgeneration beansprucht dort jetzt sogar noch einen Platz mehr: Für den stärksten Serien-V8 der Welt.

Erleben Sie die gesamte Palette der Faszination: R 500, R 560, R 620 und den neuen R 730. Gern informieren wir Sie über das neue Design, erläutern Ihnen die möglichen Individualisierungen – und halten außerdem eine Reihe ganz rationaler Argumente für einen V8 für Sie bereit.



Scania Österreich Ges.m.b.H.
 Johann-Steinböck-Straße 4, 2345 Brunn / Gebirge

Telefon: 02236 / 39 02-0, Fax: 02236 / 39 02-86
 E-Mail: office@scania.at