

# INFORMER

DAS MAGAZIN DER FELBERMAYR GRUPPE 2/2015

## **LIFTING**

NEUES GESICHT FÜR „ALTE BRÜCKE“

## **POWER MIT TOWER**

382-TONNEN-KOLONNE MIT TOWERLIFT EINGEHOBEN

## **RAUMORDNUNG**

TRANSPORT- UND HEBETECHNIK FÜR GEBÄUDEMODULE





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

die vorliegende Ausgabe macht es deutlich – auch das Jahr 2015 wird für Felbermayr ein weitgehend erfolgreiches sein. Begründet ist dieses Ergebnis zum einen in der Nutzung innovativer Technologien und zum anderen in der Fähigkeit der Mitarbeiter – die Mitarbeiter sind das Wichtigste für den Erfolg eines Unternehmens. Sie treiben die kontinuierliche Entwicklung eines Unternehmens voran und bringen so die wichtigen Innovationen ins Haus.

Doch in einer Sache gut zu sein, bedeutet nicht automatisch, auch erfolgreich zu sein. Erfolg hängt im Wesentlichen auch von äußeren Rahmenbedingungen ab und am Markt pfeift ein rauer Wind. Deshalb sind wir gefordert. Das Überdenken interner Abläufe und das Hinterfragen von Organisationsstrukturen ist daher notwen-

dig. Denn nur wer es schafft, die Fixkosten zu reduzieren, wird auch in Zukunft erfolgreich sein. Darum ist auch unser Management und jeder einzelne Mitarbeiter angehalten, seine zur Routine gewordenen Tagesabläufe zu überdenken. Kurz-, mittel-, und langfristige Maßnahmen zur Kostenreduktion werden zunehmend an Bedeutung gewinnen und ein wachsender Parameter für den wirtschaftlichen Erfolg von Unternehmen sein. Wichtig dabei ist auch die interne Kommunikation. In diesem Sinne werden wir bereits Anfang nächsten Jahres in der Welser Firmenzentrale mit den Bauarbeiten zur Standortweiterung beginnen. Das soll helfen, die einzelnen Organisationseinheiten wieder besser bündeln zu können. Dabei sind zusätzliche 2.000 Quadratmeter Bürofläche vorgesehen. Weiters ist auch ein Parkdeck für rund 400 Fahrzeuge in Planung.

Bereits umgesetzt ist die Erweiterung der zentralen Werkstätte in Wels für die rund 60 Fachkräfte und Lehrlinge. Damit wurde für die „Feuerwehr“ in Sachen Fahrzeugreparatur und Wartung das Platzangebot den wachsenden Bedürfnissen angepasst und die Fläche von rund 8.000 auf 9.000 Quadratmeter erweitert.

Werte Kunden, Mitarbeiter und Lieferanten, wir danken Ihnen für das erwiesene Vertrauen, die tatkräftige und qualitätsvolle Zusammenarbeit und freuen uns auf ein gemeinsames Jahr 2016.

Unser Dank gilt auch den Familien unserer Mitarbeiter und deren Verständnis für das oft zeitintensive Arbeitsaufkommen. Frohe Weihnachten, viel Glück und Gesundheit sowie ein erfolgreiches, gutes Jahr 2016 wünschen Ihnen

DI Horst Felbermayr

Horst Felbermayr

# Inhalt



Seite 6  
Neues Kompetenzzentrum



Seite 12/13:  
Power mit Tower



## 03 MELDUNGEN

Aktuelles aus der Felbermayr Holding

## 08 BAU

Neues Gesicht für „alte Brücke“

## 14 TRANSPORT

TrackNav-Navigationssystem

## 16 HEBETECHNIK

Schwerstarbeit für Operationstrakt

## 18 NEUER STANDORT

Geballte Kraft in Sulzemoos

## 19 PERSONALIEN

Ruhestand und Gewinnspiel

## 10 IM BILD

Nach monatelanger Vorarbeit wurde im Oktober das Einschleppen des 2.400 Tonnen schweren und 450 Meter langen Brückentragwerks der „Alten Brücke“ in Bratislava finalisiert. Zum Einsatz kamen dafür landseitig hydraulische Pressen für den Vorschub der Brücke und wasserseitig ein Ponton zur Lastaufnahme und zum Trimmen der Brückenhöhe.

## STARKES STÜCK Bladelifter im Einsatz



Am Zwischenlagerplatz, auf 1.200 Meter Seehöhe, wurden die Komponenten mit zwei Mobilkranen umgeschlagen.



Im Oktober begann Felbermayr mit der Errichtung von fünf Windkraftanlagen im Nordwesten von Rumänien. Den konzeptionellen Ablauf für dieses fordernde Premierprojekt verantwortete Geschäftsführer Peter Stöttinger. Die benötigten Komponenten wurden in Konstanz an der Schwarzmeerküste entgegengenommen und etwa 700 Kilometer bis zum auf 1.200

Meter Seehöhe gelegenen Zwischenlager transportiert. Die im Zwischenlager ankommenden Transporte wurden mit zwei Mobilkranen abgeladen. Der Weg auf die 1.800 Meter hochgelegene Baustelle führte über eine Forststraße, die behelfsmäßig für den Transport der Komponenten präpariert wurde.

Eine große Herausforderung sei laut Niederlassungsleiter Christian Krieger der Transport der 44,5 Meter langen Windflügel gewesen. Durch den Einsatz eines sogenannten Bladelifters konnten aber auch diese Bergfahrten mit Steigungen von bis zu 16 Prozent und Gefällen von 20 Prozent bewerkstelligt werden. Ohne Bladelifter sei das nicht möglich gewesen, stellt Krieger fest. Um die nötige Traktion zu erreichen, wurde der Bladelifter auf einem achtschigen Selbstfahrer montiert. Doch trotz all dieser Maßnahmen waren pro Flügel rund acht Stunden für die 15 Kilometer lange Strecke zu kalkulieren. Der Transport der bis zu 60 Tonnen schweren Turmsegmente erfolgte überwiegend mit einem 14-achsigen Selbstfahrer. Das 72 Tonnen schwere Maschinenhaus und die kleineren Turmsectionen wurden mit einem 10-achsigen THP-Auflieger auf die alpin gelegene Baustelle transportiert. Das Zusammenfügen der fünf Turmsectionen erfolgte mit einem LR1600. Dafür war der Kran mit einem 105 Meter langen Hauptausleger und einer zwölf Meter langen feste Spitze sowie 255 Tonnen Ballast ausgestattet. Letztendlich erreichen die Anlagen eine Nabenhöhe von 105 Metern.



## HOCHBAU Wohnungsbau mit Ziegelfertigteilen

Im Mai begann der Felbermayr Hochbau mit der Errichtung eines Wohnobjekts in Weißkirchen in Oberösterreich. Der Auftrag umfasst sämtliche Baumeisterarbeiten sowie Innenputz und die Abdichtungsarbeiten für sämtliche erdberührte Bauteile und Teile der Außenanlage. Die insgesamt 41 Wohneinheiten sind auf drei Objekte aufgeteilt und verfügen alle über einen Tiefgara-

genparkplatz. Ausgeführt wird das Objekt mit „redbloc-Ziegelfertigteilen“. Für die tragenden Wände, den Keller sowie die Tiefgarage kommen Hohlwände aus Beton zum Einsatz. Die Decken werden mit Halbfertigteildecken und Ortbetoner-gänzung hergestellt. Die Rohbauarbeiten konnten im November fertiggestellt werden. Die Übergabe der Wohnungen an die Eigentümer erfolgt im Oktober 2016.



## BLITZSCHNELL „Felbermayr-Schnelleinsatztruppe“ rettet Trafotransport

Wo der Rhein üblicherweise Wassertiefen von rund drei Metern hat, zeigte die Messlatte im November nur etwa einen Meter an. Das hatte auch Auswirkungen auf den Transport eines 295 Tonnen schweren Trafos mit Ausgangsort Bad Honnef in Nordrhein-Westfalen - der Spannungswandler konnte nicht, wie ursprünglich geplant, in ein sogenanntes Drive-In-Ponton verladen werden. Stattdessen wurde der Trafo von Felbermayr, mittels Selbstfahrer (SPMT),

in einer RoRo-Aktion (aus dem engl. Roll on, Roll off) in den Lastdrager 30 verladen und via Rhein in den Felbermayr-Schwerlasthafen Krefeld transportiert. Dort angekommen, wurde der Trafo mit dem LR1750 für den Weitertransport umgeschlagen. Somit wurde eine fristgerechte Anlieferung am Zielort gewährleistet.

Als Schubschiff diente die Horst 1. Dieses Schubschiff wurde ebenso

kurzfristig wie der Lastdrager 30 und der Selbstfahrer zum Einsatzort gebracht, um den Trafotransport nicht zu verzögern. Die Organisation der „Schnelleinsatztruppe“ wurde in Zusammenarbeit der Felbermayr Tochterunternehmen Haeger & Schmidt International sowie dem Reinhold Meister Wasserbau, Mitarbeitern von Felbermayr Wels und federführend von Felbermayr Krefeld ermöglicht.



## „BEWEGLICHES KRAFTHAUS“ Transport- und Hebetechnik für neuen Turbinentyp

Die Kernkomponenten für den neuen Typ einer über- und unterströmbaren Kompaktanlage waren die Turbine selbst mit 120 Tonnen und das zugehörige Saugrohr mit 46 Tonnen – das eigentliche Krafthaus entfällt bei diesem Kraftwerkstyp. Die beiden Teile wurden via Donau von Deutschland nach Enns in Oberösterreich geliefert und von einem 500-Tonnen-Kran (LTM1500) direkt auf die Transportfahrzeuge von Felbermayr umgeschlagen. Für den Transport auf die etwa einen Kilometer entfernte Kraftwerksbaustelle kamen ein zehnmach-

siger Selbstfahrer und ein Sattelaufleger zum Einsatz. Dort angekommen, wurden die Turbine und das Saugrohr mit einem Raupenkran (LR1350) abgeladen und umgehend zusammengebaut. Letztendlich erreichte die Kernkomponente eine Länge und Breite von etwa 20 beziehungsweise 5,32 Metern und eine Höhe von 4,16 Metern. Das Einheben dieses Stahlkolosses in den dafür vorgesehenen Betontrog dauerte etwa einen halben Tag. Anfang Oktober konnte der Probetrieb des Kraftwerks aufgenommen werden.



## BAUTRANS Kesselteile von Serbien nach Deutschland transportiert

Rund 1.700 Kilometer waren auf der Route von Novi Sad in Serbien bis zum Zielort Hamburg in Deutschland zurückzulegen. Die beiden Konvois mit drei und vier Fahrzeugen waren mit bis zu 5,85 Meter breiten und 10,5 Meter langen Kesseln beladen. Im Verhältnis dazu waren die Tonnagen mit maximal 25 Tonnen eher gering. Da vorwiegend auf der Autobahn gefahren wurde, waren abgesehen von einigen verkehrslenkenden Maßnahmen in Novi Sad keine weiteren Sonderaktionen nötig. Die Konvois waren je vier Tage unterwegs und wurden im April durchgeführt.



## PERFEKT Ladekran mit höchster Leistung

Kompakte Abmessungen, hohe Ausladungen und größtmögliche Mobilität bei einem Maximum an Hubkraft, das sind die Parameter für einen perfekten Ladekran. Mit dem PK 200002L SH von Palfinger hat Felbermayr nun ein solches Gerät im Fuhrpark. Ausgestattet mit acht hydraulischen Ausschüben am Hauptarm und sieben weiteren am Fly-Jib erreicht der Kran eine seitliche Reichweite von 45,3 Meter. Die maximale Hubhöhe beträgt bei endlosem Schwenkbereich 49 Metern. Beeindruckend ist bei dieser Neuentwicklung weiters die maximale Traglast von 40 Tonnen. Somit schließt das Hubgerät die Lücke zwischen Mobil- und Ladekränen. Aufgebaut ist der Kran auf einem serienmäßigen vierachsigen Chassis mit kurzer Gesamtlänge und hervorragendem Wenderadius.



## SCHWARZDENKER 4.200 Tonnen Asphalt für Umfahrung

Nach 34 Jahren hat die 2,3 Kilometer lange „Umfahrung Gmunden Nord“ das Ende der technischen Nutzungsdauer erreicht. Um mit den Asphaltierungs-

arbeiten beginnen zu können, wurde zuvor der bestehende Belag mittels Fräse entfernt. An manchen schadhaften Stellen wurden ergänzend dazu auch Tiefenfräsungen durchgeführt. Zur Vermeidung von Nahtstellen kamen zum Auftrag der neuen Asphaltenschicht drei Fertiger gleichzeitig zum Einsatz. Die drei Zentimeter

dicke Bitumenschicht wurde den Vorgaben des Auftraggebers entsprechend als Gummigranulat- und Kalkhydratbelag ausgeführt. Die sanierte Fläche entspricht mit rund 30.000 Quadratmetern etwa der Fläche von vier Fußballfeldern. Mitte September konnten die Arbeiten nach einwöchiger Tätigkeit abgeschlossen werden.



Die Fassadenelemente mit integrierter Wärmedämmung bringen bis zu 16 Tonnen auf die Waage.

# Neues Kompetenzzentrum für Fahrzeughersteller

Von den zur CNH Industrial gehörenden Fahrzeugherstellern Iveco, Case Construction und Magirus Lohr hat Felbermayr Hochbau den Auftrag zur Errichtung eines Kompetenzzentrums für Oberösterreich erhalten. Die Arbeiten umfassen sämtliche Generalunternehmer-Dienstleistungen. Bis April soll der in Hörsching entstehende Firmenstandort weitgehend fertiggestellt sein.

Mit der Spatenstichfeier Anfang August begann für die Mannen des Felbermayr-Hochbaus ein ehrgeiziges Projekt. Nur etwa acht Monate haben sie Zeit, um das neue Service- und Kompetenzzentrum für die CNH Industrial in die Höhe wachsen zu lassen. „Eine durchaus sportliche Herausforderung“, meint dazu Bauleiter Gerhard Schelmbauer. Mit den richtigen Partnerunternehmen sei das aber allemal zu schaffen. Bei der Auswahl der beteiligten Firmen wurde im Übrigen großer Wert auf regionale Unternehmen gelegt. So werden beispielsweise die Betonfer-

tigteile vom oberösterreichischen Hersteller Oberndorfer geliefert.

## Mit Fertigteilen in Rekordzeit zum Industrieobjekt

Nach Abschluss der Erdarbeiten wurden rund 50 Stützen mit Höhen von bis zu zehn Metern in die vorbereiteten Köcherfundamente versetzt. Sämtliche Zwischenwände werden mit Hohlwänden und die Fassade der Halle mit Sandwich-Elementen ausgeführt. Die Decken werden mittels Elementdecken und vorgespannten Hohldielen hergestellt. „Nur durch die Verwendung von Betonfertig- beziehungsweise -Halbfertigteilen ist die kurze Bauzeit überhaupt möglich“, so Bauleiter Schelmbauer. Diese rund 3.000 Quadratmeter große Halle erhält insgesamt acht Montagegruben mit Bremsprüfständen und bietet Platz für Lager-, Service- und Wartungsbereiche. Die etwa 1.200 Quadratmeter großen Büroflächen sind auf zwei Geschosse verteilt und erhalten für eine bestmögliche Tageslichtnutzung, eine Fassade aus



Glas-Pfosten-Riegelkonstruktionen. Weitere Räumlichkeiten des neuen Standortes sind ein in Holzbauweise ausgeführter 400 Quadratmeter großer Präsentationsraum, der mit mobilen Trennwänden ausgestattet auch für Besprechungsräume genützt werden kann.

„Mit Jahresbeginn 2016 erfolgen bereits die Ausbaurbeiten, bevor im Frühjahr mit der Außengestaltung und Asphaltierung die finalen Arbeiten folgen“, sagt Schelmbauer. Ende April sollen dann bereits rund 60 Mitarbeiter ihre Arbeitsplätze für Verkauf, Service und Ersatzteillogistik beziehen können und somit wesentlich zur Stärkung der Marken Iveco, Magirus Lohr und Case Construction in Oberösterreich beitragen.



Insgesamt entstehen acht Montagegruben.

# Steinschlagschutz für Innkraftwerk errichtet

**Bis 2018 entsteht im schweizerisch-österreichischen Grenzgebiet das dritte Kraftwerk am oberen Inn. Mit den Felssicherungsarbeiten oberhalb der Wehranlage in Nauders wurde der Felbermayr-Spezialtiefbau beauftragt.**

„Vor Beginn der eigentlichen Arbeiten war es nötig, den gesamten Bereich so weit zu sichern, damit die Arbeiten im Hang durchgeführt werden konnten“, sagt Bauleiter Markus Winkler. Dazu wurden zunächst lose und absturzgefährdete Felsblöcke per Hand oder durch Sprengung entfernt. „Das war ein enormer Aufwand von etwa 6.000 Arbeitsstunden für unsere speziell ausgebildeten Facharbeiter“, kommentiert Winkler und konkretisiert weiter, dass dabei etwa 600 Laufmeter Sicherungsanker und 5.000 Laufmeter Sicherungsseil in der Wand verbaut wurden. Erst danach wurde die rund 600 Meter hohe Felswand vom Geologen zur Durchführung der Steinschlagschutzverbaungen freigegeben.



*Abenteuerlich – der Weg zur Arbeit führt über den Inn.*

## Herausforderung Logistik

Die eigentlichen Arbeiten begannen im Sommer 2014 und wurden im Durchlaufbetrieb mit Sieben-Tage-Wochen durchgeführt. Dabei waren bis zu zwölf Mitarbeiter gleichzeitig in der Wand. Doch auch diese Sicherungsarbeiten und die Logistik waren eine große Herausforderung, weiß Winkler zu berichten: „Wir



*Eine spezielle Seilausbildung ist Voraussetzung für den Einsatz der Facharbeiter im hochalpinen Gelände.*

konnten nur zu Fuß in den Hang hinaussteigen, deshalb wurden sämtliche Geräte und Materialien mit dem Hubschrauber in die Wand transportiert“. Insgesamt seien das rund 400 Tonnen Anker-, Stahl- und Sicherungsmaterialien gewesen und für alles, was nicht unmittelbar verbaut werden konnte, mussten vorab entsprechende Podeste im steilen Gelände errichtet werden. Ein immenser Aufwand, der nur durch großen Einsatz körperlicher Leistung, mit viel Geschick und mit enormem Sicherheitsdenken bewerkstelligt werden konnte. „Ein falscher Handgriff und es gibt keinen Halt mehr“, stellt Winkler bewundernd die Leistung seiner Mitarbeiter klar. Insgesamt wurden auf diese Weise 1.260 Laufmeter Schutzzäune mit einer Höhe von sechs Metern errichtet. Dafür wurden etwa 800 Bohrungen und 5.000 Laufmeter Anker verbaut. Der so errichtete Steinschlagschutz hält einer Lastaufnahme von 3.000 Kilojoule stand. „Das ent-

spricht etwa einem acht Tonnen schweren Fels, der mit 90 Kilometer pro Stunde in den Zaun fällt“, beschreibt Winkler eindrucksvoll. Ende September waren die Sicherungsarbeiten soweit abgeschlossen, dass mit dem Bau der darunterliegenden Wehranlage begonnen werden konnte. Nach der Fertigstellung im Jahr 2018 wird das Kraftwerk etwa 90.000 Haushalte mit umweltfreundlichem Strom versorgen. ■



*Hubschraubereinsatz für den Materialtransport.*



# „Neues Gesicht“ für „alte Brücke“

**Bereits im Oktober 2014 begann das Team des Felbermayr Wasserbaus mit den Sanierungsarbeiten der 124 Jahre alten Donaubrücke in Bratislava. Bis Ende 2015 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Bis dahin wird die Anzahl der Pfeiler der 450 Meter langen Brücke zwecks besserer Schiffbarkeit reduziert und ergänzend zu Geh- und Radwegen wird die Brücke über zwei Straßenbahngleise verfügen.**

Von Nassbaggerarbeiten bis hin zu Unterwassermeißel- und Fräsarbeiten reichten die Gewerke des Felbermayr-Wasserbaus zur grundlegenden Modernisierung der „Stary Most“, was zu Deutsch so viel wie „alte Brücke“ bedeutet. Zum Ziehen und Rammen von Spundbohlen sowie zuletzt zum Einschwimmen der neuen Brückenkonstruktion waren aber auch umfangreiche ingenieurwasserbauliche Qualitäten nötig. Tatsächlich im Original erhalten sind nur noch einige der unter Kaiser Franz Joseph I. errichteten Brückenpfeiler, da die stählerne Brückenkonstruktion im 2. Weltkrieg zu Verteidigungszwecken gesprengt wurde.

## Bessere Schiffbarkeit

„Im Zuge der Sanierungsarbeiten haben wir zwei der insgesamt sieben Pfeiler abgebaut“, erklärt Felbermayr-Bereichsleiter Hans Wolfsteiner den Beginn der Arbeiten. Einer dieser Brückenpfeiler wurde an anderer Stelle im Flussbett neu errichtet. Damit wurden die ursprünglich zwei schiffbaren Durchfahrtsöffnungen von je etwa 80 Meter Breite auf eine rund 120 Meter breite Öffnung reduziert beziehungsweise erweitert. Die Verkleidung dieser rückgebauten Brückenpfeiler wurde im Jahr 1891 aus mühevoll bearbeiteten Granitblöcken fertiggestellt. Die Granitblöcke haben ein Einzelgewicht von

rund 1.400 Kilogramm. Um diese Steine wiederverwenden zu können, wurden sie zuvor sorgsam Stück für Stück mittels Hydraulikgreifer abgetragen, nummeriert und bis zum Einsatz für den neuen Brückenpfeiler an anderer Stelle am Ufer gelagert. Für diese historisch bedeutsamen Arbeiten kamen das Motorschiff Grafenau, das Baggerstelzenponton Ludwig sowie ein weiterer Deckleichter mit zwei Ankerpfählen zum Einsatz. Die Stahlbetonfundamente der beiden rückgebauten Brückenpfeiler wurden bis auf einen Meter unter der Stromsohle abgebrochen, im Anschluss wurde die so entstandene Baugrube mit Kies verfüllt. „Zur Errichtung des neuen Brücken-

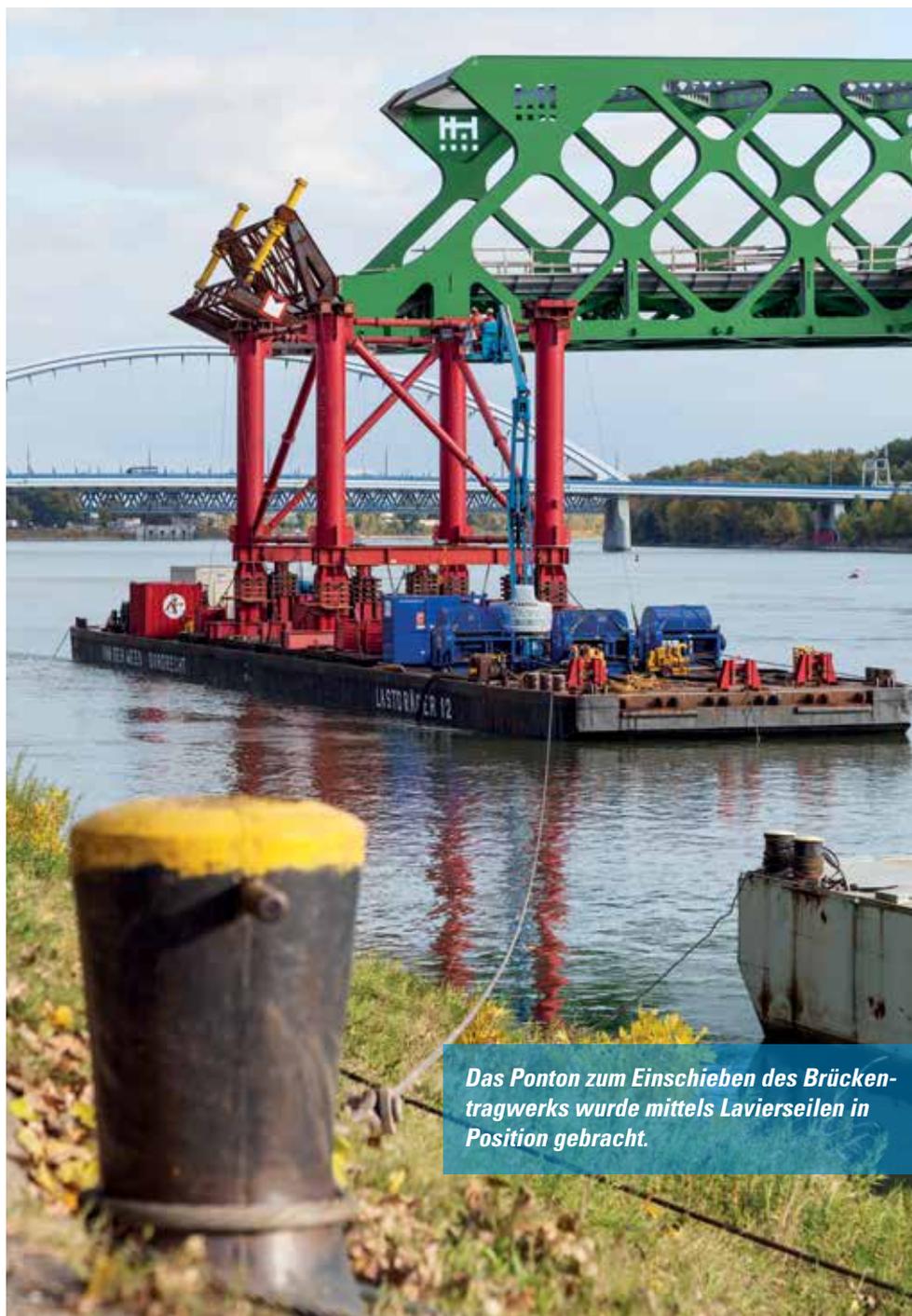


*Die „Alte Brücke“ ist 450 Meter lang und steht an der Stelle der einstigen Franz-Josephs-Brücke. Diese wurde 1891 vom Namensgeber Kaiser Franz Joseph I. persönlich eröffnet. Daher kommt auch der Name „Alte Brücke“ oder auf Slowakisch: „Stary Most“.*

pfeilers wurde ein Spundwandkasten errichtet“, sagt Wolfsteiner. Anschließend sei dann das Wasser aus dem Kasten abgepumpt worden und man habe zudem auch eine schwimmende Verbindungsstraße zwischen Ufer und Arbeitsebene errichtet. Danach konnte mit dem Bau des neuen Pfeilers aus Stahlbeton begonnen werden.

## 1.200 Tonnen Stahlkonstruktion

Im August 2015 begann dann mit dem Einschub des ersten von insgesamt drei Brückenelementen das große Finale. Das Brückentragwerk wurde teilweise in Tschechien vorgefertigt, auf die Baustelle transportiert und vor Ort fertiggestellt. Diese Komponente, mit einem Gewicht von 1.200 Tonnen, wurde mittels hydraulischer Pressen landseitig in Richtung Donau geschoben, dort von einem Ponton unterstützt und mittels Winden und Anker eingeschoben. Für das Erreichen der korrekten horizontalen Lage wurde das Ponton entsprechend getrimmt. Die Feinjustierung wurde mittels hydraulisch verstellbarer Schwerlasttürme bewerkstelligt. Noch im Oktober wurde dann der letzte Teil der Stahlkonstruktion eingeschoben. „Anschließend folgen das Verkleiden des neuen Pfeilers mit den zuvor nummerierten Granitsteinen, das Ziehen der Spundbohlen sowie Nassbaggerungen zur Herstellung der korrekten Flusssohle“, nennt Wolfsteiner die abschließenden Arbeiten. Eröffnet werden soll die Brücke noch Ende dieses Jahres. ■



*Das Ponton zum Einschieben des Brückentragwerks wurde mittels Lavierseilen in Position gebracht.*





*Nach monatelanger Vorarbeit wurde im Oktober das Einschieben des 2.400 Tonnen schweren und 450 Meter langen Brückentragwerks der „Alten Brücke“ in Bratislava finalisiert. Zum Einsatz kamen dafür landseitig hydraulische Pressen für den Vorschub der Brücke und wasserseitig ein Ponton zur Lastaufnahme und zum Trimmen der Brückenhöhe.*

*Die Verkleidung der Brückenpfeiler erfolgt übrigens wieder mit den originalen Granitblöcken aus der Zeit Kaiser Franz Joseph I.. Um sie wieder an gleicher Stelle einbauen zu können, wurden sie vor dem Abbau nummeriert und sorgsam abgelegt.*

## Towerlift für OMV-Kolonne im Einsatz

**Mitte Juni erreichte eine 382 Tonnen schwere Kolonne den Alberner Hafen in Wien. Bestimmungsort des mehr als 24 Meter langen Stahlkolosses war die Raffinerie der OMV in Wien/Schwechat. Schon der Transport dorthin forderte die Mitarbeiter der Felbermayr Transport- und Hebetechnik. So musste zum Beispiel eine Behelfsauffahrt zur Autobahn errichtet und eine Brücke mit hydraulischen Pressen verstärkt werden. Doch bis zur Fundamentstellung des Behältnisses für die Entschwefelungsanlage öffneten sich noch weitere Hindernisse. Schlussendlich wurde der Auftrag Ende Juni erfolgreich abgeschlossen.**

**D**as ist nichts Alltägliches, was wir da machten“, eröffnet Günther Wimmer von der Felbermayr Transport- und Hebetechnik das Gespräch über das maßgeblich vom Felbermayr-Geschäftsführer Wolfgang Schellerer konzipierte Projekt. Etwa fünf Terrabyte an Datenmaterial hätten sich in den mehr als 2,5 Jahren Ausarbeitungsphase angehäuft. Doch nachdem die Kolonne auf der Felbermayr-Umschlagsfläche im Alberner Hafen angekommen war und alles gespannt auf den Hub vom Schiff auf den

Tieflader wartete, war alles zu Ende gedacht. Zumindest in der Theorie, denn ob alles wirklich so funktionieren würde, wie es mit den Detailstudien am Computer geplant war, stellte sich erst später heraus.

### Premiere im Alberner Hafen

Mehr als 40 Lkw-Transporte waren nötig, um den LR1600 zum Einsatzort am Alberner Hafen zu bringen. Bei einem Einsatzgewicht von rund 780 Tonnen schafft das

Hightech-Gerät 600 Tonnen Traglast. Das entspricht etwa dem Gewicht von 500 Mittelklassewagen. „Beim Ausladen der 382 Tonnen schweren Kolonne erreichte der 42 Meter lange Hauptausleger eine Ausladung von 16 Meter“, erklärt Wimmer. Danach setzte er mit schwebender Last sechs Meter zurück und schwenkte anschließend etwa 65 Grad nach links, um die Last anschließend auf dem Tieflader abzusetzen. Das alles ging nahezu in Zeitlupe vor sich. Für eine bestmögliche Gewichtsverteilung wurde dazu eine 180 Quadratmeter große Fahrfläche mit Bongossihölzern ausgelegt. Darauf verteilte sich die Masse ideal und das Gewicht von Kran und Kolonne wurde optimal in den Untergrund abgeleitet. Nach etwa einer Stunde war der Hub abgeschlossen und die Ladung auf einem 18-achsigen Tieflader platziert. Jetzt konnte mit der Ladungssicherung für den bevorstehenden Transport begonnen werden.

### Technik überlistet Brückenstatik

Am Abend des 20. Juni ging es los. 1.300 Pferdestärken schnurrten ruhig auf Standgas dahin. Alles war vorbereitet für die erste Etappe. „Diese führte uns vom Umschlag- und Lagerplatz am Alberner Hafen bis zum etwa sieben Kilometer entfernten Werksgelände der OMV Raffinerie. Als Zug- und Schubmaschine kamen zwei Mercedes Actros mit Drei-Achs-Antrieb zum Einsatz. „Um die nötige Traktion zu erreichen, waren die Maschinen auf jeweils 35 Tonnen aufballastiert“, erklärt Wimmer. Zusammen mit dem Tieflader und der Kolonne wurde somit ein Trans-



*Für das Verschleppen der Kolonne unter den tiefliegenden Rohrbrücken kam ein schienengelagertes Hubgerüst zum Einsatz.*

portgesamtgewicht von rund 570 Tonnen erreicht. Nach etwa einer Stunde Fahrt und rund zwei zurückgelegten Kilometern war die Schwechat-Brücke erreicht. Da die Tragkraft der Brücke nicht den statischen Anforderungen des Transports gewachsen war, mussten laut Wimmer spezielle Maßnahmen gesetzt werden: „Dazu wurde mittels einer speziellen Stahlkonstruktion unter der Brücke ein Gegendruck aufgebaut. Über eine technisch aufwendige Sensorik wurde dieser Gegendruck kontinuierlich der aktuellen Belastung angepasst und reichte somit von rund 50 bis 200 Bar. Um allfällige Folgeschäden dokumentieren zu können, wurde die Brücke während der Überfahrt mit einem sogenannten Bridge Monitoring System zusätzlich überwacht.“ Diese Technologie ermöglicht es, theoretisch mögliche Beeinträchtigungen von Brücken anhand des Schwingungsverhaltens aufzuzeichnen. Somit kann der Zustand nach der Überfahrt mit dem Zustand vorher verglichen werden. Weitere Schlüsselstellen auf dem Weg zur OMV waren die Ortsdurchfahrt von Mannswörth und die Auffahrt auf die A4. Große Unsicherheiten bei Schwertransporten seien auch immer wieder parkende Pkw entlang von Straßen, um das zu verhindern, wurden schon im Vorfeld Flugzettel verteilt.



**Die 382 Tonnen schwere Kolonne wurde auf einem 18-achsigen Tieflader transportiert.**

Laut Wimmer sei die Bevölkerung da aber immer sehr verständnisvoll und halte sich auch an die nötigen Halte- und Parkanweisungen. Um etwa ein Uhr nachts war der Schwertransport über eine Behelfsauffahrt auf die A4 aufgefahren, hat sie gequert und ist anschließend etwa einen Kilometer auf der Gegenfahrbahn in Richtung Danubia-Brücke gefahren. Dort hat der insgesamt 52 Meter lange Schwertransport die Autobahn wieder verlassen und erreichte gegen zwei Uhr früh das Werksgelände der OMV.

## Power mit Towerlift

Unzureichende statische Verhältnisse und eine Rohrbrücke machten es dem 38-köpfigen Transportteam weiter schwer. So konnte bereits kurz nach der Einfahrt eine Rohrbrücke nicht un-

terfahren werden. „Um mit dem rund sieben Meter hohen Transport dennoch durchzukommen, wurde von unserer Abteilung Schwermontage ein Verschlitssystem aufgestellt. Damit war es möglich, die Kolonne vom Tieflader abzuladen und unter der Rohrbrücke durchzuschlitten“, erklärt Wimmer. Auf der gegenüberliegenden Seite wurde der Stahlkoloss dann auf einem 16-achsigen Selbstfahrer abgesetzt und zum eigentlichen Zielstandort gefahren. Da aufgrund von Boden- und Platzverhältnissen ein Hub mittels Kran nicht möglich war, kam zum großen Finale eine Kippvorrichtung zum Einsatz. „Dabei haben unsere Krefelder Kollegen von der Schwermontage Großartiges geleistet“, sagt Wimmer. Denn für das Hochdrehen der Kolonne mittels Kippvorrichtung war das Aufstellen eines 36 Meter hohen Towerlifts nötig. Dazu wurden in einer einwöchigen Aktion etwa 160 Tonnen Stahl verbaut. Für die endgültige Fundamentstellung wurde dann am unteren Ende des Behälters die Kippvorrichtung montiert. Am oberen Ende wurden die Litzen des Towerlifts angeschlagen. Mittels Heber wurden dann die Litzen nach oben gezogen und der SPMT fuhr kontinuierlich nach, während der Behälter über die Kippvorrichtung in die Vertikale gebracht werden konnte. „Dieser Vorgang dauerte etwa fünf Stunden“, stellt Wimmer fest. Jetzt folgte die Demontage der Kippvorrichtung vom SPMT und die Kolonne wurde hochgehoben. Etwa weitere fünf Stunden dauerte es bis dieser Reaktor mittels dem schienengelagerten Towerlift rund acht Meter seitlich verfahren, um 36 Grad gedreht und auf dem Fundament abgesetzt werden konnte. Damit war dann in einem technisch anspruchsvollen Finale auch die Kür erfolgreich zu Ende gebracht. In weiterer Folge wird der Hightech-Stahlkoloss noch seitens des Auftraggebers OMV in die Entschwefelungsanlage der Raffinerie eingebunden, um einen bestehenden Behälter aus den 80er-Jahren zu ersetzen. ■



**Mit einem 36 Meter hohen Towerlift und bodenseitiger Kippvorrichtung wurde der Stahlkoloss aufgestellt und anschließend auf das Fundament gestellt.**

# TrackNav – Expertenlösung im Bereich Fuhrparkmanagement

**Effizient, transparent und kostensenkend – diese drei Eigenschaften zeichnen TrackNav aus, das Fuhrparkmanagementsystem der Meraner Firma Comtec und überzeugen renommierte Transportunternehmen wie Felbermayr.**

**Herr Füreder, Sie sind Disponent bei Felbermayr und nutzen TrackNav täglich. Worin sehen Sie die Vorteile des Systems?**

In den Unternehmenszweigen Felbermayr Bau und Felbermayr Abfallwirtschaft nutzen wir TrackNav nun schon seit vier Jahren und sind nach wie vor begeistert von den Funktionalitäten, die das System bietet. Vor allem die Echtzeitortung der Lkw, die zentrale Auftragsverwaltung, die schnelle Erfassung der geleisteten Arbeitszeit und die Schnittstelle mit unserem Dispo-Programm Erdprofi erleichtern unsere Arbeitsabläufe ungemein und wirken sich positiv auf unser Zeitmanagement aus.

**Auch die Kommunikation mit Ihren Fahrern wird durch TrackNav erheblich erleichtert, nicht wahr?**

Genau. Da TrackNav unter anderem auch als Kommunikationssoftware fungiert, können wir zu jeder Tages- und Nachtzeit direkt mit unseren Fahrern in Kontakt treten – und zwar völlig störungsfrei. Das ist vor allem dann von Vorteil, wenn wir wichtige Informationen weitergeben oder sie auf die Lenk- und Ruhezeiten hinweisen möchten. Das Tolle an diesem Kommunikationssystem ist außerdem, dass es in mehreren Sprachen verfügbar ist und wir so eventuelle sprachliche Barrieren mühelos überwinden.

**Denken Sie angesichts der zahlreichen Vorteile und Funktionalitäten darüber nach, TrackNav künftig auch in anderen Unternehmenszweigen von Felbermayr zu verwenden?**

Aufgrund der zahlreichen Argumente, die für die Nutzung des Systems sprechen sowie aufgrund der guten Zusammenarbeit mit Comtec in den Bereichen Bau



und Abfallwirtschaft haben sich die Verantwortlichen für den Bereich Schwertransport TrackNav vor Kurzem genauer angesehen. Da Comtec uns verbindlich zugesichert hat, auf die speziellen Bedürfnisse von Felbermayr Schwertransporte einzugehen und das Fuhrparkmanagementsystem individuell an unsere Anforderungen anzupassen, ist Comtec nun dabei, nach und nach die ganze Flotte von Felbermayr Schwertransport mit TrackNav auszustatten, angefangen bei den Standorten Wels, Lauterach und Ungarn.

**Comtec konnte Ihre Mitarbeiter aus dem Bereich Schwertransport also von der Qualität des Systems überzeugen?**

Definitiv. Denn TrackNav hilft uns dabei, transparenter, kostengünstiger und effizienter zu arbeiten. Wir wissen stets genau, wo sich unsere Lkw gerade befinden, können jeden Fahrtverlauf nachvollziehen, erfassen über die Tagesberichte der Fahrer deren geleistete Arbeitszeit und können über den digitalen Tacho auch

aus der Ferne die Lenkzeiten in Echtzeit abrufen. Das alles ermöglicht es uns, die Aufträge besser zu koordinieren und wir haben zudem die Möglichkeit, den Fahrern neue Aufträge zuzuteilen, die sofort auf dem Display ihres Fahrzeugs aufscheinen.

**Würden Sie TrackNav aus Ihrer Erfahrung heraus anderen Transportunternehmen weiterempfehlen?**

Auf jeden Fall. Egal, wie viele Fahrzeuge ein Fuhrpark umfasst, ob 30 oder 500 – TrackNav garantiert einen umfassenden Überblick über alle Fahrzeuge und erleichtert sowohl den Disponenten als auch den Fahrern selbst die Arbeit wesentlich. Außerdem schätzen wir den Service von Comtec wirklich sehr. Alle Mitarbeiter beantworten Fragen stets kompetent und sind offen für Anregungen und Optimierungsvorschläge. Man fühlt sich als Kunde rundum betreut und verstanden – das ist uns sehr wichtig. ■

Comtec. Mehr als nur Fahrzeugortung.  
Wissen, wer wann was wie wo fährt.

Ihr **Vertrauen** ist unser **Ansporn**.



Herzlichen **Dank** dafür!

**comtec**<sup>®</sup>  
Italia GmbH

**comtec**<sup>®</sup> Italia

Luis-Zuegg-Str. 40

I-39012 Meran

Tel. +39 0473 490 500

Fax +39 0473 490 501

office@comtec.info

www.comtec.info



*Für das Einheben der bis zu 38,5 Tonnen schweren Module kam ein LTM1750 des Herstellers Liebherr zum Einsatz. Um die Ausladungen von bis zu 49 Metern bewältigen zu können, war der Kran mit 204 Tonnen Ballast, 56 Meter langem Teleskop und einer 42 Meter langen Wippe ausgestattet.*



# Schwerstarbeit für Operationstrakt

**Die ältesten Objekte des Wilheminspitals in Wien stammen aus dem Jahr 1988. Deshalb sollen sie bis 2024 neu errichtet werden. In hochwertigen Raummodulen von Cadolto werden während der etwa zehnjährigen Bauzeit ganze Operationssäle und Laborbereiche Platz finden. Know-how für Transport- und Hebeteknik dieser 210 Raumzellen kam von Felbermayr.**

Von März bis August dauerte der Transport von 210 Raummodulen für das Wilheminspital in Wien. Ausgangsort der bis zu 18,5 Meter langen, 5,9 Meter breiten und 4 Meter hohen Module war das Werk des Spezialisten für schlüsselfertige Krankenhäuser Cadolto in Cadolzburg (D). „Die Transporte der bis zu 38,5 Tonnen schweren Module wurden mit insgesamt zwölf Fahrzeugkombinationen durchgeführt. Zum Einsatz kamen dafür 4-achsige Schwerlastzugmaschinen mit verschiedensten Konfigurationen der Tieflader“, erklären die beiden Projektanten Roland Füreder und Daniel Haukwitz von der Felbermayr-Transportabteilung in Wels, welche gemeinsam mit Kollegen aus den Niederlassungen Nürnberg und Lanzendorf den Auftrag geplant und umgesetzt haben.

## Von Cadolzburg nach Wien

Doch aufgrund des begrenzten Platzangebotes am Standort des Wilheminspitals konnten nicht alle Module direkt vom Her-

steller im bayerischen Cadolzburg nach Wien transportiert werden. „Just in time lautete die große Herausforderung“, sagt Füreder und erklärt, dass 81 der insgesamt 210 Raumzellen im Felbermayr-Schwergutlager in Linz zwischengelagert und auf Abruf nach Wien transportiert wurden. Aufgrund regionaler Bestimmungen war die Zufahrt zum Wilheminspital nur von Mitternacht bis fünf Uhr früh möglich. „Deshalb machten wir mit den Direkttransporten in Suben eine Pause“, sagt Füreder und begründet damit die Transportdauer von etwa acht bis neun Stunden für die rund 500 Kilometer von Cadolzburg nach Wien.

## 750-Tonnen-Kran

Zur Millimeterarbeit wurde dann das Zufahren auf die Baustelle. Dabei mussten die bis zu 36 Meter langen und sechs Meter breiten Transportgarnituren 800 Meter weit rückwärts zwischen den Spitalsobjekten gefahren werden. „Das hatte unter großem Zeitdruck und unter Berücksichtigung sicherheitskritischer Einrichtungen des



**81 der insgesamt 210 Raummodule wurden im Felbermayr-Schwerlasthafen in Linz zwischengelagert und „just in time“ auf die Baustelle transportiert.**



**Für den Transport der Raummodule waren permanent zwölf Transportgarnituren im Einsatz.**

Krankenhausbetriebs zu erfolgen“ merkt Füreder an. Für das Einheben der Module kam ein Mobilkran mit 750 Tonnen Traglast zum Einsatz. Ausgestattet mit 204 Tonnen Ballast, 56 Meter langem Teleskop und 42 Meter langen Wippe bewältigte der Kran Ausladungen von bis zu 49 Metern. Dank der auf dem Teleskop montierten Wippe konnten auch 20 Meter hochgelegene Störkanten überwunden werden. Zur Unterstützung war weiters ein 300-Tonner vor Ort. Eines der Module wurde dann auch durch den Einsatz beider Krane gleichzeitig versetzt. Noch im Herbst wurde mit dem Innenausbau und der Installation von Haus- und Medizintechnik begonnen. Die Inbetriebnahme des neuen Operationsbereiches wird 2016 erfolgen. ■



Die Errichtung der neuen drei Hektar großen Felbermayr-Niederlassung geht auf eine Initiative von Felbermayr-Geschäftsführer Wolfgang Schellerer und Niederlassungsleiter von Wimmer Maschinentransporte, Holger Stegmann, zurück.

## Geballte Kraft – Felbermayr errichtet neuen Standort in Sulzemoos

Das international tätige Transport-, Hebetechnik- und Bauunternehmen Felbermayr konzentriert die Aktivitäten seiner Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte und Hagn-Umwelttechnik in Sulzemoos/Landkreis Dachau. Der Spatenstich für das etwa 7.000 Quadratmeter umfassende Industrieobjekt fand am 29. Oktober statt. Bereits Ende Mai 2016 sollen am neuen Standort rund 130 Mitarbeiter ihre Arbeit aufnehmen.



**Kraftvoll auch beim Spatenstich (v. l.): Josef Kreuzer (externe Projektsteuerung), Michael Altschäffl (Niederlassungsleitung Hagn Umwelttechnik), Bürgermeister Gerhard Hainzinger, Seniorchef Horst Felbermayr, DI Horst Felbermayr, 2. Bürgermeister Johannes Kneidl, Holger Stegmann (Niederlassungsleitung Wimmer Maschinentransporte), 3. Bürgermeister Paul Schmid und Bauamtsleiterin Csilla Keller-Theuermann.**

„Wir freuen uns sehr, gemeinsam mit der Gemeinde Sulzemoos dieses Projekt realisieren zu können“, sagt Geschäftsführer DI Horst Felbermayr vom gleichnamigen Familienunternehmen mit Sitz im oberösterreichischen Wels und kommentiert weiter: „Zum einen ist es die strategisch gute Lage, welche die etwa 30 Kilometer nordwestlich von München gelegene Gemeinde Sulzemoos zur ersten Wahl werden ließ, zum anderen die gute Zu-

sammenarbeit mit dem Bürgermeister und den Vertretern der Gemeinde“. Das erworbene Grundstück ist etwa 2,8 Hektar groß und befindet sich im direkt an der A8 gelegenen Gewerbegebiet. Bis Mai sollen hier im ersten Bauabschnitt ein zweistöckiges Büroobjekt mit 1.000 Quadratmetern sowie ein Lager mit angeschlossener Werkstätte mit 4.500 beziehungsweise 1.600 Quadratmetern entstehen. Aber auch ein 100-Tonnen-

Hallenkran sowie eine Tankstelle für Firmenfahrzeuge mit Waschstraße gehören zur Infrastruktur der neuen Felbermayr-Niederlassung.

### Synergien am neuen Standort

Bezogen wird das Objekt von den stark expansiven Felbermayr-Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte und Hagn Umwelttechnik. Sowohl für das auf Sondertransporte und die Montage von hochkomplexen Industrieanlagen spezialisierte Unternehmen Wimmer, als auch für das auf Wasser- und Deponiebau spezialisierte Unternehmen Hagn ergeben sich durch die Zusammenführung Synergien wie beispielsweise die gemeinsame Nutzung der Tankstelle und der Büroinfrastruktur. Für den Leiter der Hagn-Umwelttechnik Michael Altschäffl sei durch die Intensivierung von Berührungspunkten künftig auch eine operative Zusammenarbeit der beiden Unternehmen vorstellbar. Holger Stegmann von Wimmer freut sich darüber hinaus auch über die Ausweitung seines Dienstleistungsportfolios, denn nicht zuletzt aufgrund des neuen Geschäftsbereichs Kranvermietung werden die erweiterten Platzverhältnisse dringend benötigt. ■



V. l. n. r.: Horst Felbermayr (Felbermayr Holding), Gerhard Hunger (Bilfinger Gerätetechnik), Raimund Baumschlager (mehrfacher Rallye-Staatsmeister), Christian Nimmervoll (Bilfinger Gerätetechnik)

## PARTNERSCHAFTLICH Bilfinger Gerätetechnik feiert mit Felbermayr

Rund 2.000 Kunden, Mitarbeiter, Lieferanten und Freunde des Hauses waren gekommen um beim bunten Potpourri aus Information und Unterhaltung dabei zu sein. Anlass des Events Mitte September war die Eröffnung der neuen Instandhaltungshalle sowie das 20-jährige Bestehen des international tätigen Industriedienstleisters in Sachen Gerätevermietung. Ebenso lan-

ge währt übrigens auch schon die erfolgreiche Partnerschaft mit Felbermayr. Zu den emotionalen Highlights des Tages gehörten Fahrten mit der 103-Meter-Bühne von Felbermayr und Bungeesprünge vom Felbermayr-Kran.

Beim Go-Kart-Rennen setzte sich Horst Felbermayr von der Felbermayr Holding

gegen den mehrfachen Rallye-Staatsmeister Raimund Baumschlager durch. Als zweite Chance bot Felbermayr eine Revanche am A1 Ring an. Die beiden Geschäftsführer von Bilfinger Gerätetechnik Gerhard Hunger und Christian Nimmervoll nahmen es mit Humor: „Wir sind heute Gastgeber und nicht Gasgeber, da haben die Gäste Vorrang.“

## JUBILARE GROSSER DANK DEN LANGJÄHRIGEN MITARBEITERN

**10 JAHRE** Ina Fenzlein – H&S International, Sasha Geithner – H&S International, Boutahiri Abdelghani – H&S International, Irfan Unutkan – H&S International, Daniel van Wiltenburg – H&S Container Line, **15 JAHRE** Viktor Haderer – Schwertransport Wels, Alexander Schellerer – Schwertransport Wels, Josef Kreuzmayr – Werkstatt Wels, Martin Bogner – Tiefbau Wels, Harald Gruber – Tiefbau Wels, Helmut Thöne – Projekt Wels, Günter Hapt – Schwertransport Wels, Erich Petzl – Schwertransport Wels, Gerhart Stadler – Schwertransport Wels, Ursula Huna – Verwaltung Lanzendorf, Reinhard Leikam – Bau West Salzburg, Roland Müller – Bau West Salzburg, Mehmet Onur – Bau West Salzburg, Johann Blumhagel – Hafenumschlag Linz, Karl-Heinz Berghuber – Kran Linz, Friedrich Torsten – Deponiebau HAGN Umwelttechnik, Markus Müller – Wimmer Maschinentransporte, Andreas Blechinger – Wimmer Maschinentransporte, Boris Albl – Felbermayr Nürnberg, Pavelka Lubomir – Felbermayr Tschechien, Machuta Pa-

vel – Felbermayr Tschechien, Péter Domokos – BauTrans Ungarn, Szél Sándor – BauTrans Ungarn, Tóth Gábor – BauTrans Ungarn, Daniel Eisschiel – Sareno, Markus Deutschbauer – Sareno, Sandra Mitgutsch – Sareno, Mark Messar – Felbermayr Krefeld, Zbigniew Kalemba – Felbermayr Krefeld, Giuseppe Bongiovanni – Felbermayr Krefeld, Alessandro Stradotto – Felbermayr Vendig, **20 JAHRE** Manfred Unterberger – Hafenumschlag Linz, Heike Hörtenhuemer – Schwertransport Wels, Thomas Pamninger – Schwertransport Wels, Ilija Gavran – Tiefbau Wels, Mehmed Komic – Tiefbau Wels, Gerhard Ringer – Tiefbau Wels, Robert Schauer – Erdbau Wels, Josef Teubl – Projekt Wels, Johann Trink – Stückgut Wels, Robert Stieger – Stückgut Wels, Gerhard Uitz – Transport Lanzendorf, Ljubisa Dimitrijevic – Kran Lanzendorf, Milan Nikolic – Rumänien, Alois Dengg – Kran Graz, Gottfried Maurer – Bühne Graz, Peter Sattler – Kran Klagenfurt, Günther Teuber – HAGN Umwelttechnik, Andreas Förster – Wimmer Maschinentrans-

porte, Robin Meier – Wimmer Maschinentransporte, André Hoffmann – H&S Container Line, Ferenc Szabó – BauTrans Ungarn, Jutta Kronschnabl – RM Wasserbau, Christoph Nigl – Sareno, Johannes Gabriel – Sareno **25 JAHRE** Andreas Hüttmayr – Tiefbau Wels, Bernhard Radler – Tiefbau Wels, Hubert Feitzlmayr – Erdbau Wels, Dietmar Mörgsbauer – Schwertransport Wels, Andreas Hintringer – Schwertransport Wels, Franz Winkler – Schwertransport Wels, Friedrich Tempelmayr – Stückgut Wels, Franz Jungwirth – Stückgut Wels, Norbert Zehe – HAGN Umwelttechnik, Angelika Wiebus – H&S International, Alaca Kadir – H&S International, Sigrun Follmann – H&S International, **30 JAHRE** Karin Jäger – Tiefbau Wels, Dirk Schmitt – H&S International, Reinhold Bredl – RM Wasserbau **35 JAHRE** Michael Mayrhofer – Kran Linz, Luka Rogic – Kran Linz, Gabriele Schüller – H&S International, Max Ertl – RM Wasserbau **40 JAHRE** Josef Langeder – Schwertransport Wels

## PREISFRAGE LESEN UND GEWINNEN

**Preisfrage: „Wofür war Ende Juni ein Towerlift im Einsatz?“**

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

unter [www.felbermayr.cc/informer](http://www.felbermayr.cc/informer) – klicken Sie rein! Die richtige Antwort senden Sie bitte per **Fax +43 7242 695-144** oder E-Mail [informer@felbermayr.cc](mailto:informer@felbermayr.cc) an uns. Einsendeschluss ist der **31. März 2016**. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



**1. Preis:**  
Ein LTM 1500-8.1 im Maßstab 1:50.

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

**Aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung sind alle Aussagen in diesem Dokument als geschlechtsneutral zu verstehen.**



**1.000t**  
**TRAGKRAFT**  
POWERED BY  
**LIEBHERR**