

INFORMER

DAS MAGAZIN DER FELBERMAYR GRUPPE 2/2020

GROSSARTIG

HOCHBAU FÜR
FIRMENZENTRALE

BÄRENSTARK

RAMMTECHNIK
DER SUPERLATIVE

UNTER DRUCK

PRESSENVERLAGERUNG
IM TEAMWORK

FOTO: JÁNOS SZALÓKI



Zum Video

SHOWDOWN
SCHWERGUTLOGISTIK FÜR PETROCHEMIE

Bleiben Sie gesund



Sehr geehrte Damen und Herren,

die Corona-Pandemie bestimmt derzeit unser Fühlen und Denken, sowohl im privaten Umfeld als auch im Berufsleben. So hat diese größte Pandemie der vergangenen 100 Jahre auch unser Unternehmen vor bislang nicht vorstellbare Herausforderungen gestellt.

Dank der gesetzten Maßnahmen, der persönlichen Einsatzbereitschaft und Sorgfalt der Mitarbeiter haben wir es bravourös geschafft, uns auf die veränderten Rahmenbedingungen einzustellen. So ist es beispielsweise gelungen, unterbrochene Lieferketten und die mangelnde Verfügbarkeit von Fachkräften aufgrund von widrigen Reisebestimmungen erfolgreich zu meistern.

Im Sinne unserer Kunden haben wir dadurch auch unter deutlich erschwerten

Rahmenbedingungen so manchen Auftrag erfolgreich beendet und neue beginnen können. Dafür möchte ich unseren Arbeitnehmern danken, die teils auch unter körperlicher Anstrengung die jeweils gültigen Verordnungen musterhaft eingehalten haben und so Verantwortung zeigten: gegenüber den Arbeitskollegen, den Auftraggebern und auch der Gesellschaft. Damit blieben unsere Teams einsatzbereit und das Unternehmen wirtschaftlich auf Kurs – besser als es zunächst möglich erschien.

Abgesehen von regionalen Schwankungen zeigt sich auch für das kommende Jahr ein positiv zu beurteilender Trend an Auftragseingängen. Letztendlich verfügen aber auch wir über keine Glaskugel und können nur aufgrund unseres Vertrauens in die Wirtschaft planen. Und

dieses Vertrauen ist groß. Somit investieren wir kommendes Jahr wieder kräftig in den Fuhrpark und die Infrastruktur, um diese Krise gestärkt überwinden zu können. Ich bin überzeugt, damit die Basis für den erfolgreichen Fortbestand des Unternehmens zu setzen. Denn es wird eine Wirtschaft nach oder mit Corona geben. Darauf vertrauen wir und das gibt uns die Kraft, um das Unternehmen in Bewegung zu halten. Genau auf diese Reise möchte ich jeden einzelnen unserer Mitarbeiter und Lieferanten einladen. Weiters ersuche ich unsere Kunden auch künftig in die Leistungsfähigkeit des Unternehmens Felbermayr zu vertrauen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen frohe Weihnachten und ein erfolgreiches neues Jahr. Vor allem aber: Bleiben Sie gesund.

Herzlichst,

DI Horst Felbermayr



08 HOCHBAU

Neubau der Felbermayr-Firmenzentrale



16 SCHWERMONTAGE

Teamwork für Pressenverlagerung



22 BAU-TRANS

Sondertransport für Spannungswandler

10 TRANSPORT

Schwergutlogistik für Petrochemie

18 RAMMTECHNIK

Sohlsicherung für Wehranlage

23 HEBETECHNIK

Generalsanierung mit Raupenkran

14 WASSERBAU

Brückenbau mit Kranschiff

21 SAUGTECHNIK

Saugbagger im Bergereinsatz

24 HAEGER & SCHMIDT

Spatenstich für Logistikhalle



HOCHBAU Gebäude für Sozialhilfeverein errichtet

Im August 2019 begann der Bau eines neuen Gebäudes für den Sozialhilfeverein „pro mente OÖ“ in Linz durch den Felbermayr-Hochbau als Generalunternehmer. Das Objekt bietet rund 1.450 Quadratmeter Büroflächen sowie eine Gastronomieküche mit Speisesaal. Für das dreigeschossige

Gebäude wurden etwa 1.350 Kubikmeter Beton verarbeitet. Eine Besonderheit des Hochbaus stellte der Einbau der rund 40 Innentüren dar, welche mit Echtholz furnier und höchsten Schallschutzanforderungen entsprechend ausgeführt wurden. Da im Gebäude überdurchschnittlich viel

mit Wasser gereinigt wird, wurden für die Gastronomieküche sogenannte „W5-Abdichtungen“ verwendet, welche die höchste Anforderungsklasse von Abdichtungen erfüllen. Die geplante Fertigstellung im August 2020 konnte eingehalten und das neue Gebäude zeitgemäß übergeben werden.

BAU-TRANS Schwertransport für Chemiewerk

Im Oktober wurden drei Schwergewichte vom Felbermayr-Tochterunternehmen Bau-Trans Ungarn über Wasser und Straße transportiert. In Rotterdam wurde die Ware für das Chemiewerk übernommen und mit dem Binnenschiff bis nach Budapest verschifft. Diese Fahrt dauerte zwei Wochen. Anschließend wurden die zwischen 17 und 59 Tonnen schweren Teile von einem 500-Tonnen-Autokran auf die Transporter umgeschlagen. Mit einem Flachbett-, einem Tief-

bett- und einem Semitransporter haben die Transporte verteilt auf zehn Tage insgesamt vier Nächte bis zur Entladestelle in Anspruch genommen – einem Chemiewerk in Kazincbarcika (HU). Für den Schwertransport wurden zahlreiche Stromoberleitungen vorübergehend demontiert, Brücken statisch berechnet und eine alte Seilbahnbrücke in Mályi (HU) abgebaut und entsorgt. Ende Oktober konnte der Schwertransport erfolgreich abgeschlossen werden.



BEST LOGISTICS MIT BESTER LOGISTIK Sondertransport von Polen nach Finnland

Im Juni transportierten die Kollegen von Best Logistics, ein Felbermayr-Tochterunternehmen in Polen, zwei Generatoren mit einem Gewicht von je 170 Tonnen vom Werk EthosEnergy in Polen bis zum Maschinenhaus des Kraftwerks nach Loviisa in Finnland. Dafür kamen Binnenschiffe mit einem Hafenkran mit 500 Tonnen Traglast und zwei Mobilkrane für den Umschlag auf die Straßenfahrzeuge zum Einsatz. Aufgrund von Niedrigwasserbedingungen wurde bis Szczecin (PL) eine künstliche Welle erzeugt. Das gelingt durch gezieltes Zurückhalten und Ablassen von Wasser in einzelnen Staustufen. Ebenfalls im Juni feierte Best Logistics sein 20-jähriges Bestehen. Wir gratulieren herzlich zum Jubiläum.





HEBETECHNIK Hubgerüst für neue Fruchtsaftpresse

Im April wurde durch die Felbermayr-Schwermontage beim oberösterreichischen Fruchtsaftproduzenten Pfanner in Enns eine 25 Tonnen schwere Fruchtsaftpresse erneuert. Zum Einsatz dafür kam ein Hubgerüst mit vier Stempel mit einer jeweiligen Hubkraft von maximal 50 Tonnen. Die engen Platzverhältnisse setzten dieses spezielle Hubgerüst aufgrund seiner schmalen Bauweise voraus.

Die 6,6 Meter lange und 3 Meter breite Presse wurde vom Fundament gehoben und auf einem Schienenverschiebesystem abgesetzt. Auf den Schienen am Produktionsstandort angekommen, kamen für die Manipulation der Teile der insgesamt 43 Tonnen schweren Fruchtsaftpresse ein Mobilkran mit 250 Tonnen Traglast sowie ein Gabel- und Teleskopstapler zum Einsatz. Damit konnte der Auftrag erfolgreich abgeschlossen werden.

ERNEUERBARE ENERGIE Kleinkraftwerk errichtet

In Zusammenarbeit der Felbermayr-Bereiche Kraftwerksbau Wels, Tiefbau Spittal an der Drau sowie Spezialtiefbau Stams konnte kürzlich beim bestehenden Kraftwerk Häusling im Zillertal ein Restwasserkraftwerk fertiggestellt werden. Besonders fordernd war dabei die Errichtung einer 160 Meter langen Druckwasserleitung vom Speicher bis zum neuen Kleinkraftwerk. Hierfür mussten die eingesetzten Rohre mit einem Stückgewicht von 5,4 Tonnen und einer Länge von 8,2 Metern teils senkrecht im Hang verbaut werden. Ausgehend vom Lagerplatz beim Krafthaus wurde der Rohrtransport bis zur Baustelle mittels Kettenbagger bewerkstelligt.

Mit dem Bau wurde im Herbst 2019 begonnen. Die Fertigstellung erfolgte im November 2020. Das Kraftwerk nutzt die Restwassermenge des Pumpspeicherkraftwerks Häusling. Es besitzt eine maximale Dauerleistung von 1,8 Megawatt und erzeugt umweltfreundlichen Strom für etwa 2.000 Haushalte.





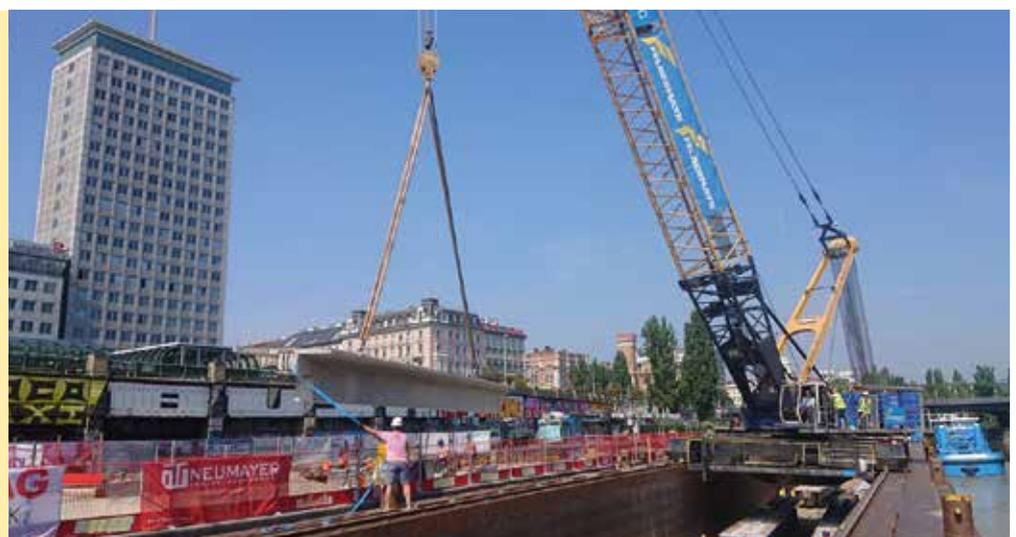
TEMPORÄR Kraneinsatz für Krankenhausumbau

Im Krankenhaus St. Josef in Braunau werden einige Stationen verlegt. Bis der neue Bauteil 10 des Krankenhauses in Betrieb gehen kann, wurden als Übergangslösung von Felbermayr 48 Raummodule angeliefert und eingehoben. Die Lieferungen erfolgten von Bad St. Leonhard im Lavanttal mit einem 21 Meter langen Tieflader bis zum Krankenhaus. Nach der Anlieferung wurden die jeweils 18 Tonnen schweren Module eingehoben. Dafür war ein 130-Tonnen- und ein 350-Tonnen-Kran im Einsatz. Im November 2020 war das Provisorium ohne Einschränkungen bezugsbereit. Im März 2021 erfolgt der Abriss des Bauteils 10, anschließend ab April 2021 der Neubau. Bis Mitte 2024 der neue Krankenhausanbau in Betrieb gehen kann, bleibt das Provisorium bestehen.



REKORDVERDÄCHTIG Längster jemals eingesetzter Schubverband

Im August transportierte der Felbermayr-Wasserbau 27 Stahlbetonträger mit Stückgewichten von bis zu 35 Tonnen auf dem Wiener Donaukanal zur Kaiserbadschleuse. Die bis jetzt nicht nutzbare, jedoch denkmalgeschützte Schleuse wurde mit den angelieferten Teilen mit der Donaukanal-Promenade verbunden und soll so zu einer neuen Flaniermeile umgebaut werden. Ausgangsort war das Felbermayr-Schwergutterterminal im Hafen Albern in Wien. Von dort aus startete der Großraumschubleichter F 131 mit dem darauf montierten 200-Tonnen-Kran. Vorspannhilfe für den 126 Meter langen Leichter ermöglichte das Schleppschiff „Grafenau“. Geschoben wurde es vom Schubschiff „Theresa“. So verheftet betrug die Ge-



samtlänge rund 185 Meter. Somit ist es der längste jemals auf dem Wiener Donaukanal eingesetzte Schubverband. Die Länge stellte in dem teils kurvigen Kanal und die durch Brücken und die Kanalsohle begrenzte Raumgeometrie eine besondere

Herausforderung dar. Diese wurde jedoch gemeistert und die bis zu 26 Meter langen Stahlbetonträger konnten am Ziel in Wien vom Schiffskran versetzt werden. Am Folgetag wurde der Schiffstransport mit einer zweiten Fuhre wiederholt.



DIGITAL 3D-Scan für Trafotausch

Für die Kraftwerksgruppe Malta-Reißeck führte Felbermayr im Mai einen Trafotausch durch. Das Besondere daran: Die Zuwegung zum Krafthaus führte durch den 358 Meter langen Galgenbichl-Tunnel an der Malta-Hochalmstraße. Während der

etwa 30-jährigen Betriebszeit des Trafos wurde dieser Tunnel jedoch baulich verändert, sodass die lichte Weite des Tunnels wesentlich reduziert wurde. Aus diesem Grund wurden der Tunnel und das Portal vorab mittels eines 3D-Scans vermessen. Das

war die Voraussetzung, um die Ausbringung des alten Trafos im Voraus am Computer simulieren zu können. Das Ergebnis zeigte neuralgische Punkte, brachte aber auch die Erkenntnis, dass der Transport ohne weitere bauliche Maßnahmen möglich ist.

KINDERGARTEN Felbermayr errichtet neuen Spielplatz für die Jüngsten

Der Felbermayr-Hochbau errichtet in ARGE mit der EWW-Anlagentechnik als Generalunternehmer einen neuen Kindergarten für Wels im Stadtbezirk Pernau. Die neue Spiel- und Wohlfühloase für die Jüngsten soll bis Mai 2021 fertiggestellt sein. Es wurden rund 800 Kubikmeter Beton und 1.300 Quadratmeter Ziegel verarbeitet – 15 Felbermayr-Mitarbeiter haben den Rohbau tatkräftig in die Höhe



gezogen. Für die Baumeisterarbeiten war der Liebherr-Schnellbaukran 65 K im Einsatz. Sämtliche Gewerke, ausgenommen

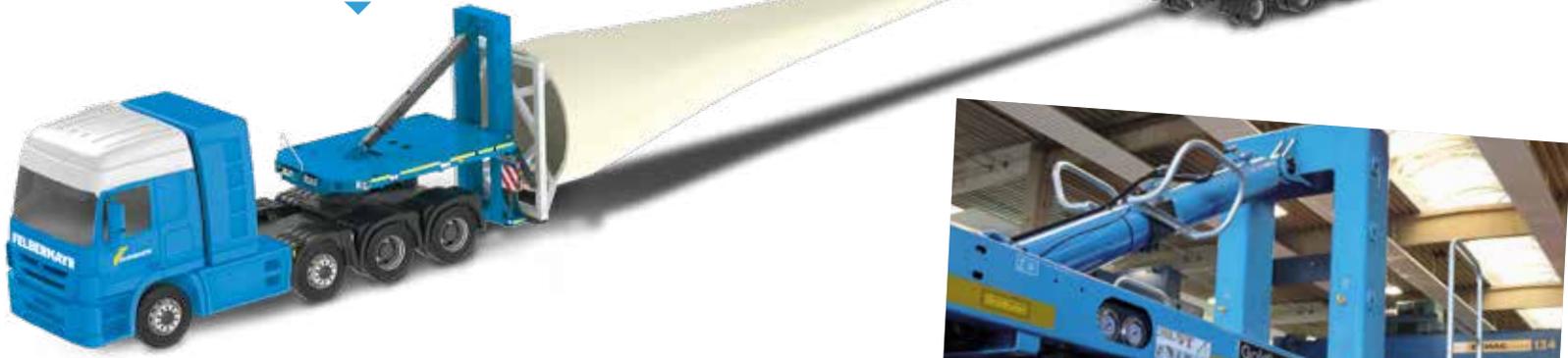
die Gartengestaltung und der Parkplatz, werden vom Felbermayr-Hochbau durchgeführt.

GROSSARTIG 750-Tonnen-Raupenkran für Recyclingunternehmen

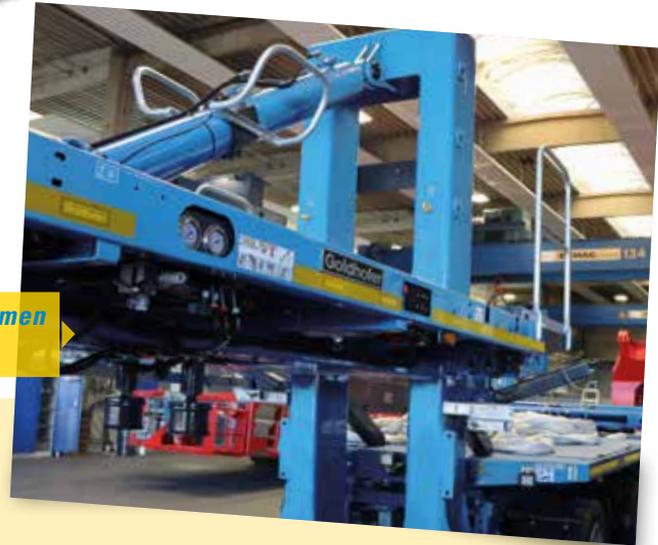
Für die Welser Abfallverwertung war die Projektteilung vom Felbermayr-Standort in Wels im September mit einem Raupenkran LR 1750 von Liebherr im Einsatz. Zwei Müllkrane der Abfallverwertung mussten ausgetauscht werden. Eingehoben wurden zwei neue, 24 Tonnen schwere Müllkrane, welche die alten mit 30 Tonnen ersetzen. Der LR 1750 wurde auf vier Stützen, anstatt der Raupenfahrwerke, aufgebaut, da sich in etwa 25 Meter Entfernung eine Leitwand befindet und der Boden dem Druck der Raupenfahrwerke mit der üblichen Aufbauweise des Raupenkrans nicht standgehalten hätte. Diese Leitwand schützt die tieferliegenden Gebäude vor dem Grundwasser, welches etwa sechs Meter höher als der tiefste Punkt der Gebäude liegt. Die Berechnungen dafür wurden von einem Statiker durchgeführt.



Die Visualisierung des „BladeS“ verdeutlicht das Nachläuferkonzept.



Frisch lackiert: Mitte November kamen die „BladeS“ in die Endfertigung.



UPDATE Neue Transportsysteme für die Windkraft

Um auch für die Flügel der neuesten Generation mit Längen von rund 80 Metern gerüstet zu sein, hat Felbermayr nunmehr in topaktuelle Entwicklungen des deutschen Fahrzeugherstellers Goldhofer mit Sitz in Memmingen investiert. In Auftrag gegeben wurden drei sogenannte „BladeS“ und ein „FTV 550“.

Der „BladeS“ ist ein Nachläuferkonzept für Windflügel und somit eine Erweiterung des Felbermayr-Portfolios für die Windkraft. Damit wird es möglich sein, auf die

wachsenden Flügellängen und Gewichte zukünftiger Windradentwicklungen zu reagieren und deren freitragenden Transport sicherzustellen. Zudem hat sich Felbermayr auch für die Variante mit größerem hydraulischem Hub entschieden. Damit kann die Lastunterkante auf bis zu zwei Meter über Straßenniveau angehoben werden, womit beispielsweise auch Leitplanken und Kreisverkehre überwunden werden können.

Die „letzte Meile“ zu den Windkraftbaustellen führt häufig über das nieder-

rangige Straßennetz bis hin zu Forststraßen. Eingeschränkt durch geringe Lichtraumprofile sind dort die Kurvenradien mit herkömmlichem Transportequipment nicht mehr zu beherrschen; dann kommen sogenannte Bladelifter zum Einsatz. Damit kann der Flügel bis zu 60 Grad hochgestellt werden. Mit dem „FTV 550“ hat Felbermayr jetzt ein solches System für alle aktuellen Flügeltypen im Einsatz. Die Auslieferung der beiden Geräte ist für Anfang kommenden Jahres geplant.

NEUER SAUGBAGGER Saugen und Verblasen mit Vakuumtechnologie

Seit Juli ist im Felbermayr-Bereich Umwelt & Ressourcen ein neuer Saugbagger mit Vakuumtechnologie im Einsatz. Das Gerät ergänzt die bestehende Saugtechnik im Hause Felbermayr. Dadurch können künftig auch Trockenstoffe wie Dachkies verblasen und Flüssigkeiten wie diverse Schlämme gesaugt werden.

Möglich wird das durch eine Vakuumpumpe mit einer Saugleistung von 18.000 Kubikmetern pro Stunde. Durch den dadurch entstehenden Unterdruck wird das Material über einen Schlauch aufgesaugt und in den 14 Kubikmeter fassenden Behälter transportiert. Eine wesentliche Eigenschaft dieser Technologie ist der Einsatz von Schlauchlängen mit bis zu 250 Metern.





Zum Video

Großgewachsen – die neue Firmenzentrale

Im September vergangenen Jahres begann Felbermayr mit der Errichtung seiner neuen Unternehmenszentrale in Wels-Oberthan. Die gesamten Baumeisterarbeiten wurden vom Unternehmen selbst durchgeführt, einschließlich der benötigten Transport- und Hebeteknikdienstleistungen. Derzeit läuft der Innenausbau auf Hochtouren, sodass von einer Fertigstellung im Juli kommenden Jahres ausgegangen werden kann.

Als die Spatenstichfeier im September über die Bühne ging, waren die Erdarbeiten auf dem zehn Hektar großen Baufeld schon voll im Gange. So wurden insgesamt etwa 215.000 Kubikmeter Material bewegt. Das entspricht etwa dem Volumen eines fußballfeldgroßen Rechtecks mit 50 Metern Höhe. Etwa 115.000 davon entfielen auf die rund 400 Fahrzeuge fassende Tiefgarage und die Kellerbereiche. Es folgten Arbeiten zur Bodenstabilisierung im Bereich der Hallen sowie eine Sicherung bestehender Hochspannungsmasten im Süden der Baustelle durch den Felbermayr-Spezialtiefbau. Im Oktober waren die Erdarbeiten schon wieder nahezu beendet.

Vom Tiefbau zum Hochbau

Als „sehr sportlich“ kommentierte Bauleiter Christian Daxer vom Felbermayr-Hochbau zu Beginn der Bauaktivitäten den Zeitplan im November 2019, noch nicht

wissend, mit welchen Hindernissen er und seine Mitarbeiter im Frühjahr des kommenden Jahres noch konfrontiert werden würden.

Doch noch ging es zügig voran; bereits im Dezember war die 11.000 Quadratmeter große Tiefgarage asphaltiert. Ebenso konnte im alten Jahr auch noch eine Vielzahl der insgesamt 352 Köcherfundamente für die Stützen zum Einbau der Betonfertigteile hergestellt werden. Einige dieser unter Einsatz der Felbermayr-Kran- und Bühnenvermietung aufgestellten Steher ragten bis zu 15 Meter in die Höhe und wirkten von einem angrenzenden Erdhügel aus betrachtet wie Wolkenkratzer, die sich gegenseitig in ihrer Höhe übertreffen wollten. „Des Weiteren haben wir im Februar auch schon mit den Schalungs- und Betonierarbeiten für die Tiefgarage und das Kellergeschoß begonnen“, erzählt Daxer. Ideale Voraussetzungen also, um das Gebäude zügig in die Höhe wachsen zu lassen.

Lockdown verzögert Bauarbeiten

Mitte März kam es dann zum Lockdown, ausgelöst durch eine Pandemie, deren Auswirkungen auch heute noch nicht absehbar sind – Corona hatte Österreich erreicht und dazu geführt, dass die Arbeiten für die mit mehr als 50 Millionen Euro bislang größte Einzelinvestition des Unternehmens für rund drei Wochen eingestellt werden mussten. „Zu dieser Zeit war es nicht vorhersehbar, wie es weitergehen wird“, sagt Daxer und erinnert an geschlossene Grenzen und fehlenden Materialnachschub. Durch das Umsetzen geltender Verordnungen und eines entsprechenden Sicherheitskonzeptes sei es allerdings gelungen, die Arbeiten nach dem etwa dreiwöchigen Lockdown langsam wieder aufzunehmen. Doch ein durch Grenzschließungen eingeschränkter Personenverkehr und Quarantänebestimmungen machten auch die dringend benötigten Arbeiter auf der Baustelle rar. „Denn nur mit heimischen Mitarbeitern ist ein sol-



Am Beginn der Arbeiten standen gewaltige Materialbewegungen.



Gleichfeier im Juli: DI Horst Felbermayr freut sich über den Baufortschritt und dankt den Mitarbeitern.



Das Sozialgebäude umfasst 900 Quadratmeter und wird neben einer Kinderbetreuungseinrichtung mit Spielplatz (400 Quadratmeter) auch ein Mitarbeiterrestaurant und einen Fitnessbereich beherbergen.

ches Projekt nicht zu stemmen“, merkt Daxer an und fügt hinzu, dass für einige Wochen auch der Materialnachschub nahezu zum Erliegen gekommen war.

Bis zum Sommer war es aber dann gelungen, einen Großteil der verlorenen Zeit wieder aufzuholen, sodass Mitte Juli eine Corona-bedingt reduzierte Gleichfeier abgehalten werden konnte. Bis zum September waren die Rohbauarbeiten der drei Hallen für die operativen Bereiche sowie das 8.500 Quadratmeter umfassende Büro- und das Sozialgebäude mit Kinderbetreuungseinrichtung weitestgehend abgeschlossen, sodass mit dem Innenausbau und der Außengestaltung begonnen werden konnte. „Ich bin froh, dass ich das gemeinsam mit meinen Mitarbeitern noch so gut hinbekommen habe“, freut sich Daxer und fügt schmunzelnd hinzu, dass es gut sei, jetzt die Außengestaltung an seinen Kollegen vom Tiefbau übergeben zu können, denn schließlich wolle er sich die Zufahrt zu seinem neuen Arbeitsplatz nicht auch noch selber machen. ■



Für die Gestaltung der Außenanlage wurden unter anderem rund 55.000 Tonnen Asphalt vom Felbermayr-Mischwerk in Haag am Hausruck verarbeitet.

Showdown der Schwergutlogistik für Petrochemie

Die geballte Kraft der Schwergutlogistik brachten Felbermayr und seine Tochterunternehmen Bau-Trans sowie Haeger & Schmidt kürzlich für Ungarns größten Konzern zum Einsatz. Dabei wurden rund 100 Komponenten im dualen Verkehr durch ganz Europa nach Tiszaújváros nordöstlich von Budapest transportiert. Mitte Mai konnte der Auftrag mit Stückgewichten von bis zu 400 Tonnen beendet werden.

Etwa 170 Kilometer nordöstlich von Budapest errichtet der ungarische Öl- und Gaskonzern MOL ein Werk für Vorprodukte in der Kunststoffherstellung – eine Polyolanlage. „Für uns ist das ein Leuchtturmprojekt, in dem wir nahezu unser gesamtes Portfolio der Schwergutlogistik einsetzen können“, freut sich Peter Stöttinger. Als Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetchnik hat er sich auch maßgeblich für das Gelingen des Auftrags eingesetzt: „Zusam-

men mit unserem Auftraggeber, der Projektteilung der Schenker Deutschland AG, habe ich vor etwa drei Jahren mit der Entwicklung eines Logistikkonzeptes für die Petrochemie-Anlage begonnen.“ Da das Werk unweit des 20.000-Einwohnerstädtchens Tiszaújváros „auf der grünen Wiese“ gebaut wird, galt es zunächst, die nötige Infrastruktur zu planen. Dazu gehörte die Errichtung eines Schwerlastanlegers an der Theiß für die Binnenschiffe. Weiters musste

eine rund 1.000 Meter lange Behelfsstraße vom Umschlagplatz bis zur nächsten öffentlichen Straße errichtet werden. Von dort waren es dann noch etwa acht Kilometer bis zum 56 Fußballfelder großen Werksgelände.

Binnenschifffahrt und Schwergutterminal Linz

Die Ausgangsorte für die Oversized-Cargos waren vorwiegend in Belgien und Ita-



Der an der Theiß gelegene Landeplatz in Tiszaújváros wurde eigens für den Umschlag der Komponenten errichtet.



Zum Video

Die Schwertransporte erreichten Gesamtlängen von etwa 95 Metern.



lien. „Jene von Belgien wurden beispielsweise durch unser Tochterunternehmen Haeger & Schmidt mittels Binnenschiff transportiert“, sagt Stöttinger und erklärt, dass diese Transporte über das belgische Kanalsystem über Rhein, Main-Donau-Kanal und Donau meist bis zum Felbermayr-Schwergutterminal in Linz transportiert worden seien. Dort folgte nötigenfalls eine Zwischenlagerung zur Optimierung der Logistikketten. So zum Beispiel für eine Kolonne mit etwa 30 Metern Länge bei einem Durchmesser von rund acht Metern. Diese ungefähr 200 Tonnen schwere Komponente gelangte, nach einem Zwischenstopp in Linz, auf dem unternehmenseigenen Lastdrager 30 (RoRo-fähiger Schwergutleichter) auf der Donau bis zur Theißmündung nahe der Ortschaft Titel in Serbien. Ein Umweg, könnte man meinen.



Felbermayr-Geschäftsführer Peter Stöttinger: „Das Projekt ist ein gelungener Beweis für die gute Zusammenarbeit mit den Tochterunternehmen Haeger & Schmidt sowie Bau-Trans.“

Doch ein Umschlag von der Donau auf die Straße in Budapest war keine Alternative für den weiteren Transport bis Tiszaújváros – aufgrund der Dimensionen dieser Kolonne wäre ein Transport auf der Straße technisch nicht möglich gewesen. Die Zielhäfen der Komponenten mussten also entsprechend ihrer Dimensionen gewählt werden. „Straßentaugliche Transporte“ wurden in den ungarischen Donauhäfen in Gönyű und Budapest auf Tieflader umgeschlagen und direkt zur Baustelle transportiert. Das waren rund 25 Spezialtransporte. Diese wurden teils in Konvois bis zu fünf Fahrzeugen gefahren und erreichten ihr Ziel in Tiszaújváros nach mehreren Nachtetappen.

Komponenten, welche von Italien angeliefert wurden, fanden ihren Weg über den rumänischen Schwarzmeerhafen Kons-

tanza. Via Donau und Theiß ging es weiter bis zum Umschlagplatz in Tiszaújváros.

Raupenkran mit 1.400 Tonnen Einsatzgewicht

Jene Transporte, welche auf dem Wasserweg die Baustelle erreichten, wurden für den Nachlauf nochmals umgeschlagen. Um die Hübe mit den mehrere 100 Tonnen schweren Stahlgiganten gewährleisten zu können, wurde ein LR 1750 mit Haupt- und Derrickausleger sowie Ballastwagen eingesetzt. „So ausgestattet, brachte es der Raupenkran auf ein Einsatzgewicht von rund 1.400 Tonnen“, beschreibt Stöttinger. Dadurch entstehen enorme Drücke, die in den Untergrund abgeleitet werden müssen. Eine Tatsache, die auch bei der Errichtung der Kranstellfläche bedacht wurde.

Selbstfahrer, Kesselbrücke und Semitiefelader für letzte Meile

Mit dem Erreichen des temporär eingerichteten Hafens in Tiszaújváros war vieles geschafft, das Ziel aber noch nicht erreicht. Für die sprichwörtliche letzte Meile war noch einmal Klotzen statt Kleckern angesagt. So waren für die Zustellungen zwei Selbstfahrer mit jeweils 18 Achslinien und 500 Pferdestärken vor

Ort. Für leichtere Komponenten bis etwa 100 Tonnen kamen Sattelzugmaschinen mit Semitiefeladern und Kesselbrücken zum Einsatz. „Den Abschluss der Schwertransporte Mitte Mai machten drei Ausrüstungen mit jeweils mehreren 100 Tonnen Einzelgewicht“, nennt Stöttinger noch ein Highlight. Für diese Stahlkolosse musste auf dem Weg zum Werk noch eine Brücke statisch berechnet und unterstützt werden.

Doch dann war es geschafft – rund 100 Schwertransporte wurden in etwa fünf Monaten erfolgreich durch Europa gefahren. Trotz Niedrigwasser auf den Binnengewässern und einer Pandemie mit Grenzsperrern konnte durch engagierte Mitarbeiter und einer bestmöglichen Personalplanung das Projekt zeitgerecht abgeschlossen werden. Dazu Stöttinger: „Es war eine logistische Herausforderung. Mit den Mitarbeitern von Bau-Trans Ungarn, welche die Spezialtransporte auf der Straße inklusive Genehmigungsprozedere und die Baustellenkoordination vor Ort gewährleisteten und den Spezialisten für Binnenschifffahrt von Haeger & Schmidt, haben wir qualitätsvolle Zusammenarbeit bewiesen.“ Damit wurde die petrochemische Anlage ihrer geplanten Fertigstellung im kommenden Jahr ein großes Stück näher gebracht. ■

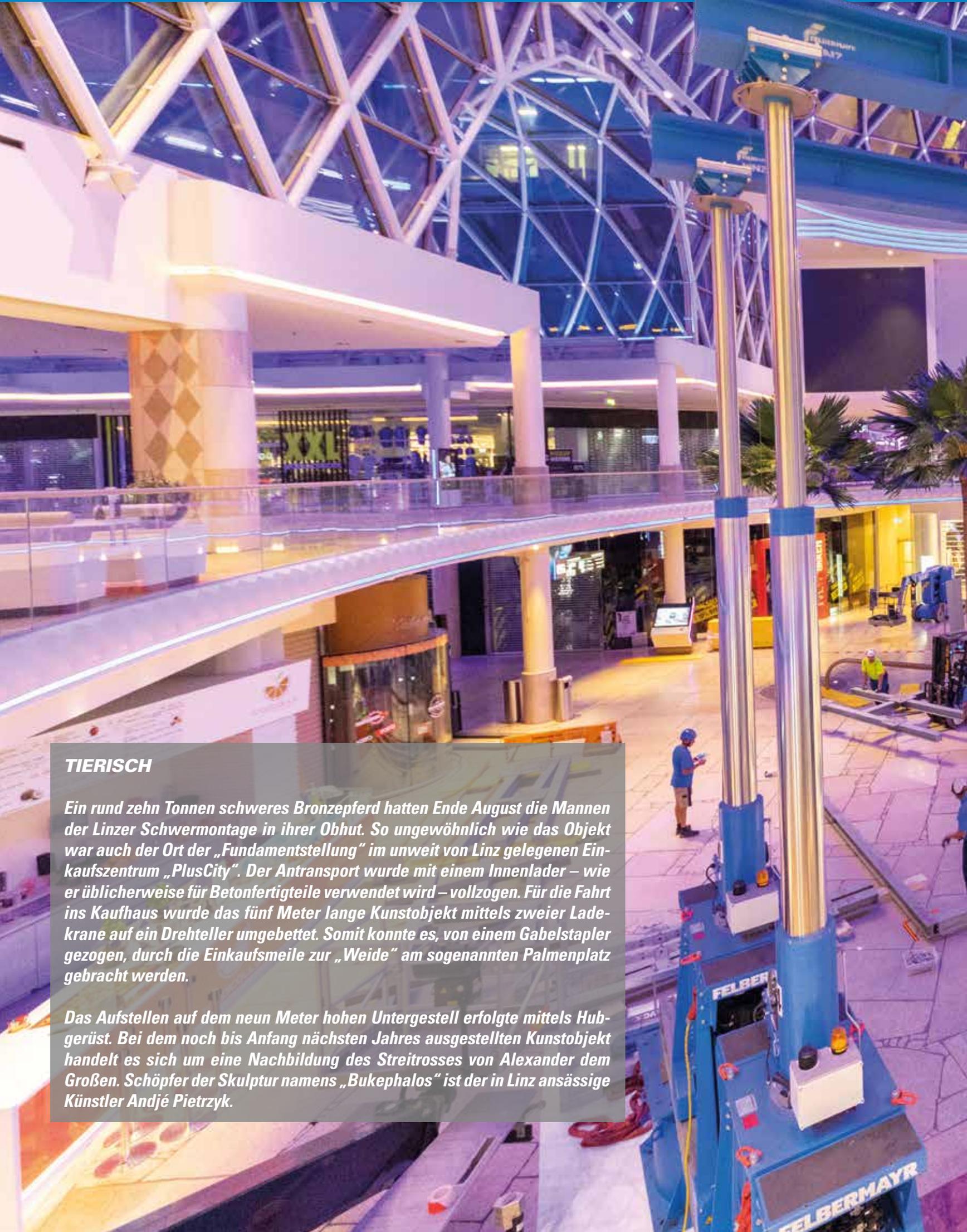


Im „Linienverkehr“ wurden die etwa 100 Oversized-Cargos vom Umschlagplatz zur sechs Kilometer entfernten Baustelle transportiert.

TIERISCH

Ein rund zehn Tonnen schweres Bronzepferd hatten Ende August die Mannen der Linzer Schwermontage in ihrer Obhut. So ungewöhnlich wie das Objekt war auch der Ort der „Fundamentstellung“ im unweit von Linz gelegenen Einkaufszentrum „PlusCity“. Der Antransport wurde mit einem Innenlader – wie er üblicherweise für Betonfertigteile verwendet wird – vollzogen. Für die Fahrt ins Kaufhaus wurde das fünf Meter lange Kunstobjekt mittels zweier Ladekrane auf ein Drehteller umgebettet. Somit konnte es, von einem Gabelstapler gezogen, durch die Einkaufsmeile zur „Weide“ am sogenannten Palmenplatz gebracht werden.

Das Aufstellen auf dem neun Meter hohen Untergestell erfolgte mittels Hubgerüst. Bei dem noch bis Anfang nächsten Jahres ausgestellten Kunstobjekt handelt es sich um eine Nachbildung des Streitrosses von Alexander dem Großen. Schöpfer der Skulptur namens „Bukephalos“ ist der in Linz ansässige Künstler Andjé Pietrzyk.







Kranschiff für Brückenbau im Einsatz

Für die Errichtung einer temporären Klappbrücke für den Fußgänger- und Radverkehr war im Mai das Kranschiff vom Felbermayr-Wasserbau im Einsatz. Nötig wurde dieser aufgrund einer Straßensanierung im Bereich des Kuchelauer Yachthafens zwischen Wien und Klosterneuburg.

Mit 126 Metern Länge und einer Breite von 11,4 Metern ist das Kranschiff vom Felbermayr-Wasserbau vielseitig einsetzbar. Dank einer Ladekapazität von 3.500 Tonnen und zwei ausfahrbaren Stelzen zur Fixierung in Fließgewässern eignet es sich auch ideal für Bergungseinsätze, Einsätze im Spezialtiefbau, auf Binnengewässern und den Brückenbau. Einzigartig macht den Spezialschubleichter aber ein auf dem Deck positionierter Kran. Dieser Kran ist fahrbar, verfügt über einen etwa 37 Meter langen Ausleger und 200 Tonnen Hubkapazität. Im Mai kam das unter dem Namen „F 131“ operierende Schiff für die Errichtung einer Behelfsbrücke zum Einsatz. Damit wird eine Umleitung des Fuß- und Radverkehrs über den Yachthafen Kuchelau ermöglicht. Durch die Ausführung als Klappbrücke können Brückenteile hochgezogen werden. Dadurch können Boote die Brücke passieren.

Dalben setzen mit Rammbar

„Voraussetzung für das Montieren des Behelfsübergangs war das Einschlagen von insgesamt acht Dalben“, schildert Felbermayr-Bereichsleiter Hans Wolfsteiner. Diese Pfähle wurden vertikal in die Flusssohle gerammt und dienen später der Aufnahme der Brückenkonstruktion. „Schon das Rammen war Zentimeterarbeit“, merkt Wolfsteiner an und erklärt, dass diese 17 Meter langen und drei Tonnen schweren Dalben mit einer Genauigkeit von wenigen Zentimetern in den Grund gerammt werden mussten. Anderenfalls hätte die Brückenkonstruktion nicht mehr gepasst. Möglich wurde das durch ein genaues Positionieren des Kranschiffs mittels GPS und anschließendem Fixieren im Flussbett mittels zweier Stelzen. An der Seitenwand des Schiffes war eine Schablone angebracht. Diese dient dem Kranoperateur als Füh-

rung für das Setzen der Dalben mit dem Kran. Um die Dalben ausreichend zu fixieren, wurden sie etwa sieben Meter in die Flusssohle gerammt. Dafür kam ein Rammbar mit sieben Tonnen Einsatzgewicht zum Einsatz.

Einheben der Brückenteile

Die Klappbrücke besteht im Wesentlichen aus zwei jeweils rund 30 Meter langen Paneelbrücken – diese führen vom linken beziehungsweise rechten Ufer zur Flussmitte. Weiters aus einem auf den Dalben aufgesetzten Podest – dieses wird zwischen den beiden Paneelbrücken in der Flussmitte montiert und nimmt später die beiden Elemente der eigentlichen Klappbrücke auf.

Um jedoch die Komponenten montieren zu können, wurden sie vorerst vom Hafen Albern zur Baustelle transportiert.



Die schwersten einzuhebenden Teile brachten 20 Tonnen auf die Waage.



Zum Video

Auch das geschah, wie schon zuvor mit den Dalben, mit dem eingesetzten Spezialschubleichter. Betreiber des Schwerguthafens Albern ist übrigens Felbermayr. „Das erleichtert vieles“, kommentiert Wolfsteiner und fügt hinzu, dass dort auch schon die Brückenteile

seitens des Brückenbauunternehmens Waagner-Biro endgefertigt worden seien. Das Einheben der Brückenteile wurde mit dem Schiffskran durchgeführt. Dazu Wolfsteiner: „Bei einer Ausladung von etwa 20 Metern schaffte der Kran auch die mit 20 Tonnen schwersten Tei-

le mühelos.“ Ebenso mühelos ging die Zusammenarbeit mit den Technikern von Waagner-Biro und den Monteuren vor Ort vonstatten: „Lehrbuchartig“, freut sich Wolfsteiner. Somit war die Brücke nach rund zwei Wochen einsatzbereit und die Baustelle beendet. ■



Die Dalben für die Klappbrücke wurden mittels Rammbar zentimetergenau versetzt und anschließend auf die benötigte Länge gekürzt.

Pressenverlagerung im Teamwork



Die Transporte auf dem Wasserweg wurden von Haeger & Schmidt durchgeführt.

Geballtes Know-how zeigte das Felbermayr-Tochterunternehmen Wimmer bei der Verlagerung einer Presse zur Herstellung von Stahlfelgen für die Automobilindustrie. Unterstützung in Sachen Transportlogistik bekamen die Wimmer-Mitarbeiter dabei von den Kollegen der weiteren Felbermayr-Tochterfirmen Bau-Trans sowie Haeger & Schmidt. Im August konnte das Projekt mit der Inbetriebnahme der etwa 830 Tonnen schweren Presse im französischen Troyes abgeschlossen werden.

Bei diesem Projekt haben wir, beginnend mit der Demontage bis zur Montage in Troyes, nahezu jede Schraube und jedes Elektrokabel der rund 830 Tonnen schweren Presse in der Hand gehabt“, bringt Projektleiter Jürgen Nawijn die Pressenverlagerung auf den Punkt. Erwähnenswert sei somit auch, dass rund zwei Drittel des Umfangs auf De- und Montagearbeiten inklusive elektrischer und hydraulischer Installationsarbeiten entfielen, berichtet der 55-jährige Projektleiter von der Wimmer-Niederlassung in Krefeld weiter. Beachtet man dann noch, dass beginnend mit der Demontage in Ebersbach (D) bis zur Inbetriebnahme in Troyes (F) nur rund sieben Monate vergingen, wird auch das zeiteffiziente Wirken aller am Projekt Beteiligten deutlich.

Projektlogistik mit Bau-Trans und Haeger & Schmidt

Mit der Projektierung für den Umzug der Stahlfelgenpresse wurde bereits im Sommer 2019 begonnen. Im Januar folgte die Bereitstellung und Aktivierung des benötigten Equipments. Dazu Nawijn: „Allein für die Verlagerung des Montage-Equipments waren rund zwölf Lkw-Transporte mit etwa 200 Tonnen Gerätschaft angefallen. Im Januar wurde dann mit der Demontage der Anlagenperipherie begonnen. Die schwersten Komponenten dabei waren der Pressenfuß und der Pressenkopf mit jeweils 130 beziehungsweise 150 Tonnen. Diese wurden mit einem 1.000-Tonnen-Hubgerüst demontiert und auf Tieflader verladen. Alles in allem waren noch etwa zehn weitere Sondertransporte für den Umzug der Presse von Ebersbach bis in das etwa 200 Kilometer südöstlich von Paris gelegene Troyes zu realisieren.“ Das sei aber alles von seinem Kollegen Mark Schellerer in Zusammenarbeit mit den Schwesterunternehmen Bau-Trans sowie Haeger & Schmidt durchgeführt worden.



Für die De- und Remontage der Hauptkomponenten kam ein Hubgerüst mit 1.000 Tonnen Hubkraft zum Einsatz.

Grobmontage mit akribischem Finale

Ende März waren die Hauptkomponenten wie Pressenfuß, -kopf und die beiden Stößel in Troyes angekommen. Die Einbringung wurde mittels sogenanntem Sefiro (selbstfahrender Industrieroller) und Hubgerüst realisiert. „Dazu fuhren wir mit Tieflader und Ladegut unter das Hubgerüst und konnten so mit dem Hubgerüst die Last anheben“, erklärt Nawijn und beschreibt weiter, dass dann der Sefiro statt dem Tieflader unter die Last gefahren war. Anschließend wurde das Hubgerüst auf einem Schienensystem vor dem Pressenfundament aufgebaut und mit dem Sefiro darunter gefahren. In weiterer Folge wurden die Komponenten dann wieder komplettiert und hochgehoben, mittels Schienen-

system zum Montageort verfahren und abgesetzt. Mit Ausnahme des Pressenkopfes war das für die routinierten Monteure auch keine große Herausforderung. Beim 180 Tonnen schweren Pressenkopf dauerte es aber dann aufgrund der Montagehöhe von 6,5 Metern doch ein wenig länger. „Problem war es jedoch dank des hervorragenden Equipments keines“, sagt Nawijn und so habe man auch die Trickkiste zu Hause lassen können. Im Anschluss an die Grobmontage erfolgte die Installation der peripheren Teile inklusive dem Anschluss elektrischer und hydraulischer Komponenten. Auftraggeber für das Projekt mit firmenübergreifender Zusammenarbeit war der US-amerikanische Hersteller von Rädern für die Fahrzeugindustrie Accuride. ■

Rammtechnik der Superlative

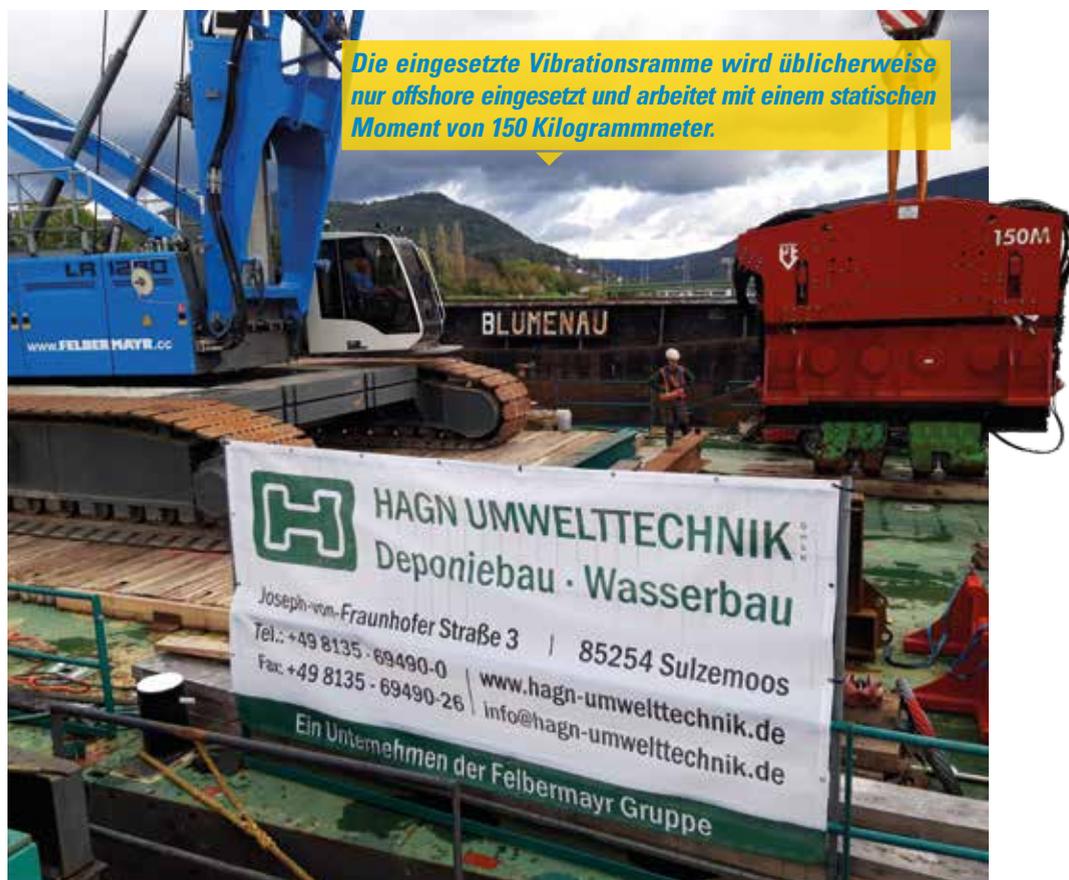
Aktuell arbeitet das Felbermayr-Tochterunternehmen Hagn Umwelttechnik an Sohlsicherungsmaßnahmen an der Wehranlage Wieblingen in Heidelberg (D). Ergänzend zu der eigentlichen Kolksicherung wurde auch eine technisch enorm anspruchsvolle Proberammung mit Offshore-Equipment für den geplanten Neubau der Wehranlage durchgeführt.

Die Wehranlage Wieblingen am Neckar dient als Hochwasserschutz für die etwa 160.000 Einwohner zählende Stadt Heidelberg im Südwesten Deutschlands. Der Bau der Staustufe wurde 1929 fertiggestellt. In etwa fünf Jahren soll gemäß Aussage des Wasserstraßen-Neubauamtes Heidelberg aufgrund altersbedingter Mängel mit dem Neubau einer neuen Wehranlage begonnen werden. „Um eine zeit- und kostenoptimierte Ausschreibung erstellen zu können, waren unter anderem umfangreiche Proberammungen im Oberwasser vorgesehen, um vorab mögliche Einbringverfahren der geplanten Spundwandprofile festlegen zu können.“, berichtet Projektleiter Jörg Hesselink von Hagn Umwelttechnik und setzt fort, dass „parallel dazu im Unterwasser auch eine Kolksicherung durchgeführt wird, um weitere Ausschwemmungen zu verhindern und das Wehr somit dauerhaft zu sichern.“

Vibrationsramme mit 24 Tonnen Einsatzgewicht

Die Arbeiten für die Proberammungen wurden gemäß den Planungen des Wasserstraßen-Neubauamtes Heidelberg Anfang Oktober aufgenommen. Die dafür vorgesehenen Spundwandprofile, welche für die spätere Baugrube verwendet werden sollen, konnten aufgrund der zuvor erkundeten Geologie nur mit schwerem Gerät eingebracht werden. Derartiges Equipment kommt üblicherweise nur offshore, wie beispielsweise für die Errichtung von Hafenanlagen, zum Einsatz.

Als zusätzliche Herausforderung für den Ersatzneubau befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Baustelle sensible bauliche Einrichtungen wie beispielsweise das Universitätsklinikum sowie Wohn- und Bürogebäude. Somit sollten mit dem Versuch mögliche Beeinträchtigungen durch Schall und Erschütterungen schon im Vorfeld do-



Die eingesetzte Vibrationsramme wird üblicherweise nur offshore eingesetzt und arbeitet mit einem statischen Moment von 150 Kilogramm-meter.

kumentiert werden, um die Baumaßnahmen gegebenenfalls entsprechend anpassen zu können.

„Für die Proberammungen kam ein rund 215 Tonnen schwerer Raupenkran auf einem etwa 39 Meter langen und 15 Meter breiten Schwimmponton zum Einsatz“, schildert Hesselink und fügt hinzu, dass der Kran mit einem 50 Meter langen Gittermast ausgestattet gewesen sei.

Eine besondere logistische Herausforderung war hierbei, dass das Baufeld aufgrund der Zufahrtsmöglichkeiten und der Schleusenbreiten nicht direkt mit den entsprechenden Pontons angefahren werden konnte. Somit musste der Trägerponton für den Raupenkran in zwei Teilen getrennt auf dem Wasserweg angeliefert und vor Ort zusammgebaut werden. Auch der

Raupenkran musste auf dem Wasserweg in Einzelteilen angeliefert und vor Ort aufgebaut werden.

Bei dem Versuch wurden zunächst in drei Wandabschnitten unterschiedlich lange Spundbohlen in die Gewässersohle gerüttelt. Die größten Profile waren 26 Meter lang, 1,4 Meter breit und etwa 25 Tonnen schwer. Diese Bohlen sollten dann möglichst 20 Meter in die Flusssohle eingebracht werden. Hierzu kam unter anderem eine 24 Tonnen schwere Vibrationsramme zum Einsatz. In zwei weiteren Feldern wurden die Versuche mit 24 und 18 Meter langen Profilen und einer Vibrationsramme mit 18 Tonnen Einsatzgewicht wiederholt. Um auch Vergleichswerte zwischen Vibrationstechnik und dem Einsatz eines Hydraulikhammers zu erhalten, wurde die gesamte Versuchsrei-



Sensibel: Ein naheliegendes Krankenhaus und andere Gebäude machten die Rammversuche notwendig. Entsprechend der Ergebnisse wird dann die weitere Planung des Ersatzneubaus des etwa 100 Jahre alten Wehres angepasst.

he mit einem 16 und einem 26 Tonnen schweren Hydraulikhammer wiederholt. „Dabei werden die Spundbohlen nicht kontinuierlich wie mit einer Vibrationsramme in den Boden getrieben, sondern kontrolliert durch das Fallgewicht des Hammers im Boden versenkt“, erklärt Hesselink.

Ohne den offiziellen Ergebnissen der Bundesanstalt für Wasserbau, welche den Versuch wissenschaftlich begleitet hat, vorzugreifen, konnte jedoch festgestellt werden, dass alle Profile mit den jeweiligen Geräten eingebracht werden konnten und, dass sowohl die Erschütterungen als auch die Lärmbelastigung deutlich unter dem erwarteten Level lagen.

Kolksicherung im Unterwasser

Mit einem üblichen Durchfluss von rund 150 Kubikmetern pro Sekunde ist der etwa 380 Kilometer lange Neckar eher als gemütlich zu bezeichnen. Bei Hochwasser allerdings kann der Durchfluss auch ein

Vielfaches davon betragen. Über die Jahre hinweg ist dadurch die vorhandene Sohl-sicherung angegriffen worden und es ist zu großräumigen und bis zu neun Meter tiefen Auswaschungen, einem sogenannten Kolk, im Unterwasser der Wehranlage gekommen. Dazu Hesselink: „Heutzutage sind beim Neubau derartiger Wehranlagen sogenannte Tosbecken aus Stahlbeton oder, wie nach der aktuellen Sanierung, mit massiver Steinschüttung und Spundwänden im Unterwasser Standard. Diese haben den Zweck, die Energie des Wassers abzufangen, um größere Auswaschungen im Unterwasser zu vermeiden“. Bei der Errichtung des Stauwehres Wieblingen vor fast 100 Jahren wurde dies mit den damaligen Möglichkeiten auch schon umgesetzt, jedoch hat der Zahn der Zeit entsprechende Schäden herbeigeführt. Um die Standsicherheit der Wehranlage auch künftig gewährleisten zu können, wurde die Hagn Umwelttechnik mit der Auffüllung des Kolks und der Sanierung des Bereichs unterhalb der Wehranlage beauftragt. Dazu werden jetzt die bestehenden maroden Sicherungen abgebro-

chen und anschließend in einer Stärke von 1,80 Metern mit bis zu 1.000 Kilogramm schweren Wasserbausteinen aufgefüllt und zusätzlich in wesentlichen Bereichen mit Unterwasserbeton verklammert. „Das geschieht direkt unterhalb der Wehranlage im laufenden Betrieb auf einer Fläche von etwa 6.000 Quadratmetern“, präzisiert Hesselink.

Weiters wird talwärts der Kolksicherung noch eine sechs Meter tief in den Gewässergrund reichende Spundwand errichtet. Diese dient als Erosionsschutz und wird über die gesamte Breite der errichteten Kolksicherung ausgeführt. Diese Maßnahmen zur Herstellung der Standsicherheit der Wehranlage werden insgesamt etwa zwei Jahre dauern. Später soll dann unter Einbeziehung der Erkenntnisse durch die Proberammungen mit dem Neubau der Wehrfelder fortgefahren werden. Unter laufendem Betrieb wohlgermerkt. Dafür werden dann nochmals mindestens zwölf Jahre Bauzeit veranschlagt, heißt es vonseiten des Auftraggebers, dem Wasserstraßen-Neubauamt in Heidelberg. ■



Für die neue Kolksicherung werden bis zu 1.000 Kilogramm schwere Wasserbausteine eingesetzt und anschließend mit Unterwasserbeton verklammert.



Für das Freilegen der Waggons erwies sich der Saugbagger als ideales Arbeitsgerät.

Mittels einer 50 Meter langen Saugleitung konnte die Distanz vom Fahrzeug zur Arbeitsstelle überwunden werden.

Saugbagger unterstützt Bergearbeiten nach Zugunglück

Ende Oktober entgleisten am Bahnhof Sankt Valentin in Niederösterreich neun mit Kohle beladene Güterwaggons. Für die Aufräumarbeiten kam neben Kranen von Felbermayr auch ein Saugbagger des Felbermayr-Bereiches Umwelt & Ressourcen zum Einsatz.

Es geschah am 30. Oktober, kurz vor 23:00 Uhr, als aus noch ungeklärter Ursache neun mit Kohle beladene Waggons entgleisten und sich teilweise übereinander auftürmten. Aufgrund der Ladung von rund 700 Kubikmeter Koks konnten die entgleisten Waggons nicht unmittelbar geborgen werden. Es musste zunächst ein Großteil der Ladung beseitigt werden. Aufgrund der schwierigen Zuwegung zur Unglücksstelle erwies sich der Saugbagger des Bereiches Umwelt & Ressourcen als ideales Einsatzgerät.

Drei-Turbinentechnologie

„Mit dem Saugbagger hatten wir den Vorteil gegenüber einem herkömmlichen Bagger, dass wir mit dem Fahrzeug nicht direkt bis zu den havarierten Waggons vordringen mussten, sondern eine Saugleitung legen konnten“, be-



„Mister Saugtechnik“ Günter Zehetmair leitete den Einsatz.

richtet Günter Zehetmair vom Bereich Umwelt & Ressourcen. In diesem Fall reichte eine etwa 50 Meter lange Leitung aus. Aufgrund eines Luftdurchsatzes von 44.000 Kubikmetern in der Stunde war die Saugleistung aber noch immer hervorragend. „Möglich wird das durch eine

Drei-Turbinentechnologie“, erklärt Zehetmair und fügt hinzu, dass dieser Saugbagger auch der stärkste in Österreich verfügbare mit dieser Technologie sei. Bei den Bergearbeiten bewies das Konzept des Saugbaggers aber noch einen weiteren Vorteil. So konnte das „Baggern“ und Transportieren durch den Einsatz eines Saugbaggers mit nur einem Gerät erfolgen. Und das mit rund zwölf Kubikmeter Ladevolumen. Ein weiterer großer Vorteil also in Anbetracht der beengten Platzverhältnisse an der Unglücksstelle.

„Wir arbeiteten 24 Stunden täglich im Zweischichtbetrieb. So schafften wir es innerhalb von wenigen Tagen, etwa 700 Kubikmeter Koks auf eine nahe gelegene Lagerstelle zu bringen“, freut sich Zehetmair über den erfolgreichen Einsatz mit einem Gerät, das üblicherweise zur Beseitigung von Dachkies oder zum Freilegen von Leitungen im Erdreich zum Einsatz kommt. ■

Gewichtige Spezialtransporte für Spannungswandler

Mitte April übernahm die Felbermayr Schweiz AG vier Transformatoren im Auftrag des niederländischen Herstellers Royal SMIT Transformers B.V. für ein Umspannwerk der Swissgrid in der Schweiz. Die Transporte wurden multimodal auf den Verkehrsträgern Wasser, Schiene und Straße durchgeführt. Abschließend erfolgte die Fundamentstellung.

Ausgangsort für die multimodalen Schwertransporte war ein Transformatorwerk in Nijmegen (NL). Dort wurden die etwa 202 Tonnen schweren und 12 Meter langen Einheiten vom Felbermayr-Tochterunternehmen Haeger & Schmidt übernommen und mittels Binnenschiff auf dem Rhein bis nach Basel in der Schweiz transportiert. Als Nächstes kam der Felbermayr-Bereich ITB für internationale Tieflader-Bahntransporte zum Einsatz. Dabei wurden die Trafos in einen 20-achsigen Tragschnabelwaggon geladen. Für die rund 150 Kilometer weite Schienenlastfahrt von Basel in den Kanton Wallis wurden je Trafo zwei Nächte benötigt. Der anspruchsvolle Fahrplan wurde gemeinsam mit der SBB erarbeitet.

Straßenlastfahrt im „Hundegang“

„Nach abgeschlossener Umsetzung der beladenen Tragschnabelbrücke auf zwei 9-achsige Straßen-Spezialtieflader mit Lastverteiler erfolgte die Bewältigung

der sogenannten „letzten Meile“ auf der Straße“, erklärt der seitens Bau-Trans für den Nachlauf zuständige Projektleiter Ingo Müller. Das dafür zum Einsatz kommende Equipment wie die Schwerlastzugmaschine, der Hilfs-Mobilkran sowie die Arbeitsbühnen und Stapler wurden von der Bau-Trans AG Liechtenstein zur Verfügung gestellt. Aus genehmigungs- und verkehrstechnischen Gründen wurde die Straßenlastfahrt nachts durchgeführt. Eine kritische Passage für den Schwertransport war eine Brücke über die Rhone, kurz vor dem Ziel. Dazu Müller: „Inklusive dem Spezialfahrzeug erreichten wir ein Transportgesamtwert von etwa 400 Tonnen. Darum wurde die Brücke schon im Vorfeld statisch nachgerechnet, mit dem Ergebnis, dass wir die Brücke im sogenannten „Hundegang“ überqueren mussten.“ Das heißt, dass die beiden Straßentiefelader über beide Richtungsfahrbahnen versetzt passieren mussten, wodurch die Last gemäß den statischen Erfordernissen auf beide Tragwerke verteilt wurde. Diese Querungen

erforderten zusätzliche Unterbauungen und wurden von Prüfstatikern überwacht und vermessen. Das war mit ein Grund, warum für die etwa fünf Kilometer rund zweieinhalb Stunden benötigt wurden.

Schwermontage in Etappen

Die finale Fundamentsetzung der Spannungswandler in die Trafzellen erfolgte aufgrund der Corona-bedingten Sicherheitsrichtlinien des Empfängers in zwei Etappen. „Es ist schon beachtlich, wie gut die einzelnen Felbermayr-Bereiche zusammenwirken“, merkt Heinz Hunziker, Leiter der Felbermayr Schweiz AG und Gesamtverantwortlicher des Transportprojektes, abschließend an. Er ist es, der die einzelnen Unternehmensbereiche auf den Verkehrsträgern Bahn, Straße und Binnenschiffahrt sowie die Hafen-Umschlaglogistik „just in time“ geplant und koordiniert und zu einem großen Ganzen zusammengeführt hat. Schlussendlich ist diese logistische Leistung ein Beitrag zu mehr Netzsicherheit im Einzugsgebiet des UW Chippis/VS. ■



Zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen wurden die Straßentransporte nachts durchgeführt.



Zum Video

„Blindflug“: Aufgrund des fehlenden Sichtkontakts zum Ladegut wurde der Kranführer per Funk eingewiesen.

Kraneinsatz für Parlament

Bereits seit Januar 2017 laufen die Bauarbeiten zur Generalsanierung des Parlaments in der österreichischen Bundeshauptstadt Wien. Eine der wichtigsten Bauetappen dabei war die Herstellung des Glasdaches über dem Nationalratssaal. Mit dem Transport und dem Einheben der dafür nötigen Unterkonstruktion wurde die Felbermayr Transport- und Hebetchnik beauftragt.

Bis zum Sommer 2022 sollen die Umbau- und Sanierungsarbeiten für das historische Gebäude am Ring noch dauern. Mit einem logistischen Kraftakt bewältigte Felbermayr im Herbst vergangenen Jahres einen wesentlichen Meilenstein für dieses „Jahrhundertprojekt“. Dabei galt es, vier sogenannte Druckringe auf die Baustelle zu transportieren und anschließend einzuheben.

Große Bühne für Raupenkran

Bei einer Länge von mehr als 32 Metern brachte der schwerste der insgesamt vier Druckringe 43 Tonnen auf die Waage. Doch nicht nur das Gewicht der Stahlkomponente forderte die Mitarbeiter. Auch die Länge war in der Wiener Innenstadt schwierig zu handhaben und forderte die Lkw-Fahrer, welche die stählernen Schwergewichte nachts in die Wiener Innenstadt transportierten. „Als Transportfahrzeuge kamen fünfsichtige Tiefelader zum Einsatz“, schildert Jan Kürner von der Felbermayr-Projekt-Abteilung. Doch

mehr noch als der Transport – welcher aufgrund des fehlenden Lagerplatzes und zu verhindernder Verkehrsbehinderung nachts erfolgen musste – forderte die Mitarbeiter das Rüsten des Kranes: „Alles in allem sind für den Aufbau des Kranes etwa 60 Lkw-Transporte nötig“, erklärt Kürner und fügt hinzu, dass eben genau das in der Wiener Innenstadt nur sehr schwer möglich sei. Zudem brachte auch das Rüsten des Kranes mit mehr als 100 Meter langem Hauptausleger in dem beengten Umfeld große Schwierigkeiten mit sich. Die eigentliche Kranung hingegen sei im Vergleich dazu laut Kürner Routine gewesen. Denn wie in solchen Fällen üblich, werde der Kranführer aufgrund des fehlenden Sichtkontakts zum Hebegut durch einen Kollegen mittels Funk eingewiesen. „Wesentlichen Anteil am Gelingen des Hubs hatten also auch die Kommandos des Einweisers auf dem Dach“, berichtet Kürner, denn diesem müsse der Kranführer „blind“ vertrauen können. Nach rund zwei Stunden war es dann geschafft und der erste Druckring war in korrekter Lage, mit etwa 70 Metern Ausladung, auf



Jan Kürner von der Felbermayr-Projekt-Abteilung leitete den Einsatz für das Parlamentsgebäude.

dem Dach des künftigen Nationalratssaals positioniert. In weiteren drei Nächten wurden die verbleibenden drei Komponenten lagegerecht eingehoben.

Damit war die Grundvoraussetzung für die Errichtung des Glasdaches über dem Nationalratssaal geschaffen. Die Gesamtsanierung soll bis 2022 abgeschlossen sein. ■

Spatenstich bei Haeger & Schmidt Logistics

Anfang November fand auf der Stahlinsel im Duisburger Hafen der symbolische Spatenstich für das Neubauprojekt des Felbermayr-Tochterunternehmens Haeger & Schmidt Logistics GmbH (HSL) statt. Auf dem Betriebsteil Nordhafen wird eine neue, hochmoderne Lagerhalle gebaut. Weiters wird auf einem zusätzlich angepachteten Teil des Terminals ein neues Büro- und Sozialgebäude entstehen. Die Neubauten sollen im Verlauf des 2. Halbjahres 2021 bezugsfertig sein.

Am 3. November trafen sich unter Corona-konformen Bedingungen zum symbolischen Spatenstich, Heiko Brückner und Per Nyström, Geschäftsführer der Haeger & Schmidt Logistics GmbH (HSL), Björn Becker, General Manager Division Port Logistics, Markus Bangen, Vorstand der Duisburger Hafen AG sowie Matthias Palapys, Geschäftsführer der duisport consult GmbH (dpc). „Leider lässt die Corona-Pandemie eine Feier zum Spatenstich nicht zu, aber wir beginnen trotz allem mit den Bauarbeiten“, sagte Per Nyström.

Das Projekt im Detail

Mit dem Ausbau der Stahlinsel zum multifunktionalen Hub in Duisburg sorgt HSL für Wachstum und sichert seine komplexe, hoch qualifizierte Dienstleistung im Bereich der Binnenschifffahrt und des Short-Sea-Verkehrs weiter ab.

Durch eine Erweiterung des Geländes um 7.200 Quadratmeter, welche unter anderem für einen neuen Lkw-Hof genutzt werden sollen, konnte die Gesamtfläche der Stahlinsel auf 58.000 Quadratmeter aufgestockt werden. Ein Teil der offenen Lager- und Umschlagsflächen wird nun für den Bau einer neuen 9.000 Quadratmeter großen beheizbaren Halle mit 210 Metern Länge und einer Breite von 45 Metern genutzt. Für den Umschlag wird ein 40-Tonnen-Kran mit einer Hakenhöhe von neun Metern errichtet. Die Halle wird mit zwei Halbzuggleisen von jeweils 210 Metern Länge ausgestattet, die mit Lkw befahrbar sein werden. Um auch in der neuen Halle die Trimodalität zu gewährleisten, wird es eine wettergeschützte Anbindung an die Bestandshalle geben. Die Lagerkapazität in der neuen Halle wird 60.000 Tonnen betragen – sie wird mit einem innovativen, ressourcenschonenden Verfahren per Fußbodenheizung tempera-



Die neue Lagerhalle wird rund 9.000 Quadratmeter groß sein und auch über einen Laufkran mit 40 Tonnen Traglast verfügen.

turgeführt. An der Halle entsteht zudem ein Lkw-Tiefhof, um einen schnellen Umschlag sowie schnelles Stuffing und Stripping von Stückgutcontainern zu ermöglichen.

Am gleichzeitig entstehenden Verwaltungsgebäude soll ein Selbstabfertigungsschalter für Lkw entstehen. Der Verwaltungsneubau mit 420 Quadratmeter Grundfläche enthält Sozialräume für die gewerblichen Mitarbeiter, Warteräume für Lkw-Fahrer und Büros für zwölf weitere Mitarbeiter. Das gesamte Terminal ist nach Fertigstellung an die noch im Umbau befindliche Vohwinkelstraße angebunden und somit optimal erreichbar.

„Die sich ändernden Kundenanforderungen und der Ausbau unserer jetzigen Lagerkapazitäten waren ausschlaggebend für diese weitere Investition am Standort Duisburg. Ein zusätzlicher Aspekt für uns ist, dass wir mit dem Neubau in der Region rund um Duisburg trimodale Lösungen anbieten können. Planung und Baudurchführung liegen in den bewährten Händen von duisport, die Fertigstellung ist für 2021 geplant“, sagte Heiko Brückner, „es ist eine der größten Investitionen seit Bestehen von Haeger & Schmidt.“



Viel vorgenommen haben sich (v. l. n. r.) Björn Becker/General Manager HSL-Division Port Logistics, Per Nyström/CFD HSL, Heiko Brückner/CEO HSL, Markus Bangen/Vorstand der Duisburger Hafen AG sowie Matthias Palapys/Geschäftsführer duisport consult GmbH (dpc).

**Erfolgreiche Premiere in Düsseldorf:
Einschieben einer 750 Tonnen schweren
Brücke Mitte November.**



Zum Video

„ENGINEERED SOLUTIONS“ Felbermayr startet mit neuem Bereich

Unterstützt von den Bereichen Kranvermietung und Schwertransport war Felbermayr mit der Schwermontage schon bisher ein gewichtiger Partner in Sachen Heavylift-Handling – rund 2.000 Mitarbeiter sind für die bisherigen Erfolge verantwortlich. Doch damit nicht genug. Seit Oktober ist Felbermayr jetzt auch mit „Engineered Solutions“ tätig. Dadurch erweitert der Industriedienstleister sein Angebot im Sinne technischer Lösungen für die Schwergutbranche beträchtlich.

„Felbermayr verfügt über ein gewaltiges Equipment in Sachen Heavylift-Handling“, ist der Leiter des neuen Bereiches „Engineered Solutions“ Kees Kompier überzeugt. Und Kompier muss es wissen, so verbrachte der heute 53-Jährige sein halbes Leben umringt von Raupenkranen, Schubsystemen und Litzenhebern in der Schwergutbranche. Mit „Engineered Solutions“ hat es sich der Holländer zur Aufgabe gemacht, jetzt auch Felbermayr in Sachen Schwermontage einen bedeutenden Schritt nach vorne zu bringen.

Individueller Einsatz von Schwerlastequipment

„Mein Ziel ist es, durch die Kombination des Wissens der Felbermayr-Mitarbeiter und des vorhandenen Schwerlastequipments die Einsatzmöglichkeiten zu erweitern“, sagt Kompier und ist überzeugt, dass dies durch Kreativität und den Ausbau von technischem Know-how, wie beispielsweise in der Statik, möglich sei. So müsse man sich von klassischen Hand-

buchanwendungen verabschieden und für neue Anwendungsformen des „Felbermayr-First-Class-Equipments“ offen sein, argumentiert Kompier.



**Kees Kompier, Bereichsleiter für
„Engineered Solutions“ bei Felbermayr.**

Als Beispiel dafür nennt der weltweit erfahrene Schwerlastprofi einen Einsatz in Bratislava. Dabei galt es, ein 2.400 Tonnen schweres Brückentragwerk einzuschieben. „Ich habe den Auftrag damals noch als Subunternehmer von Felbermayr durchgeführt, weil Felbermayr Statik-Know-how zur Berechnung der Lastverteilung auf den Pontons fehlte“, erinnert sich Kompier und fügt hinzu, dass eben genau dieses Wissen auf breitere Beine gestellt werden müsse. Somit könne es gelingen, bestehenden Kunden ein größeres Leistungspaket anzubieten. „Letztendlich profitieren davon auch die Auftraggeber durch eine Reduktion der Ansprechpartner und mehr Effizienz in der Auftragsabwicklung“, zeigt sich Kompier weiter optimistisch.

AUFSTEIGER Prokura für verdiente Mitarbeiter



Rainer Traunwieser

Ende September 2020 wurde Rainer Traunwieser die Prokura für den Felbermayr-Geschäftsbereich Bau erteilt. Im Gewerbe- und Industriebau besitzt Herr Traunwieser langjährige Erfahrung. Seit Juli 2013 ist er im Familienunternehmen Felbermayr angestellt und kaufmännisch für die Bereiche Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau, Tiefbau Oberösterreich, Wasserbau sowie Umwelt & Ressourcen verantwortlich. Vor seiner Zeit bei Felbermayr war er als kaufmännischer Leiter der Linzer Niederlassung eines deutschen Baukonzerns tätig.



Markus Meusburger

Markus Meusburger leitet seit Anfang des Jahres 2020 die Abteilung für Schwer- und Sondertransporte des Felbermayr-Tochterunternehmens Bau-Trans in Lauterach. Anfang Februar wurde ihm die Prokura für das Unternehmen erteilt. Darüber hinaus wurde er auch zum stellvertretenden Niederlassungsleiter ernannt. Nicht nur die letzten 14 Jahre bei Bau-Trans, sondern auch die Erfahrungen, mit welchen er im elterlichen Transportunternehmen aufwuchs, machen ihn zu einer erfahrenen und äußerst kompetenten Führungsperson.

JUBILARE GROSSER DANK DEN LANGJÄHRIGEN MITARBEITERN

15 JAHRE

Markus Boandl – Kran/Graz · Michael Brummer – Montage/Wimmer Sulzemoos · Markus Bstiel – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels · Péter Buchholz – Transport/Bau-Trans Ungarn · Alfons Czihlarz – Fuhrpark/Linz · Thomas Daxelmüller – Kran/Lanzendorf · Ralf Dieckmann – Tief-/Wasserbau/HAGN Hengersberg · Herbert Eder – Tief-/Wasserbau/HAGN Sulzemoos · Erwin Eder – Kran/Graz · Claudia Eidenberger – Verwaltung/Wels · Otto Eschlböck – Werkstatt/Wels · Roland Füreder – Schwertransport/Wels · Gerhard Gall – Kran/Lanzendorf · Hubert Globotschnig – Kran/Klagenfurt · Jürgen Gröger – Kran/Bautzen · Kristián Halász – Bühne/Bratislava · Ervín Juck – Kran/Bratislava · Tibor Juhász – Werkstatt/Bau-Trans Ungarn · Zsolt Kalmár – Transport/Bau-Trans Ungarn · Dragoslav Keric – Einbringung/Lanzendorf · Johann Köhldorfer – Kran/Lanzendorf · Andreas Kollant – Werkstatt/Graz · Wolfgang Korch – Kran/Bautzen · Lajos Kovács – Transport/Bau-Trans Ungarn · Wilhelm Kronberger – Projekt/Wels · Stephan Loibl – Tief-/Wasserbau/HAGN Sulzemoos · Péter Meretei – Transport/Bau-Trans Ungarn · Hansjörg Ortler – FST Stams · György Pesel – Transport/Bau-Trans Ungarn · Adam Pichler – FST Stams · Wolfgang Pucher – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels · Boris Pusnik – Kran/Graz · Pavol Rebetak – Kran/Lanzendorf · Sabine Ruttman – Kran/Lanzendorf · Josef Salmer – Kran/Lanzendorf · Peter Schiebler – Tief-/Wasserbau/HAGN Hengersberg · Jozef Solčiansky – Kran/Bratislava · Roman Tutko – Kran/Košice · Dusko Zecevic – Kran/Lanzendorf · Vahid Zehic – Abfallwirtschaft/Wels

20 JAHRE

Harald Achenrainer – Transport/Bau-Trans Lauterach · Karl-Heinz Berghuber – Kran/Linz · Reiko Beuschold – Montage/Krefeld · Andreas Blechinger – Montageleitung/Wimmer Sulzemoos · Guiseppa Bongiovanni – Hausmeister/Krefeld · Christine Feyerlein – Verwaltung/Nürnberg · Harald Gruber – MTA/Wels · Viktor Haderer – Schwertransport/Wels · Günter Hapt – Schwertransport/Wels · Ursula Huna – Verwaltung/Lanzendorf · Josef Kalemba – Montage/Transport/Krefeld · Sven Kitze – Tief-/Wasserbau/HAGN Sulzemoos · Josef Kreuzmayr – Werkstatt/Wels · Alexander Schellerer – Schwertransport/Wels · Gerhart Stadler – Schwertransport/Wels · Alessandro Stradiotto – Niederlassungsleitung/Venedig · Sándor Szél – Transport/Bau-Trans Ungarn · Jan-Simon Tyca – Intermodal/Haeger & Schmidt Duisburg

25 JAHRE

Alois Dengg – Kran/Graz · Ljubisa Dimitrijevic – Kran/Lanzendorf · Andreas Förster – Montageleitung/Wimmer Sulzemoos · André Hoffmann – Niederlassungsleitung/Haeger & Schmidt Andernach · Heike Hörtenhuemer – Schwertransport/Wels · Mehmed Komic – Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau/Wels · Jutta Kronschnabl – MTA/HAGN Sulzemoos · Robin Meier – Montageleitung/Wimmer Sulzemoos · Thomas Pamminer – Schwertransport/Wels · Gerhard Ringer – Tiefbau/Wels · Sabine Rudolph – Customer Service/Haeger & Schmidt Duisburg · Peter Sattler – Kran/Klagenfurt · Robert Schauer – MTA/Wels · Robert Stieger – Stückgut/Wels · Josef Teubl – Projekt/Wels · Johann Trink – MTA/Wels · Gerhard Uitz – Kran/Lanzendorf · Manfred Unterberger – Hafenumschlag/Linz



30 JAHRE

Kadir Alaca – Port Logistics/Haeger & Schmidt Duisburg · Andreas Hintringer – Schwertransport/Wels · Andreas Hüttmayr – MTA/Wels · Franz Jungwirth – Stückgut/Wels · Dietmar Mörigsbauer – Schwertransport/Wels · Bernhard Radler – Tiefbau/Wels · Friedrich Tempelmayr – Stückgut/Wels · Angelika Wiebus – Verwaltung/Haeger & Schmidt Duisburg

35 JAHRE

Reinhold Bredl – Vermessung/HAGN Sulzemoos · Karin Jäger – Tiefbau/Wels · Jürgen Steiner – EDV/Bau-Trans Lauterach

40 JAHRE

Max Ertl – Tief-/Wasserbau/HAGN Hengersberg · Michael Mayrhofer – Kran/Linz

PENSIONIERUNGEN Verdient in den Ruhestand

Größer Dank und viel Anerkennung gebührt jenen Mitarbeitern, die kürzlich in den Ruhestand gegangen sind.

Arthur Adelff – Kran/Wels · **Bajro Alekic** – Hochbau/Wels · **Martin Bogner** – Tiefbau/Wels · **Markus Eder** – Schwertransport/Wels · **Uwe Eifrig** – Montage/Wimmer Sulzemoos · **Helmut Eigner** – Einkauf/IS Baubetrieb · **Reinhard Girnuweit** – Transport/Wimmer Sulzemoos

· **Karl Graml** – Stückgut/Wels · **Franz Hagspiel** – Transport/Bau-Trans Lauterach · **Matthias Hartl** – Transport/Lanzendorf · **Manfred Hintermeier** – Kran/Lanzendorf · **Klaus Hoffmann** – Werkstatt/Wels · **Anita Hummer** – Verwaltung/Wels · **Nedyalko Ivanov Ivanov** – Kran/Haskovo · **Hubert Kohler Jodok** – Transport/Lauterach · **Wolfgang Karsch** – Erd-/Wasserbau/Reinhold Meister Hengersberg · **Nikodem Kern** – Wasserbau/Linz · **Gerd Kissner** – Erd-/Wasserbau/HAGN Sulzemoos · **Michael Koller** – Kran/Thaur · **Prvoslav Kostadinov** – Schwertransport/Wels · **Gerhard**

Lang – Hoch-/Tiefbau/Linz · **Margit Pfeuffer** – Verwaltung/Wels · **Anton Radosek** – Einbringung/Lanzendorf · **Helmut Raschig** – Erd-/Wasserbau/Reinhold Meister Hengersberg · **Katharina Rohrhofer** – Kran/Lanzendorf · **Josef Roland** – Bauleitung/IS Baubetrieb · **Michael Schropp** – Erd-/Wasserbau/HAGN Sulzemoos · **Seraphine Stöllnberger** – Spenglerei/IS Baubetrieb · **Hartmut Tobias** – Kran/Bautzen · **Norbert Weishäupl** – Fuhrpark/Linz · **Christine Wiesleitner** – Verwaltung/Wels · **Josef Wirtl** – Zimmerei/IS Baubetrieb · **Erwin Wögerer** – Verwaltung/Wels



Mit einem freudigen „Happy Birthday“ wurde Firmenchef Horst Felbermayr an seinem besonderen Ehrentag empfangen. Gesungen wurde nicht. Gut informierten Kreisen zufolge sei das aber auch besser gewesen, zumindest für die Ohren.



Das Team Felbermayr Simplon Wels: 22 Podestplätze bei 35 Renntagen.

SPONSORING

Corona-bedingt kurze Rennsaison bestens genützt

Nachdem das Team Felbermayr Simplon Wels bereits bei der Tour of Antalya im Februar 2020 mit Topplatzierungen und dem Sieg der Königsetappe durch Riccardo Zoidl aufgezeigt hat, mussten anschließend Corona-bedingt alle großen Radrennen in Österreich und im Ausland abgesagt werden. Erst ab Juli war es wieder möglich, Radrennen unter strengen Sicherheitsbestimmungen durchzuführen.

Das Profi-Radteam hat aber trotzdem das Beste aus der Situation gemacht und in-

tensiv trainiert. Während des Lockdowns waren die Fahrer bei der e-Cycling Liga aktiv, bestritten erfolgreich zahlreiche Einzelzeitfahrten und als Straßenrennen wieder möglich waren, konnten Filippo Fortin bei den Internationalen Braunauer Radsporttagen und Riccardo Zoidl beim großen Internationalen Radrennen in Königswiesen wichtige Siege für den Felbermayr-Express einfahren. Insgesamt war das Team heuer 35 Renntage im Einsatz. Dabei erreichte es 7 Siege und 22 Podestplätze.

LESEN UND GEWINNEN

15 Sachpreise warten auf Sie

Preisfrage:

Den wievielten Geburtstag feierte Unternehmenschef Horst Felbermayr kürzlich?

Für die richtige Antwort lesen Sie Seite 10 aufmerksam, dividieren Sie die Anzahl der angegebenen Komponenten – welche nach Tiszaújváros nordöstlich von Budapest transportiert wurden – durch zwei.

Die richtige Antwort senden Sie bitte mit Angabe Ihrer Postadresse per E-Mail informer@felbermayr.cc, oder Fax +43 7242 695-144 an uns. Einsendeschluss ist der 31. März 2021. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

1. Preis:
Ein LR 1300 im
Maßstab 1 : 50.



Medieninhaber und Herausgeber: Felbermayr Holding GmbH · Machstraße 7 · A-4600 Wels · Tel.: +43 7242 695-0 · www.felbermayr.cc
E-Mail: office@felbermayr.cc · **Für den Inhalt verantwortlich:** Horst Felbermayr · **Redaktion und Konzept:** Markus Lackner
Meldungen: Gabriela Mayer · **Layout:** Markus Weickinger · **Lektorat:** Sabine Schütz · **Gratis Abo:** Sie beziehen den »INFORMER« noch nicht? Sie wollen ihn aber zweimal im Jahr gratis ins Haus geliefert bekommen oder für jemand anderen bestellen, dann besuchen Sie uns unter: www.felbermayr.cc/informer. Aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung sind alle Aussagen in diesem Dokument als geschlechtsneutral zu verstehen. **Drucklegung:** Dezember 2020 · Alle Angaben ohne Gewähr und vorbehaltlich Änderungen sowie Druck- und Satzfehler.

Information zum Datenschutz: Wenn Sie diese Publikation unaufgefordert und personalisiert erhalten, bedeutet dies, dass wir Sie aufgrund Ihrer beruflichen Tätigkeit als Interessent identifiziert haben. Die Datenverarbeitung erfolgt auf Grundlage unserer Datenschutzerklärung. Diese ist unter folgendem Link abrufbar: www.felbermayr.cc/datenschutz. Wenn Sie Ihr Gratis-Abo nicht mehr benötigen, können Sie es zum nächstmöglichen Zeitpunkt stornieren: Felbermayr Holding GmbH · Machstraße 7 · A-4600 Wels · E-Mail: informer@felbermayr.cc · Telefon: +43 7242 695-0

Den Fortschritt erleben.



Für Industriegestalter, Windkrafterschaffer und Brückenbauer: Der LR 11000

Bleibt stark, wenn's eng wird.

- Kompakt und für beengte Plätze konstruiert
- Weltweit wirtschaftlicher Transport
- Hohe Tragkräfte und flexibles Auslegersystem
- Innovative Detaillösungen für Ihre Herausforderungen

Liebherr-Werk Ehingen GmbH
Postfach 1361, 89582 Ehingen, Germany
Tel.: +49 7391 502-0
E-Mail: info.lwe@liebherr.com
www.facebook.com/LiebherrConstruction
www.liebherr.com

LIEBHERR