

INFORMER

DAS MAGAZIN DER FELBERMAYR-GRUPPE 2/2008



EINZIGARTIG

OBJEKT-REVITALISIERUNG
IN DER MOZARTSTADT

PREMIERE

GROSSKRAN IN SÜDAFRIKA

KÖNIGSKLASSE

MANN UND MASCHINE
IM KAMPF GEGEN DAS NASSE ELEMENT

PRAXIS

GUT GESCHULT AUF DER STRASSE

IM AKKORD

400 TRANSPORTE FÜR AUTOBAHNBRÜCKE



Abgezockt!

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Jetzt ist sie da, eine Weltwirtschaftskrise, die unsere Generation bisher nicht kannte – die quasi über Nacht gekommen ist. Deren Existenz wir im täglichen Leben noch nicht spüren, deren Talsohle und Ende aber auch noch nicht absehbar ist – hervorgerufen durch einen Spielcasino-Kapitalismus, bei dem europäische Finanzjongleure auf vielversprechende Angebote einiger vor dem Abgrund stehender US-Banken hereinfliegen. Dabei setzen sie das ihnen anvertraute Geld in den Sand und haben damit jene Leute abgezockt, welche die Wirtschaft beleben, eben alle, die sich ihr Geld teils unter sehr schweren Bedingungen erarbeiten und auf reale Werte vertrauen. Für uns als Industriedienstleister bedeutet das, dass wir uns schnellstens auf

die veränderten Bedingungen einstellen müssen. Doch einem erfolgreichen Jahr 2008, im Hause Felbermayr, wird sich die allgemeine wirtschaftliche Talfahrt nicht mehr in den Weg stellen können. Positiv stimmen uns auch einige finanziell gesicherte Projekte und anstehende Vorhaben in der Energiewirtschaft sowie die anhaltende Einsatzbereitschaft unserer Mitarbeiter. Doch niemand kann derzeit seriös die Frage beantworten wann die allgemeine Krise überstanden sein wird, das wird die Zukunft zeigen. Für unser Unternehmen und im Sinne unserer Kunden können wir aber jedem versichern, immer alles daran zu setzen, um die besten und richtigen Entscheidungen zu treffen. Unsere, in Europa und darüberhinaus breit und solid auf-

gestellten Bereiche werden uns dabei helfen. Vertrauen wir auf eine gemeinsame und erfolgreiche Zukunft und lassen wir uns trotz stürmischer See nicht von unserem erfolgreichen Kurs abbringen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und Ihrer Familie frohe Weihnachten, viel Glück, Gesundheit und auch ein wirtschaftlich erfolgreiches Jahr 2009.

Herzlichst, Ihr

Horst Felbermayr

Inhalt



06 TRANSPORT

Im Akkord – 400 Sondertransporte für eine Autobahnbrücke in der Slowakei.

05 PRAXIS

Noch mehr Sicherheit mit Fahrsicherheits-training für Felbermayr-Kraftfahrer.

10 HEBETECHNIK

Felbermayr-Hebetechnik auf der weltweit größten Stadionbaustelle im Einsatz.



12 HOCHBAU

Erste Bauphase zur Revitalisierung des Objektes »Sternbrauerei« abgeschlossen.

14 PORTRÄT

Powerboat – Mann und Maschine im Kampf gegen das nasse Element.

15 PERSONELLES

Hermann Dietzel ist Niederlassungsleiter in Deutschland – Lehrlinge für die Zukunft.



08 IM BILD

Einen Tandemhub mit 350 Tonnen bewerkstelligten ein Raupen- und ein Mobilkran aus dem Felbermayr-Fuhrpark Ende Oktober in Polen. Dabei wurde ein Silodach in einem Zementwerk in 37 Meter Höhe zentimetergenau eingehoben. Bei den beiden Kränen handelte es sich um den Mobilkran LG1750 sowie den Raupenkran LR1750 mit einem Einsatzgewicht von je 600 Tonnen. Nach vier Stunden war der Hub, für den einige Monate Vorbereitungszeit notwendig waren, abgeschlossen.

IM AUFTRAG DES HERRN WEIHNACHTSBAUM FÜR PAPST TRANSPORTIERT



Der offizielle Weihnachtsbaum für den Petersplatz im Vatikan wurde heuer zum wiederholten Male von Felbermayr transportiert. Ausgangspunkt für die 33 Meter hohe Fichte war die Gemeinde Gutenstein in Niederösterreich. Bevor der Weihnachtsbaum am 28. November seinen Weg zum rund 1.000 Kilometer entfernten Petersplatz antreten konnte, musste er allerdings noch mit einem Mobilkran sorgfältig auf die Transportgarnitur umgebettet und fachgerecht verschnürt werden. Transportiert wurde das 120 Jahre alte Nadelholz auf einem doppelt teleskopierbaren Semitiefelader.

GROSSARTIG BIERTANKS IN RUMÄNIEN TRANSPORTIERT



Nach dem erfolgreichen Transport von elf Biertanks mit bis zu 20 Metern Länge und einer Höhe von 6,50 Metern, Anfang des Jahres, wurden von Mitarbeitern der Niederlassung Bukarest jetzt neuerlich 20 Hopfensaftbehältnisse durch Rumänien transportiert. Die Route führte von Braila in das etwa 100 Kilometer östlicher gelegene Buzau. Transportiert wurden die Stahlbehälter in sechs Konvois zu je drei Fahrzeugen. Die beiden letzten Tanks wurden separat gefahren. Die Behältnisse wiegen bei einem Durchmesser von etwa 5,3 Metern und einer Länge von 16 Metern rund 13 Tonnen. Abgeladen wurden die Behälter in der Ursus Beer Factory, ebenfalls unter Einsatz von Felbermayr Geräten. Dabei kamen ein Kran mit 220 Tonnen maximaler Traglast sowie ein 40 Tonnen Kran zum Nachführen der Last zum Einsatz.

FOTOS: TRUMMER JOSEF, MARKUS LACKNER, HARTWIT ZÖGL, FELBERMAYR ROMANIA



FAMILIENGLÜCK Zuwachs im Hause Felbermayr

Familienglück zu fünft genießen Horst Felbermayr und seine Gattin Andrea. Nach den Kindern Horst Felix und Emma ist am 2. August Töchterchen Theresa zur Welt gekommen – wir gratulieren sehr herzlich.



TITELBILD Trockenofen erneuert

Einen Trockenofen mit einem Gewicht von 310 Tonnen erneuerten Mitarbeiter der Niederlassung Lanzendorf Anfang November im niederösterreichischen Werk der Firma Egger in Unterradlberg bei St. Pölten. Ausgebracht wurde die zylinderförmige Komponente mit dem Raupenkran LR1750. Zu einem Zwischenlagerplatz Abtransport wurde die Trockentrommel, wie sie zur Trocknung von Sägespänen verwendet wird, mit dem SPMT (Self Propelled Modular Trailer). Dort angekommen wurde der ausgeschiedene Trockenofen von Mitarbeitern der Niederlassung Linz, unter Einsatz eines Hubgerüsts abgeladen, ein Neuer aufgeladen, zum Produktionsstandort gebracht und anschließend wieder eingehoben. Die Vorbereitungszeit für den zweitägigen Einsatz dauerte zwei Jahre.



ABBRUCH Wettkampf gegen die Zeit

Zum Wettkampf gegen die Zeit wurde der Abbruch einer Autobahnbrücke Ende April. Für 24 Stunden wurde der Autobahnabschnitt bei Vorchdorf in Oberösterreich gesperrt. Während dieser Zeit musste die Brücke gesprengt, zerkleinert und abtransportiert werden. Insgesamt waren dabei 450 Kubikmeter Brückenteile und 550 Kubikmeter Schotter, die als Fallbett bei der Sprengung benötigt wurden, abzutransportieren.



V. l. n. r.: Projektleiter Jürgen Steiner (BauTrans), Vizekanzler Josef Pröll, Geschäftsführer Horst Felbermayr

AUSGEZEICHNET Engagement im Klimaschutz

Ergänzend zu einem modernst ausgestatteten Fuhrpark macht Felbermayr auch in der administrativen Abwicklung seine Hausaufgaben: Ein vom Lebensministerium mit dem klima:aktiv Preis ausgezeichnetes und von Felbermayr geplantes Flottenmanagementsystem soll bis zu 168.000 Liter Diesel jährlich einsparen und damit den CO₂-Ausstoß um jährlich 452 Tonnen verringern. Überreicht wurde die Auszeichnung im Juni vom jetzigen Vizekanzler Josef Pröll.

TIEFBAU KANALBAU FÜR ABWÄSSER AUF AUTOBAHN



Seit Anfang Mai 2008 sind Mitarbeiter der Felbermayr-Abteilung Ingenieurtief- und Leitungsbau mit der Errichtung eines Kanalsystems auf der A9 bei Spital am Pyhrn in Oberösterreich beauftragt. Primärer Zweck des Auftrags von der ASFINAG ist die Trennung von Hang- und Straßenwasser bei Niederschlag. Der Auftrag umfasst die Errichtung eines etwa sechs Kilometer langen Kanals mit Rohrdurchmessern von 150 und 800 Millimetern sowie den Bau von 16 Auffangbecken zur Vorreinigung des Abwassers vor der Einleitung in den Vorfluter. Parallel zum Neubau des Kanals war auch eine Sanierung des Kanals im Mittelstreifen durchzuführen. Bei den Bauarbeiten waren bis zu vier Parteien mit fünfzehn LKWs und acht Baggern gleichzeitig im Einsatz. Fertiggestellt wird der Auftrag voraussichtlich Mitte nächsten Jahres sein.

MILLIMETERARBEIT SCHWERTRANSPORT MIT 62 METERN LÄNGE



Ein Speisewasserbehälter transportierten Mitarbeiter des Felbermayr Tochterunternehmens BauTrans Mitte November von Chemnitz (D) ins etwa 500 Kilometer entfernte Linz in Oberösterreich. Allein die Anfahrt zum Ladeort sei bei einer Länge von 42 Metern und einem Gewicht der Transportgarnitur von 106 Tonnen schon ein Schwertransport gewesen, erzählt BauTrans Geschäftsführer Christoph Nüssler begeistert. Mit dem Laden des 28 Meter langen Behälters wuchs der Transport inklusive Zugmaschine auf eine beinahe unvorstellbare Gesamtlänge von 62 Metern und ein Gewicht von 196 Tonnen an. Breite und Höhe betragen 4,5 und 4,4 Meter. Um den gewaltigen Behälter transportieren zu können, wurde er auf einer sogenannten Hubhebelbrücke transportiert. Damit kann die Last um bis zu 1,3 Meter angehoben werden. Somit kann das Ladegut beispielsweise bei engen Kurvenradien über Leitschienen geschwenkt werden. Die Route führte über Hof, Regensburg und Passau. Nach vier Tagen erreichte der im Auftrag der Austrian Energy & Environment durchgeführte Transport sein Ziel in Linz.



Im Schwerverkehr ergeben sich in Kombination mit schlechten Wetterverhältnissen häufig Extremsituationen, die nur mit viel Erfahrung gemeistert werden können – bei gezielten Schulungen bereiten sich die Fahrer von Felbermayr gefahrlos auf den Ernstfall vor.

Extremsituationen ausnahmsweise ganz harmlos

Extremsituationen mit schweren Fahrzeugen enden im Straßenverkehr oft verheerend. Im Hause Felbermayr werden die Fahrer mit Schulungen in Theorie und Praxis gezielt auf diese Extremsituationen vorbereitet. Bei diesen Spezialtrainings wird im sicheren Gelände der Ernstfall geübt.

Es gibt kein Lehrbuch für Fahrsicherheit im Schwerverkehr«, sagt Harald Minarik vom Fahrsicherheitszentrum des Österreichischen Automobilclubs ÖAMTC, bei dem Felbermayr die Schulungen durchführt. Dafür sind die Anforderungen und Gegebenheiten zu unterschiedlich. Die Kurse seien spezifisch auf die Problematik und die Wünsche der Fahrer ausgerichtet, betont Minarik.

Spezialtrainings

Begonnen werden die Kurse mit einer theoretischen Einführung in die Fahrpraxis. Den Großteil der Ausbildung machen aber Lenk- und Bremsübungen sowie das Kurvenfahren aus. Dabei soll der Fahrer erfahren und erlernen wie das mögliche Extremverhalten eines LKWs durch beeinflussbare Reaktionen noch besser in den Griff zu bekommen ist. Aber auch Gefahrentrainings, wie beispielsweise ein Spurwechsel auf regennasser

Fahrbahn und das Kennenlernen und Üben von Maßnahmen, welche ein Schleudern verhindern, gehören zum Kursprogramm. Nach dem Motto »lang ist's her« wird aber auch in der Fahrschule Gelerntes wieder in Erinnerung gerufen. »Es wird beispielsweise häufig nicht bedacht, dass sich bei doppelter Geschwindigkeit der Bremsweg vervierfacht«, sagt Minarik und weist ganz allgemein auch auf die Bedeutung des Anschallens hin: »Wenn man nicht angeschnallt ist, hilft auch der beste Airbag nichts«.

Investitionen rechnen sich

Die Erfahrung zeige, dass sich mit gezielten Fahrsicherheitstrainings die Anzahl der Unfälle um bis zu 40 Prozent verringern könne, argumentiert Minarik und weist abschließend auch auf geringere Treibstoffkosten hin, die mit einer wirtschaftlichen und gleichzeitig auch sichereren Fahrweise erreicht werden können. ■

KOMMENTAR



*Fahrsicherheitsexperte
des ÖAMTC: Harald Minarik*

Der ÖAMTC führt bereits seit mehr als 20 Jahren Kurse auf freiwilliger Basis für Berufsfahrer durch. Dabei werden schon seit vielen Jahren Inhalte einer ab 10. September 2009 europaweit gültigen Verordnung umgesetzt. Demnach dürfen ab diesem Zeitpunkt nur noch Lenker mit einer entsprechenden Ausbildung unterwegs sein.



Etwas mehr als eine Stunde wird für den Transport eines T-Trägers vom Betonwerk des slowakischen Bauunternehmens Vahostav bis zur Baustelle in Zilina benötigt.

Jede Menge

Fast 400 Stahlbetonträger mit bis zu 38 Metern Länge werden bis Ende Juni von den Mitarbeitern der slowakischen Felbermayr-Niederlassung in Bratislava transportiert. Benötigt werden die Konstruktionselemente für eine Autobahnbrücke im Norden der Slowakei – ein Großauftrag mit Hindernissen.

Wir haben uns gegen eine extreme Konkurrenz durchgesetzt«, freut sich Geschäftsführer Richard Tarbuk über den Auftrag, für den ein Gesamtkonzept ausgearbeitet wurde. Förderlich für den Zuschlag seien auch beste Referenzen bei internationalen Projekten gewesen. Als Mann der ersten Stunde bei Felbermayr in der Slowakei ist er aber auch über die lokalen Gegebenheiten bestens informiert und arbeitet mit dem Auftraggeber schon länger zusammen: »Wir haben für das ehemals staatliche Bauunternehmen Vahostav schon öfter gearbeitet, die kennen unser Know-how«,

nennt Tarbuk weitere Gründe, die für die Vergabe an Felbermayr ausschlaggebend gewesen sein könnten.

T-Träger für Autobahnbrücke

Benötigt werden die T-Träger aus Stahlbeton für den Bau einer neuen Autobahnbrücke in Zilina. Notwendig wurde der Bau der Brücke aufgrund des Ausbaus der Autobahn zwischen Bratislava nach Zilina, das etwa 200 Kilometer nordöstlich von Bratislava liegt. Produziert werden die Brückenträger etwa 20 Kilometer entfernt von der Baustelle, in einem Betonwerk der

Vahostav. Transportiert werden zwei Varianten: »Es gibt T-Träger mit 38 und 36 Metern Länge, das Gewicht beider Elemente liegt bei etwa 65 Tonnen«, nennt Tarbuk die Details. Gefahren wird mit einer vierachsigen Zugmaschine mit einem fünfachsigen Auflieger auf dem ein Ende des T-Trägers aufliegt, das andere Ende liegt auf einem vierachsigen Auflieger auf. Zurücktransportiert wird der hintere Auflieger mit einem Tatra. »Der Tatra ist immer dabei«, sagt Tarbuk: »Bei Schneefahrbahn kann er auch als Schubmaschine eingesetzt werden«. Gesichert wird der Transport von drei Begleitfahrzeugen.

FOTOS: BEATA JANSKA, LUBOS JACA

Fünf Mitarbeiter sind permanent mit dem Transport beauftragt. Die Crew wechselt aber alle zwei Wochen. »Sonst bekommen die ja quasi einen Lager-Koller«, meint Tarbuk über die Transporttätigkeit, deren Fehleranfälligkeit primär im routinemäßigen Ablauf liegt.

Die Route

Im Werk werden die etwa 80 Zentimeter breiten und rund 190 Zentimeter hohen Brückenträger mit einem Portalkran auf die Transportgarnitur verladen. Nach der Ladungssicherung geht es etwa zehn Kilometer auf der Bundesstraße Richtung Baustelle. An einigen besonders engen Stellen muss der Gegenverkehr an bestimmten Ausweichstellen angehalten werden,



Ein spezielles Ladesystem gewährleistet eine optimale Ladungssicherung.



Mit Hilfe des steuerbaren, vierachsigen »Nachläufers« sind auch enge Kurvenradien zu bewältigen.

da der Transport sonst ins Stocken käme. Die verbleibenden zehn Kilometer werden auf der Autobahn zurückgelegt. Bei der Auffahrt zur Autobahn muss der hintere Auflieger aufgrund des engen Kurvenradius händisch nachgelenkt werden. Auf der Autobahn selbst wird aus Sicherheitsgründen nicht schneller als 40 Kilometer pro Stunde gefahren. Eine Schlüsselstelle ist auch die Autobahnabfahrt kurz vor der Baustelle: »Dabei müssen wir von der rechten Spur auf die linke Spur wechseln, währenddessen werden beide Fahrbahnen gesperrt, die Einfahrt in die Baustelle geöffnet und nach der Einfahrt des Zuges wieder geschlossen«, erklärt Tarbuk die Schwierigkeit aufgrund des fließenden Verkehrs. Der Transport des ersten Moduls der insgesamt 378 T-Träger wurde am

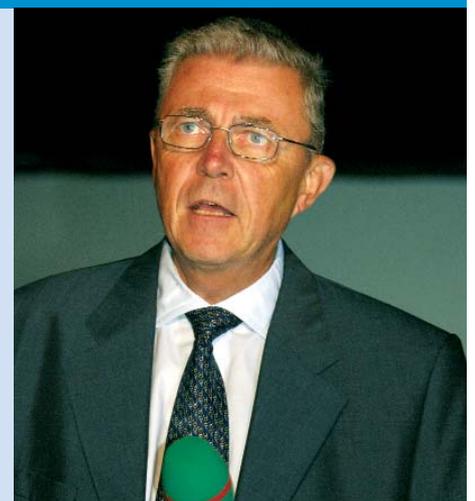
3. September durchgeführt. Bis Mitte Juni soll die Anlieferung aller Stahlbetonelemente abgeschlossen sein. Diesbezüglich gebe es laut Tarbuk aber noch einige Unbekannte: »Wir wissen zum Beispiel nicht wie es im Winter vorangeht, wenn beispielsweise unvorhersehbare Schneemassen oder Eisbildung den Transport erschweren könnten. Zum Teil gibt es aber auch seitens der Behörde Zeitvorgaben für die Transporte, mit denen wir in der Praxis einfach nicht zurecht kommen können, aber auch produktionsseitig kann es zu Verzögerungen kommen«. Tarbuk ist aber zuversichtlich den Zeitplan einhalten zu können: »Sollte einmal der Transport eines Trägers nicht möglich sein, werden wir ein anderes Mal, wenn es besser läuft, nach Möglichkeit zwei transportieren«. ■

FELBERMAYR – SLOWAKEI

Gemeinsam mit seinen Mitarbeitern ist Tarbuk heute für die Vermietung von mehreren hundert Arbeitsbühnen und Mobilkränen mit Traglastklassen von bis zu 400 Tonnen verantwortlich. Sonder- und Schwertransporte gehören ebenso zum Produktangebot. Bedient werden dabei international tätige Industrieunternehmen genauso wie KMUs und Privatpersonen.

Das war nicht immer so. Tarbuk begleitet das Felbermayr-Engagement in der Slowakei von der Stunde null an. »Vor der Eröffnung der ersten Niederlassung 2000 in Bratislava führte ich eine Marktuntersuchung durch«, sagt der Pionier über die

Anfänge im östlichen Nachbarstaat Österreichs. Zu Beginn seien große bürokratische Hürden zu überwinden gewesen. Grenzübertritte und Zulassungen dauerten sehr lange und so seien oft sechs Wochen und mehr vergangen bis ein Kran zum Fahren gekommen ist, beschreibt Tarbuk die Anfänge in einem Land, das die Nachwehen des Eisernen Vorhangs noch nicht in allen Bereichen überwunden hatte. Doch Dank des Einsatzes aller slowakischen Mitarbeiter und einer guten Auftragslage ist das Geschäft gut angelaufen. 2003 wurde in Kosice, nahe der Grenze zur Ukraine, eine weitere Niederlassung zur Erweiterung der Aktivitäten in der Slowakei gegründet.



Geschäftsführer Richard Tarbuk – bei Felbermayr ein Mann der ersten Stunde in den einstigen »Ostblockländern«.





Hebetechnik für weltgrößte Stadionbaustelle in Südafrika

Anfang Juni 2008 hat Felbermayr mit den Umbaumaßnahmen am größten Stadion Afrikas begonnen. Beauftragt vom italienischen Stahlbauunternehmen Cimolai sollen die himmelblauen Kräne bis April 2009 alle Hubarbeiten abgeschlossen haben. Dann gilt es noch die finalen Arbeiten an der »Soccer-City« für die Fußball WM 2010 durchzuführen.

Schon bei den Vorarbeiten zu den Olympischen Spielen 2004 in Athen hat Felbermayr einen guten Eindruck beim weltweit drittgrößten Stahl- und Brückenbauer Cimolai hinterlassen. Aufgrund fehlender Transport- und Hebetechnik sind die Bauarbeiten am Olympia-Stadion damals stark in Verzug geraten. »Wir haben rasch reagiert und sofort Kräne und Bühnen samt Personal auf die Baustelle gebracht«, bringt Firmenchef Horst Felbermayr den Blitzeinsatz wieder in Erinnerung und freut sich über die Leistung seiner Mitarbeiter, die damals kaum Vorstellbares leisteten und somit wesentlich zur rechtzeitigen Fertigstellung des Stadions beitrugen. Jetzt, vier Jahre später, ist das Welser Familienunternehmen wieder im Auftrag des italienischen Unternehmens Cimolai tätig. »Wir freuen uns, Seite an Seite mit einem der weltweit erfolgreichsten Stahlbauunternehmen Afrikas größtes Stadion errichten zu können. Das ist schon eine gewaltige und große Aufgabe«, kommentiert Felbermayr.

Größter Kran in Südafrika

Mit dem CC2800 von Demag hat Felbermayr den größten, derzeit in Südafrika operierenden Kran gestellt.

»Die Leute hier sind sehr begeistert von den Möglichkeiten, die dieser Kran bietet«, sagt Marco Caruso von der Felbermayr-Niederlassung in Klagenfurt. Als Projektleiter ist er auch über die Details bestens informiert: »Mit einem Ballastgewicht von 520 Tonnen bringt es der Raupenkran auf ein Eigengewicht von 870 Tonnen«. So ausgestattet sei es auch kein Problem, 80 Tonnen schwere Stahlkonstruktionen bei einer Ausladung von 60 Metern, in 60 Meter Höhe zu transportieren. So richtig die Muskeln spielen lässt der Kran aber erst bei der 160 Tonnen schweren Tragwerkskonstruktion. »Die wird bei 38 Metern Ausladung auf 58 Meter Höhe gehoben«, sagt Caruso, der auch am Gelingen der Hubarbeiten in Athen maßgeblich beteiligt war. Insgesamt werden bis April 2009 etwa 70 solcher Schwerhübe durchgeführt. Weiters wurden noch ein LR1300 Raupenkran von Liebherr und ein LTM1100 Mobilkran nach Südafrika verschifft. Diese Kräne werden zum einen für den Auf- und Abbau des »großen« benötigt, übernehmen aber auch leichtere Kranungen. Nach der Fertigstellung wird das derzeit Soccer-City genannte Stadion 96.000 Zuschauern Platz bieten und 117 Logen sowie rund 6.000 VIP-Plätze beherbergen. Die Gesamtkosten für den Umbau werden auf 205 Millionen Euro geschätzt. ■

ZUR PERSON



Felbermayr Bereichs- und Projektleiter Marco Caruso – ein Stahlbauer aus Leidenschaft, mit Herz und Seele für die Transport- und Hebetechnik.

Seine Anfänge bei Felbermayr machte der gebürtige Schweizer in einem drei mal drei Meter großen Büro in Klagenfurt am Wörthersee (A). Heute präsentiert sich der Standort dank Carusos Zielstrebigkeit mit 30 Mitarbeitern sowie mehr als 100 Mobilkränen und Arbeitsbühnen als Tor zum Süden im umfassenden Felbermayr-Niederlassungsnetz. Ergänzend zu seiner Tätigkeit als Bereichsleiter ist der 43-jährige Prokurist aber auch im Felbermayr-Projektgeschäft maßgeblich tätig. Dabei kommt ihm unter anderem auch seine 15-jährige Erfahrung als Montageleiter bei einem internationalen Stahlbauunternehmen zugute. Die Soccer-City ist Carusos fünftes Stadion, bei der er sein kombiniertes Know-how aus Stahlbau- und Konstruktion sowie Hebetechnik einbringt. Übrigens, im November hatte Caruso sein 10-jähriges Firmenjubiläum bei Felbermayr – auf das noch viele folgen werden.

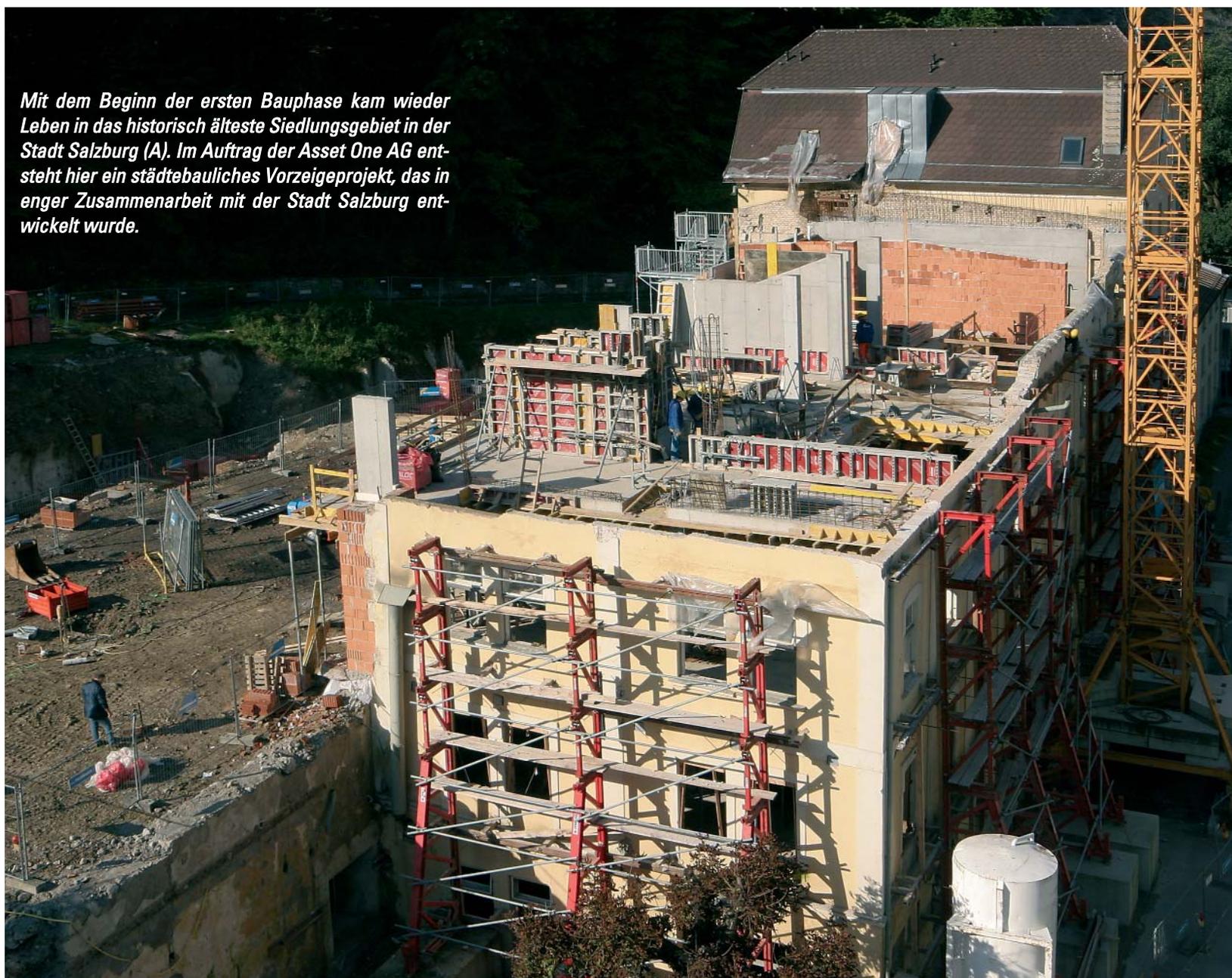


Nach der Kompletterneuerung wird die 1987 erstmals erbaute Soccer-City 96.000 Fußballfans Platz bieten. Die Fassade der Fußball-Arena ist einem afrikanischen Tontopf, einer »Kalebasse«, nachgebildet.



Der Stadionbau in Johannesburg ist der erste Einsatz für den neuen Großkran im Felbermayr-Fuhrpark. Der Raupenkran mit einer maximalen Traglast von 600 Tonnen wurde direkt aus dem Terex-Demag Werk in Zweibrücken (D), verteilt auf 30 Schwertransportgarnituren, nach Antwerpen (B) geliefert. Danach ging es im Anschluss an eine sechswöchige Seereise direkt auf die Baustelle in Johannesburg, wo der noch »originalverpackte« Stahlkoloss für seinen Einsatz gerüstet wurde.

Mit dem Beginn der ersten Bauphase kam wieder Leben in das historisch älteste Siedlungsgebiet in der Stadt Salzburg (A). Im Auftrag der Asset One AG entsteht hier ein städtebauliches Vorzeigeprojekt, das in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Salzburg entwickelt wurde.



Revitalisierung mit traditionellem Charme

Das Bauvorhaben »Sternbrauerei« in Salzburg (A) umfasst insgesamt sechs Gebäude. Mit dem ersten Bauabschnitt, der Revitalisierung des bestehenden Altbaus, wurde der Bereich Hochbau von Felbermayr beauftragt. Aufgrund der Einsturzgefahr waren während der Bauarbeiten Gewölbe und Außenfassade gleichzeitig vor dem Einsturz zu sichern.

Der erste Bauabschnitt ist gleichzeitig auch der Namensgeber für das in hoher architektonischer Qualität geplante Bauvorhaben unweit der Salzburger Altstadt. Dabei gilt es, das 1890

erbaute Objekt der »Sternbrauerei Salzburg« durch höchst anspruchsvolle Sanierungsmaßnahmen weitestgehend zu erhalten und für viele weitere Generationen nutzbar zu machen.

Boden trockengelegt

So beeindruckend die Lage unterhalb der historisch bedeutsamen Felskulisse des Rainbergs ist, so sehr hat es dem Altbau

Ein international ausgeschriebener Architekturwettbewerb war die Basis für das Projekt »Sternbräu«. Das Ergebnis ist ein harmonisches Nebeneinander von historischer Substanz und moderner Architektur.



auch geschadet, denn frühere Baumaterialien- und -techniken waren der Feuchtigkeit des Untergrundes nicht gewachsen, eine Baufälligkeit des gesamten Objektes war die Folge. »Um ein Unterfangen der teilweise in Schlamm und Wasser versunkenen Gewölbe zu ermöglichen, musste in einem ersten Schritt der bestehende Boden entfernt werden«, erklärt Bauleiter Robert Grundner vom Felbermayr-Hochbau. Dazu wurde die bestehende Bodenplatte mit Minibaggern bis zum natürlich gewachsenen Boden entfernt. Grundner: »Da ging es häufig bis zu einem Meter tief hinunter«, weiters wurden auch etwa 30 Tonnen Verputz von den Wänden heruntergefräst und -gestemmt, Material das aufgrund von Pilzbefall fachgerecht entsorgt werden musste.

14 Meter lange Pfähle sichern die Bodenplatte

Nach dem Abtragen der bestehenden Bodenplatte wurden durch die Spezialisten des Felbermayr-Spezialtiefbaus (FST) entlang der Wände insgesamt 350 sogenannte Injektionsbohranker (Ibo-Pfähle) mit Längen von bis zu 14 Metern gesetzt. »Die Pfähle reichen bis zu 10 Meter unter die Bodenoberkante und sind rund zwei Meter tief in den Fels eingebunden, am oben herausragenden Ende wurde dann noch eine Pfahlkopfausbildung hergestellt, diese wird künftig den Pfahl mit der Bodenplatte verbinden und somit die Bodenplatte auf dem Fels fixieren«, erklärt FST-Bereichsleiter Clemens Kaiser. Gleichzeitig wurden von den Mitarbeitern des Hochbaues die Außenwände mit einer sogenannten fingerartigen Unterfangung vor einem möglichen Absinken bewahrt. Und dann war es soweit, die Bodenplatte konnte betoniert werden.

Fassadensicherung vor Abbrucharbeiten

Da das architektonische Konzept eine weitestmögliche Erhaltung der Gewölbe sowie der Außenwände vorsieht, mussten vor dem Beginn notwendiger Abbrucharbeiten umfassende Sicherungsmaßnahmen durch-

geführt werden. »Im Falle des Abbruchs der Innenwände oberhalb des Gewölbes stützten wir es mit einer entsprechenden Unterfangung aus Holz und insgesamt 360 Stahlstehern«, erklärt Grundner. Insgesamt seien etwa 5.600 Kubikmeter umbauter Raum abgebrochen worden. Die zu erhaltende Außenfassade des Hauptgebäudes wurde mit einem speziellen Gerüst auf zwei Seiten abgestützt. In weiterer Folge wurden oberhalb der Tramdecken die Holzböden entfernt, die Beschützung herausgenommen und der Putz heruntergeschlagen. Um die Staubbelastung für die Anrainer möglichst gering zu halten, wurde das Material mittels Saugbagger direkt in eine bereitgestellte Schüttmulde transportiert. Besondere Vorsicht war auch beim Abtragen des Dachstuhls gegeben:

»Der Dachstuhl wurde aus Rücksicht auf die Fassade händisch mit Nageleisen und Motorsäge Stück für Stück abgetragen«, erklärt Grundner die sensible Bauphase, die zusammen mit der Felbermayr-Abteilung Abbruch unter der Leitung von Bernhard Radler erfolgreich durchgeführt wurde.

Stabilität für Fassade

Zügiger ging es dann beim Errichten des Büro- und Wohngebäudes weiter. Hier wurde aus statischen Gründen ein Mischmauerwerk aus Betonsäulen und Ziegelmäuerwerk hergestellt. Mit dem Einziehen der neuen Decke und dem Errichten tragender Wände erhielt das Objekt auch wieder die notwendige Stabilität und drohte nicht mehr wie ein Kartenhaus zusammenzufallen. Eine gleichzeitige Gewölbe- und Fassadensicherung sei nach Einschätzung Grundners europaweit ziemlich einzigartig. Etwas auf die grüne Wiese zu stellen sei da bedeutend einfacher. »Aber keine so interessante Herausforderung«, resümiert Grundner über den gelungenen ersten Bauabschnitt. ■

KOMMENTAR DER ARCHITEKTEN

Bei der 15.275 Quadratmeter großen Liegenschaft in unmittelbarer Nachbarschaft der Salzburger Altstadt ist es erklärter Anspruch des Bauherrn, der Asset Salzburg Immobilienentwicklungs GmbH, einen unverwechselbaren Ort und damit ein neues Wahrzeichen für Salzburg zu schaffen. kleboth lindinger partners übernahmen zunächst die Projektentwicklung. Zur Zeit sind wir als Generalplaner für die Realisierung des 45-Millionen-Euro-Vorhabens verantwortlich. Nach unserem gemeinsamen Entwurf mit Hariri & Hariri, New York entstehen 22 Atelierwohnungen, 48 Stadtwohnungen und 8 Penthouses.

Mit den Stadtresidenzen Sternbrauerei etabliert kleboth lindinger partners ein vitales städtisches Quartier, das von hochwertigem öffentlichem Raum umgeben ist. Die sechs neu errichteten Gebäude haben maximal sechs Stockwerke, womit sie sich harmonisch in die Umgebung einfügen. Als Schnittstelle zum Stadtteil Riedenburg dient ein unter Ensembleschutz stehendes Gebäude, das generalsaniert und in den Gesamtentwurf integriert wird.



kleboth lindinger partners können als Stadtplaner und Architekten auf viele erfolgreiche Projekte verweisen. Spezialisiert ist das Team sowohl auf städtebauliche Projekte, die sie als »Symbiose mit dem Kern der Stadt« verstehen, als auch auf Bauen im ländlichen Raum sowie auf Um- und Neubauten mit »gewachsener Substanz«. Bei der Planung des Projektes Sternbrauerei waren alle drei Aspekte gleichermaßen von Bedeutung.



Das 1989 gegründete Victory-Team aus Dubai gehört zu den erfolgreichsten in der Powerboat-szene. Ergänzend zur sportlichen Herausforderung repräsentiert es Dubai auch als zukunftsorientiertes und visionäres Emirat in aller Welt.

Class 1 – die Königsklasse

Wassersport mit Geschwindigkeiten jenseits von 250 Stundenkilometern und Hightech-Sportgeräten mit mehr als 1800 PS, das ist »Powerboat« – ein Kampf von Mann und Maschine gegen das nasse Element. Bei einem Kraneinsatz in Constanta (RO) hatten wir im August Gelegenheit, den Piloten der fünf Millionen Euro teuren Geschosse, über die Schulter zu schauen.

Der Schnellste der Schnellen ist Arif Saif Al Zafee. Seine Karriere begann der heute 34-Jährige vor 16 Jahren noch in hölzernen Powerbooten. Danach fuhr er in kleinen einsitzigen Booten der Klasse F2000 einige sehr erfolgreiche Rennen. »Es war aber schon immer mein Ziel für das Dubai-Victory-Team zu fahren«, sagt Al Zafee und freut sich, dass er bereits in der ersten Saison bei Victory den Weltmeistertitel holen konnte.



Beim Powerboatrennen in Constanta (RO) wurden die kostbaren Boote mit Kränen von Felbermayr zu Wasser gelassen – weil sie die sichersten seien, heißt es von Seiten des Veranstalters.

Sportgerät mit 1.800 Pferdestärken

»Bei unseren Booten kommen zwei Motoren mit je 900 PS zum Einsatz. Damit erreichen wir Spitzengeschwindigkeiten von mehr als 250 Stundenkilometern«, erklärt Al Zafee. Bei den Motoren handelt es sich übrigens um adaptierte Lamborghini-Motoren. Die Class 1 Boote sind bei einer Länge von etwa 13 bis 14 Metern 3,5 Meter breit und müssen mindestens 4.800 Kilogramm wiegen. Das Gewicht sei notwendig, um die aus einem Epoxy-Carbon und PVC-Gemisch bestehenden Boote bei den extrem hohen Geschwindigkeiten noch steuern zu können.

Das Rennen

Die Besatzung besteht aus zwei Personen, dem Fahrer, verantwortlich für das Lenken und die Navigation und dem »Throttleman«, der primär für die gesamte Technik im Boot zuständig ist, die Geschwindigkeit regelt und den Funkkontakt mit der Rennleitung hält. Bei den rund eine Stunde dauernden Rennen werden Kurse von etwa 200 Kilometern absolviert. »Es ist ein großartiges Erlebnis, wenn du gegen die weltweit schnellsten Fahrer antrittst« sagt der Weltmeister, lässt aber auch nicht unerwähnt, dass ein gutes



Arif Al Zafee – Weltmeister aus Dubai

Ergebnis ohne ein starkes Team im Hintergrund auch bei Powerboatrennen nicht möglich ist.

Sicherheit hat Vorrang

Die Cockpits halten auch noch Schlägen bei 200 Kilometern pro Stunde und mehr stand. »Sollte dennoch, nach einem Crash, Wasser durch die Luken eindringen, ist mit Pressluftflaschen und Schwimmwesten bestens vorgesorgt. Weiters sei bei einem Überschlag das Verlassen des Bootes auch auf der Unterseite des Bootes möglich«, sagt Al Zafee und freut sich über die positiven Entwicklungen der vergangenen Jahre. ■



Hermann Dietzel – Spartenleiter für Fahrzeugbau und Transportprojekte im Pipelinebau mit Sitz in Detmold (D).

NEU BEI FELBERMAYR Fahrzeugbau und Transporte für den Pipelinebau

Seit August diesen Jahres verfügt Felbermayr über eine weitere Niederlassung in Detmold. Spezialisiert ist der Standort auf den Bau maßgeschneiderter Fahrzeuge für den Pipelinebau und den Transport dazugehöriger Rohre. Geleitet wird die Sparte von Herrn Gerd-Hermann Dietzel, der über eine mehr als 30-jährige Erfahrung im Pipeline- und Fahrzeugbau verfügt. Einsatzgebiete der raupen- und radgetriebenen Fahrzeuge sind in ganz Europa. Organisatorisch ist die Sparte vollständig in die Felbermayr Deutschland GmbH integriert.

JUBILARE WIR GRATULIEREN

Langjährige und verdiente Mitarbeiter sind die Säulen einer jeden Firma. Sie gewährleisten mit ihrer Erfahrung den Erfolg und unterstützen mit der Weitergabe von Wissen den Informationsvorsprung.

40 JAHRE Franz Tischler – Hebeteknik Linz ■ Herbert Reutterer – ITB Lanzendorf
35 JAHRE Franz Mössenböck – Tiefbau Grieskirchen ■ Franz Silberbauer – Tiefbau Wels ■ Franz Thaller – Werkstatt Wels
30 JAHRE Maximilian Brunner – BauTrans ■ Gottfried Ganglmayr sen., Johann Hackenbuchner – Tiefbau Wels
25 JAHRE Karl Malzer – Bau Wels ■ Manfred Kunesch, Günther Trauner – Schwertransport Wels
20 JAHRE Christine Wiesleitner – Verwaltung Wels ■ Jürgen Schleiss Abfallwirtschaft Wels ■ Edmund Kornfellner, Günter Kreuzer, Josef Wilflingseder – Transport Wels ■ Leopold Fischer, Herbert Wöß – Sareno Ulrichsberg
15 JAHRE Wilfried Albrecht, Horst Budaker, Gerhard Muckenhuber, Peter Schneck, Christian Wagner – Bau Wels ■ Thomas Vogl – Abfallwirtschaft Wels ■ Rasim Cavkic, Hase Cizmic, Ernst Friesenecker – Werkstatt Wels ■ Josef Hetzenauer – Hebeteknik Wörgl ■ Walter Hejl – Hebeteknik Lanzendorf ■ Marko Budimir, Marko Cvrtak, Manfred Knoll, Pvoslav Kostadinov, Mario Rensch, Jürgen Steinbrecher – Schwertransport Wels ■ Walter Salzer – Sareno



Stellvertretend für viele erfolgreiche Lehrlinge – Marc Schellerer und Roland Füreder sind die ersten intern ausgebildeten Speditionskaufmänner bei Felbermayr.

AUSBILDUNG LEHRLINGE – SPEZIALISTEN MIT ZUKUNFT

Der hohe Stellenwert der Ausbildung im Familienunternehmen Felbermayr spiegelt sich auch in der Lehrlingsausbildung wider. Wir gratulieren Barbara Dickinger und Marcel Stadlmayr von den Bereichen Tief- und Hochbau in Wels sowie Frau Veronika Vojkuvkova von der Niederlassung Lanzendorf zum erfolgreichen Lehrabschluss. Als neue Gesellen begrüßen wir weiters Matthias Gruber und Berdzamin Kadric, die in den Werkstätten Wels und Linz ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben.

Gewinnspiel

Preisfrage:
Wo befindet sich die derzeit weltgrößte Stadionbaustelle?

Die Antwort finden Sie in diesem Heft. Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir 15 Sachpreise. Nähere Informationen dazu finden Sie unter www.felbermayr.cc/informer – klicken Sie rein!

Die richtige Antwort senden Sie bitte per Fax **+43 (0) 7242 / 695-144** oder E-Mail informer@felbermayr.cc an uns. Einsendeschluss ist der 31.03.2009. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



1. Preis

Ein Terex Demag AC 200-1 Mobilkran im Maßstab 1:50 Bei diesem Fahrzeugmodell aus Zinkdruckguss handelt es sich um eine limitierte Sonderedition in Felbermayr-Lackierung.

Medieninhaber und Herausgeber: Felbermayr GmbH, Machstraße 7, A-4600 Wels, Tel.: +43 / (0) 72 42 / 695-0, web: www.felbermayr.cc, E-Mail: informer@felbermayr.cc ■ **Für den Inhalt verantwortlich:** Horst Felbermayr ■ **Konzept, Redaktion und Layout:** Markus Lackner
Gratis-Abo: Sie beziehen den »INFORMER« noch nicht regelmäßig. Sie wollen ihn aber 2 x im Jahr völlig gratis ins Haus geliefert bekommen oder für jemand anderen bestellen, dann besuchen Sie uns unter: www.felbermayr.cc/informer



Mercedes-Benz

TRUCKS. LEASING & FINANZIERUNG. FLOTTENLÖSUNGEN. SERVICE & TEILE.

Für so viel Wirtschaftlichkeit geben wir alles.
Der neue Actros. Der Stern strahlt heller.

Jetzt mit Mercedes PowerShift inklusive.

Mit dem neuen Actros fahren Sie auf der sicheren Seite. Denn dank optionalem Fernverkehrspaket und serienmäßigem Mercedes PowerShift mit bewährtem EcoRoll-Modus ist er jetzt noch wirtschaftlicher als sein Vorgänger. Nur ein Mercedes ist ein Mercedes. www.pappas.at/actros

Pappas

Pappas Gruppe. Das Beste erfahren.
www.pappas.at

Pappas Automobilvertriebs GmbH Autorisierter Mercedes-Benz Vertriebs- und Servicepartner, 4030 Linz-Wegscheid, Mayrhoferstraße 36, Hotline: 0800/727 727; Zweigbetriebe: Ried/Hohenzell, Regau, Amstetten

Raum schaffen mit Containern!

CONTAINEX - der führende Anbieter für Container und mobile Raumsysteme in Europa!

70 Depots in 22 Ländern



**Bürocontainer • Sanitärcontainer
Lagercontainer • Seecontainer**



A-2355 Wiener Neudorf, IZ NÖ-SÜD, Straße 14

RAUM sofort CONTAINEX
+43 2236/601
www.containex.com



Goldhofer - die Lösungskompetenz für spezielle Transportaufgaben



Goldhofer

Aktiengesellschaft
Donaustraße 95
D-87700 Memmingen

Phone: +49(0)8331 15-0
Fax: +49(0)8331 15-239
e-mail: info@goldhofer.de

Goldhofer
www.goldhofer.de

... choose your selection.



FELBERMAYR-WEBSHOP!

www.FELBERMAYR®.cc