INFORMER

DAS MAGAZIN DER FELBERMAYR GRUPPE 1/2018

HÖHENFLUG
TANDEMHUB FÜR
MUSEUMSSCHIFF

TUNNELBLICK
SPEZIALTIEFBAU
FÜR BUNKERANLAGE

UNTER TAGE
SCHWERGUTLOGISTIK FÜR
SEMMERING-BASISTUNNEL

FOTO: MARKUS LACKNER

Am Ball bleiben

Werte Kunden, Mitarbeiter und Partner,

die Fußball-WM hat uns klar gezeigt, wie das Leben so spielt. Die Politik instrumentalisiert den Sport und nützt ihn für „Sympathiekundgebungen" auf höchstem Niveau.

Wie immer man dazu stehen mag, die Themen nach der Weltmeisterschaft sind die gleichen geblieben, wie vor der Weltmeisterschaft. Und so begleiten uns nach wie vor Fachkräftemangel und mit Blick auf Österreich, auch der gewünschte „12-Stunden-Tag" für Arbeitnehmer.

Was den Fachkräftemangel betrifft, investieren wir große Anstrengungen in eine weiter forcierte Lehrlingsausbildung. Dank guter Förderung sollen diese Auszubildenden auch unsere Know-how-Träger der Zukunft werden. Denn schon die Vergangenheit hat gezeigt, langjährige Mitarbeiter sind die besten Wissensvermittler und tragen mit ihren Kenntnissen auch wesentlich zu einer kontinuierlichen Entwicklung des Unternehmens bei.

In Bezug auf die Höchstarbeitszeit von zwölf Stunden verhehlen wir auch nicht, die Forderungen der Industrie in Richtung Modernisierung der Arbeitszeit zu unterstützen. Auch wenn hier nicht alle Argumente vermittelt werden können, so sei an dieser Stelle doch gesagt, dass dieses Verlangen eine Legalisierung von schon jetzt bestehenden Vereinbarungen mit Mitarbeitern, ermöglicht. Somit könne beispielsweise eine neuerliche kostenintensive Anreise, wegen geringer Fertigstellungsarbeiten am Folgetag, vermieden werden. Das bringt natürlich auch Vorteile im Sinne der Kundenzufriedenheit und somit auch eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes sowie für die Mitarbeiter eine flexiblere Einteilung der Freizeit.

Und Freizeit ist auch ein gutes Wort, um gleich mit guten Wünschen für die noch verbleibende Sommerzeit anzuschließen. Genießen Sie die Zeit und den möglicherweise noch bevorstehenden Urlaub. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen und danken unseren Kunden für die zahlreichen Aufträge, den Mitarbeitern für ihren Einsatz und den Lieferanten für das Einfühlungsvermögen bei diversen Problemstellungen. Zusammen sind wir erfolgreich und so soll es auch bleiben.

DI Horst Felbermayr

Horst Felbermayr

Inhalt

03 MELDUNGEN
Aktuelles aus der Felbermayr Holding

08 SPEZIALTIEFBAU
Tunnelbau für Dokumentationszentrum

10 POSTER
Multimodaler Schwertransport

12 EINBRINGUNG
Schwergutlogistik für Semmering-Basistunnel

14 HEBETECHNIK
Kraneinsatz für Museumsschiff

16 TIEFBAU
Kraftwerksbau an der Traun

17 INFRASTRUKTUR
Bahnhofsumbau in Wernstein am Inn

18 PORTRAIT
Werdegang einer Arbeitsbühne

19 PERSONALIEN
Aktuelles von unseren Mitarbeitern

FOTOS: MARKUS LACKNER (2), BAU-TRANS

TITELFOTO
Ufersanierung in Passau

Strömungsbedingt kam es in Passau auf rund sechs Stromkilometern zu Auskolkungen im Uferbereich der Donau. Anfang Juni begann der Felbermayr-Wasserbau im Auftrag der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung diese zu sanieren. Dazu wurden von einem etwa 30 Kilometer entfernten Steinbruch insgesamt 14.000 Tonnen Wasserbausteine zum Umschlagsplatz nach Erlau transportiert, dort auf das Gütermotorschiff „Horst Felix" umgeschlagen und etwa 16 Kilometer bergwärts zu den Schadstellen transportiert. Der Einbau der bis zu 60 Kilogramm schweren Granitsteine wurde unmittelbar vom Arbeitsverdeck des Schiffes durchgeführt. Dafür kam ein 80-Tonnen-Bagger mit Fünf-Kubikmeter-Löffel zum Einsatz. Dank des eingespielten Teams konnten die Arbeiten nach wenigen Wochen beendet werden.

Felbermayr-Geschäftsführer Wolfgang Schellerer (links im Bild) nimmt den Award von FACC CEO Robert Machtlinger entgegen.

AUSGEZEICHNET
Felbermayr erhält Award für „Special Performance"

Ende vergangenen Jahres realisierte die Felbermayr-Projektabteilung den Transport von zwei sogenannten Autoklaven für den Aerospace-Konzern FACC im Innviertel (siehe Poster, Seite 10). Für die qualitätsvolle Realisierung dieser Komplettlösung wurde Felbermayr Anfang Juli mit dem „Special Performance Award" ausgezeichnet. Für Felbermayr-Geschäftsführer Wolfgang Schellerer bedeutet es eine große Ehre und Bestätigung der Leistung seiner Mitarbeiter, mit diesem Award ausgezeichnet zu werden. FACC arbeitet weltweit mit rund 600 Lieferanten zusammen. Die Verleihung erfolgte im Zuge der jährlich stattfindenden Lieferantenehrungen für überdurchschnittlichen Einsatz.

HÖCHSTSPANNUNG FÜR HOCHSPANNUNG
Kraneinsatz für raumoptimierte Freileitung

Nach dreijähriger Entwicklungsarbeit läuft derzeit der Bau einer Pilotleitung in Sachsen-Anhalt. Das Besondere an diesem neuen Typ von 380-kV-Höchstspannungsleitungen mit der Bezeichnung „Compactline" ist die besonders raumsparende Bauweise. So haben diese Masten eine Höhe von maximal 36 Metern, statt bisher 60 Metern und auch die Trassenbreite reduziert sich von 72 auf 60 Meter. Das bringt erhebliche Vorteile für das Landschaftsbild. Für das Stocken der Masten kamen Mobilkrane zum Einsatz. Die Hübe wurden als Tandemhub durchgeführt. Die Inbetriebnahme der Leitung soll noch diesen Sommer erfolgen.

FOTOS: MARKUS LACKNER, FACC/GORTANA , INES TIMMEL (2)

SCHIFFSVERLADESTATION SANIERT

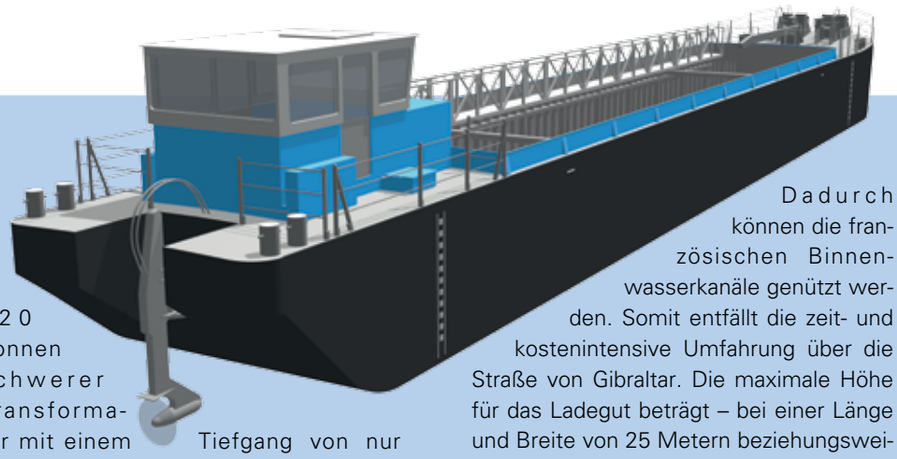
Wasserbau und Kranvermietung gemeinsam im Einsatz

Im Zuge einer Großabstellung des Borealis-Standortes in Linz wurde seitens des Stahl- und Anlagenbauunternehmens Pro Steel die Dachkonstruktion der Schiffsverladestation erneuert. Seitens des Felbermayr-Wasserbaus wurden dafür zwei miteinander verheftete Schubleichter beigestellt und darauf ein Gerüst errichtet. Anschließend wurde die Konstruktion unter dem auskragenden Dach der Schiffsverladestation positioniert. Das war nötig, um die anfallenden Montagetätigkeiten für das neue Dach durchführen zu können. Zum Aus- bzw. Einheben der neuen Dachelemente kamen ein Mobilbaukran sowie ein Teleskopkran mit 200 Tonnen maximaler Traglast zum Einsatz.

WASSERWEG

Haeger & Schmidt bekommt neuen Schubleichter für Schwergut

Ein speziell für den Einsatz im französischen Kanalsystem konzipierter Schubleichter wird noch diesen Sommer vom Stapel laufen. Das Wassergefährt hat eine Länge von 39,2 Metern und ist 5,08 Meter breit. Durch diese speziellen Dimensionen und die Form reduziert sich der Tiefgang erheblich. Somit kann beispielsweise ein 320 Tonnen schwerer Transformator mit einem Tiefgang von nur rund zwei Metern transportiert werden.



Dadurch können die französischen Binnenwasserkanäle genützt werden. Somit entfällt die zeit- und kostenintensive Umfahrung über die Straße von Gibraltar. Die maximale Höhe für das Ladegut beträgt – bei einer Länge und Breite von 25 Metern beziehungsweise bis 4,6 Metern – 5,3 Meter.

NEU IM FUHRPARK

Felbermayr investiert in Abfallwirtschaft

Die zum Bereich Umwelt und Ressourcen gehörende Abteilung Abfallwirtschaft verfügt über mehrere Dutzend Fahrzeuge für die Abfalllogistik. Kürzlich wurde der Fuhrpark mit zahlreichen Absetz- und Abrollkippern sowie Überkopfladern modernisiert. Zum Einsatz kommen die Lastwagen vorwiegend für Containertransporte im Zentralraum von Oberösterreich.

FOTOS: MARKUS LACKNER (2), HAEGER & SCHMIDT LOGISTICS

FUNDAMENTSTELLUNG
CNC-Maschine mit 72 Tonnen eingebracht

Anfang Januar transportierte Felbermayr eine 72 Tonnen schwere CNC-Maschine vom Hersteller in Linz zum Zielort in der Salzburger Gemeinde Werfen. Dort angekommen, musste das Transportfahrzeug am Werksgelände des Empfängers ESW (Eisenwerk Sulzau-Werfen) mittels Brückenüberfahrsystem einen Bach überwinden. Das war nötig, da die Brücke dem Gesamttransportgewicht statisch nicht entsprochen hätte. Durch den Einsatz des Brückenüberfahrsystems war es jedoch möglich, die Last über die Widerlager in die Fundamente abzuleiten. In weiterer Folge war dann noch mittels Rampe ein Niveauunterschied von rund 60 Zentimetern, bei der Einfahrt in die Werkshalle, auszugleichen. Die eigentliche Fundamentstellung des 72 Tonnen schweren Präzisionsgerätes wurde mittels Hubgerüst realisiert. Dabei kamen vier sogenannte Stempel mit einer maximalen Hubkraft von 125 Tonnen zum Einsatz. Inklusive Auf- und Abbau der Hubvorrichtung dauerte die Einbringung etwa eine Woche. Zum Einsatz kommt die CNC-Maschine zur Herstellung von Walzen für die Stahlumformung in der Stahlindustrie.

WASSERBAU
Gerätebeistellung für Brückenprojekt

Für den Bau einer Autobahnbrücke östlich von Bratislava ist der Felbermayr-Wasserbau derzeit aktiv. Im Zuge dessen werden zwei Baggerstelzenpontons inklusive Bagger mit 100 Tonnen Einsatzgewicht, ein Motorschubschiff sowie eine Motorklappschute für Nassbaggerungen beigestellt. Für Spundungs- und Stahlbauarbeiten ist weiters eine Arbeitsplattform mit 1.000 Tonnen Tragkraft und hydraulischer Abstützung vor Ort. Zweck des Einsatzes ist die Herstellung von zwei durch Wasserbausteine geschützte Spundwandkästen. Diese werden zum Bau von Brückenpfeilern für eine neue Donaubrücke benötigt. Im Anschluss an diese Arbeiten werden noch zwei Schubleichter mit 76 Metern Länge als Zugangsbrücke für die weiteren Bauarbeiten beigestellt. Das Projekt ist Teil eines Autobahnprojektes, welches das Stadtgebiet von Bratislava markant entlasten soll.

FOTOS: ESW (2), ALEKSANDAR BOZIC

SCHWERTRANSPORT

Neue Schwerlastzug-maschinen im Fuhrpark

Im Mai wurden Felbermayr zwei neue Mercedes-Benz Schwerlastzugmaschinen übergeben. Die Maschinen vom Typ Arocs SLT 8x6 sind mit 630 PS richtige Kraftpakete. Dank einer sogenannten Turbo-Retarder-Kupplung ist auch mit Zuggewichten von bis zu 250 Tonnen noch verschleißfreies Anfahren möglich. Ergänzend dazu verfügen die Schwerlastzugmaschinen auch über die weiterentwickelten Schaltautomatiken „PowerShift 3“ mit dem speziell auf Schwerlasttransporte abgestimmten Fahrprogramm „heavy“.

V.l.n.r.: Ing. Thomas Brunmair (Leitung Einkauf Felbermayr), DI Horst Felbermayr (Geschäftsführer Felbermayr Holding), Johannes Heuberger (Verkäufer Trucks Pappas Linz), Franz Bauer (Key Account Management Trucks Mercedes-Benz).

HEBETECHNIK

120 Tonnen schwere Brücke eingehoben

Als Teil eines Radnetzes in der oberösterreichischen Tourismusregion Pyhrn-Eisenwurzen gilt der sogenannte „Teichlsteg“ als Lückenschluss zwischen den Gemeinden Klaus und Sankt Pankraz. Wenngleich Steg für die 94 Meter lange Stahlfachwerksbrücke mit rund 120 Tonnen eine eher bescheiden gewählte Formulierung ist. Für den Anfang Mai durchgeführten Hub kam ein LR 1600 mit 78 Metern Hauptausleger zum Einsatz. Aufballastiert war der Kran mit 150 Tonnen Drehbühnenballast sowie 65 Tonnen Zentralballast und 150 Tonnen Schwebeballast.

FOTOS: MERCEDES-BENZ, MICHAEL LEHNER

FAHR LANGSAM

Steile Bergfahrt für James Bond-Museum

Im April war ein himmelblauer Mobilkran mit 130 Tonnen Traglast am Gaislachkogel bei Sölden im Einsatz. Zweck des Einsatzes war die Errichtung eines James Bond-Museums auf 3.056 Metern Seehöhe. Sie führte etwa zwölf Kilometer auf teils unbefestigten Wegen und Skipisten zur Baustelle im hochalpinen Gelände. Steigungen von bis zu 20 Prozent taten ihr Übriges und forderten vom Kranfahrer des etwa 60 Tonnen schweren Gefährts vollste Konzentration und Vorsicht. Weiters waren noch etwa 40 Tonnen Ballast auf die Baustelle zu karren. Dies war nötig, um bei Ausladungen von 40 Metern die mehrere Tonnen schweren Betonelemente einheben zu können. Die etwa 1.300 Quadratmeter große James Bond-Erlebniswelt ist unter anderem dem Film „Spectre“ gewidmet. Teile davon wurden 2015 in Sölden gedreht. Eröffnet werden soll das Museum noch diesen Sommer.

HOCHBAU

Umbau von denkmalgeschütztem Objekt

Im Juli beendete der Felbermayr-Hochbau die Um- und Ausbauarbeiten an einem denkmalgeschützten Objekt in Linz. Dabei wurden die beiden Obergeschoße vollständig entkernt und das Dachgeschoß ausgebaut. Zum Auftragsumfang der eineinhalb Jahre währenden Umbauarbeiten gehörten alle Maurer-, Estrich- und Verputzarbeiten. Ergänzend dazu wurden auch die Stahlbauarbeiten für den Ausbau des 600 Quadratmeter großen Dachgeschoßes durch Felbermayr durchgeführt. Somit werden auf den insgesamt 2.000 Quadrametern 25 Wohnungen entstehen. Ursprünglich war in dem Gebäude eine Lederfabrik untergebracht. Im Erdgeschoß befinden sich die Räumlichkeiten eines international tätigen Auktionshauses.

FOTOS: PHILIPP LANG, MARKUS LACKNER (2)

Baumeister Manuel Bugelnig vom Felbermayr-Spezialtiefbau leitete die Bauarbeiten.

Zum Auftragsumfang gehörten die Baugrubensicherung und die Errichtung eines 50 Meter langen Tunnels.

Felbermayr-Spezialtiefbau baut auf historischem Boden

Im September 2017 begann der Felbermayr-Spezialtiefbau mit den Arbeiten zur Erweiterung des Museums „Dokumentation Obersalzberg“ in Berchtesgaden. Die Bauarbeiten beinhalten die Baugrubensicherung zum neuen Dokumentationszentrum und die Errichtung eines etwa 50 Meter langen Stollens zur Erschließung eines Rundganges durch die Bunkeranlage.

Der ab 1933 zum Führersperrgebiet erklärte Obersalzberg beherbergt seit dem Jahr 1999 das Museum „Dokumentation Obersalzberg“ – darin wird die Geschichte des Nationalsozialismus im Zweiten Weltkrieg und dessen Verbrechen dokumentiert. Aufgrund stetig wachsender Besucherzahlen entschieden sich die Verantwortlichen für eine Erweiterung des Dokumentationszentrums. Im September 2017 wurden die Arbeiten zur Baugrubensicherung durch den Felbermayr-Spezialtiefbau begonnen.

Das Gestein wurde sowohl im Sprengvortrieb als auch im klassischen Baggervortrieb ausgebrochen.

Baugrubensicherung, Steinschlagschutz und Tunnelbau

Zur konzeptionellen Erweiterung des Dokumentationszentrums wurde die Integration der ehemaligen Bunkeranlage durch einen Rundgang geplant. Dazu war die Errichtung eines etwa 50 Meter langen Tunnels nötig. „Die unterschiedlich harten Gesteinsformationen im Berg erwiesen sich als bergmännische Herausforderung“, erklärte der zuständige Bauleiter Manuel Bugelnig von der FST, „dadurch mussten wir sowohl im Sprengvortrieb als auch im klassischen Baggervortrieb arbeiten.“ Eine weitere Schwierigkeit war die Erstellung des Tunnelprofils nach den architektonischen Vorgaben. Daraus ergibt sich ein Tunnelportal mit einem Durchmesser von sieben Metern, welches sich bis zum Zusammentreffen mit der 50 Meter im Berg befindlichen Bunkeranlage auf einen Durchmesser von drei Metern verjüngt. Der Stollenausbruch beträgt circa 1.500 Kubikmeter Felsmaterial. Diese Menge entspricht etwa 300 Lkw-Ladungen. In diesem Fall wird das Gestein allerdings nicht abtransportiert und entsorgt, sondern vor Ort gebrochen und zur Hinterfüllung des neuen Gebäudes verwendet.

Für die Baugrubensicherung wurden insgesamt etwa 1.200 Kubikmeter Spritzbeton, 8.000 Laufmeter Anker und 50 Tonnen Bewehrung verarbeitet. Als Maßnahmen gegen allfälligen Steinschlag wurden zusätzlich 1.000 Quadratmeter Steinschlagschutzgitter verbaut. Im Zuge der Arbeiten wurde eine Fliegerbombe aus einem Bombenangriff im April 1945 gefunden. Glücklicherweise konnte die Bombe vom Entschärfungsdienst unschädlich gemacht und beseitigt werden.

Die Eröffnung des um die vierfache Ausstellungsfläche vergrößerten Dokumentationszentrums ist für das Jahr 2020 geplant. ■

Hitlers Bunkeranlage am Obersalzberg wurde in den Jahren 1943 bis 1945 errichtet und verfügte über eine Lüftungsanlage, die auch Giftgasangriffen standhalten sollte.

FOTOS: MARKUS LACKNER

MULTIMODALER SCHWERTRANSPORT

Zwei sogenannte Autoklaven transportierte Felbermayr Ende November von Aschach an der Donau zu zwei Standorten des Aerospace-Konzerns FACC im Innviertel (A). Der Vorlauf dieser dualen Transporte wurde durch das Felbermayr-Tochterunternehmen Haeger & Schmidt Logistics auf dem Wasserweg realisiert.

FOTO: MARKUS LACKNER

Schwergutlogistik für Semmering-Basistunnel

Rund 100 Einzelkomponenten einer insgesamt 2.500 Tonnen schweren Tunnelbohrmaschine transportierte Felbermayr Anfang des Jahres. Die Schwertransporte führten von Frankreich bis zur Baustelle in der Steiermark. Im März erfolgte die Einbringung durch das Felbermayr-Tochterunternehmen Wimmer Maschinentransporte.

Mit einer Länge von rund 13 Kilometern wird der Tunnelabschnitt „Fröschnitzgraben" der längste des Semmering-Basistunnels. Der Zugangsschacht zur Baustelle in der Kaverne führt rund 400 Meter senkrecht in die Tiefe und hat einen Durchmesser von etwa zehn Metern. Von hier aus wird der Tunnel in Richtung Mürzzuschlag mittels Sprengung hergestellt. Für den Vortrieb in Richtung Gloggnitz kommen zwei Tunnelbohrmaschinen zum Einsatz.

Dualer Schwertransport

Etwa 100 Transporte mit insgesamt rund 2.500 Frachttonnen waren nötig, um die erste der beiden Tunnelbohrmaschinen von Le Creusot (F) bis zur Baustelle in Steinhaus am Semmering (A) zu transportieren. „Nach einem Vorlauf auf der Straße zum Hafen in Straßburg übernahm unser Tochterunternehmen Haeger & Schmidt die Fracht", sagt Roland Füreder von der Felbermayr-Abteilung für Schwertransporte. Anschließend sind die Komponenten mittels Binnenschiff auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal bis zum Schwergutterminal in Linz transportiert und zwischengelagert worden, erklärt Füreder weiter. Es folgten Straßentransporte zur Baustelle am Semmering, welche im Februar abgeschlossen waren. Zum Einsatz kamen dafür vorwiegend modular aufgebaute Schwerlast-Anhänger mit sogenannten THP-Achsen. Das schwerste Teil, der Bohrkopf mit einem

Im Linzer Schwergutterminal wurden die Komponenten für die Tunnelbohrmaschine per Schiff angeliefert, zwischengelagert und Just-in-Time zur Baustelle gefahren.

FOTO: ROLAND FÜREDER

Für die Einbringung der bis zu 100 Tonnen schweren Komponenten leisteten die Mitarbeiter des Felbermayr-Tochterunternehmens Wimmer Maschinentransporte hervorragende Arbeit.

Gewicht von 115 Tonnen, wurde auf 14 Achslinien transportiert.

Einbringung unter Tage

Rund 400 Meter Höhenunterschied liegen zwischen dem Ausgangsort für den Transport der Tunnelbohrmaschine in Le Creusot und dem 828 Meter hochgelegenen Zielort am „Fröschnitzgraben". Dieselbe Herausforderung galt es nun nochmals von den Mannen der Wimmer Maschinentransporte zu meistern. Nur eben nicht in der Horizontalen, sondern in der Vertikalen. Und das machte die Sache auch so schwierig. Dazu Geschäftsführer Holger Stegmann von Wimmer Maschinentransporte: „Es gibt zwar einen Schachtaufzug, doch der ist nur für Lasten von maximal 90 Tonnen zugelassen. Das schwerste einzubringende Teil brachte jedoch mehr als 100 Tonnen auf die Waage. Die Lösung wurde im Demontieren von entbehrlichen Anbauteilen des Aufzugs gefunden. „Zu guter Letzt blieb vom Schachtaufzug nicht viel mehr als der Grundrahmen", schildert Stegmann das Ergebnis.

Der Transport der Einzelteile vom Lagerplatz zum Schachtaufzug wurde mit zwei sogenannten Sefiros (Selbstfahrende Industrieroller) durchgeführt. Lagerplatzseitig wurden die Komponenten mit einem Mobilkran umgeschlagen. „Zum hydraulischen Verschieben der tonnenschweren Teile in den Aufzug wurde eine etwa zwölf Meter lange Verschubbahn aufgebaut", erklärt Stegmann. Nach der „Talfahrt" sind Teile wieder mittels Verschubbahn aus dem Lift ausgebracht worden. Es folgte der Umschlag mittels Sefiro, um die letzten Meter bis zum Montageort der Tunnelbohrmaschine durchführen zu können. Damit war Ende Februar die Voraussetzung für die Endmontage der Tunnelbohrmaschine geschaffen.

Die Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels ist für 2026 geplant. Ziel des 27 Kilometer langen Bahntunnels ist die Entlastung der historischen Semmering-Bergstrecke sowie deutlich reduzierte Fahrzeiten und damit eine bessere Anbindung des Südens Österreichs. International gesehen bringt diese Strecke eine Stärkung der europäischen Nord-Süd-Achse im Personen- und Güterverkehr. ■

Aufgrund seiner geringen Ladehöhe von nur 630 Millimetern und einer Hubhöhe von bis zu 1.040 Millimetern eignet sich der „Sefiro" (Selbstfahrender Industrieroller) ideal zum kranlosen Aufnehmen und Manipulieren von Lasten mit mehreren hundert Tonnen.

FOTOS: WIMMER MASCHINENTRANSPORTE (2)

Kraneinsatz für Höhenflug

Mitte April setzten zwei Mobilkrane im Tandemhub die „MS Österreich“ auf die Helling der Schiffswerft in Fußach (A). Die technischen Vorbereitungen währten einige Monate. Der Hub dauerte knapp zwei Stunden. Realisiert wurde die anspruchsvolle Kranung durch das Felbermayr-Tochterunternehmen Bau-Trans.

Lange Zeit war das Schicksal der „MS Österreich“ ungewiss. So wurde das 1928 in Dienst gestellte Schiff 2009 altersbedingt ausgemustert. Aufgrund der hohen Kosten für eine Sanierung war auch eine Verschrottung nicht mehr auszuschließen. Doch im Jahr 2015 gelang es einer „Initiative zur Rettung der Österreich“ das Schiff zu erwerben. In den Folgejahren wurden wesentliche Teile des Schiffes saniert.

Tandemhub für Schiffshub

Bei einer Länge von 55 Metern, einer Breite von zehn Metern und einer Höhe von acht Metern bringt das ehemals luxuriös im Stil des Art déco eingerichtete Schiff 160 Tonnen auf die Waage. Um das Schiff vom Trockendock auf den Slipsteg (Helling) zu kranen, kamen zwei Mobilkrane mit maximalen Traglasten von 750 und 500 Tonnen zum Einsatz. „Für den Transport der beiden Krane waren rund 20 Transporte nötig“, macht der zuständige Projektleiter von Bau-Trans, Jürgen Stütler, die Dimensionen deutlich. Der eigentlichen Kranung gingen einige Monate Projektierungsarbeit voran. „Dabei wurden Termine koordiniert, Genehmigungen für die Krantransporte eingeholt, Abstimmungsarbeiten mit den Schiffsplanern in Bezug auf mögliche Einbauten vor dem Hub getätigt, Anschlagspunkte am Schiff errechnet sowie geeignete Anschlagmittel definiert und hergestellt“, erklärt Stütler einige Details zu den Vorarbeiten.

Mitte April war es dann soweit, das Schiff konnte vom Trockendock auf den Slipsteg gekrant werden. „Wir hatten dabei bei einer Ausladung von 22 Metern eine Last von 160 Tonnen zu heben, da braucht es schon ordentlich Power“, argumentiert Stütler die Notwendigkeit von zwei Großkranen. Am Bug des Schiffes wurde die Haken-

Mitte April setzten zwei Mobilkrane im Tandemhub die „MS Österreich“ auf die Helling der Schiffswerft in Fußach (A).

Um eine optimale Lastaufteilung des Schiffes gewährleisten zu können, wurden spezielle Anschlagmittel konstruiert.

Bau-Trans-Projektleiter Jürgen Stütler koordinierte den Einsatz.

flasche des stärkeren Autokrans – also des LTM 1750 – angeschlagen, am Heck kam ein LTM 1500 zum Einsatz. Aufballastiert waren die Krane mit 204 beziehungsweise 165 Tonnen. Der eigentliche Hub dauerte nur etwa zwei Stunden. Die Schwierigkeit dabei war die Koordination der beiden Krane. Denn dabei habe das Wassergefährt nach dem gemeinsamen Anheben in der Luft um 90 Grad gedreht werden müssen, um es zwischen den Kranen hindurch über die Helling kranen zu können, erklärt Stütler. Danach musste es wieder ausgedreht werden, um es parallel zum Slipsteg absenken zu können. Dank guter Vorbereitung und dem nötigen Fingerspitzengefühl der Kranführer war das aber alles souverän abgelaufen.

Nachträglicher Einbau

Um das Gewicht des Schiffes nicht unnötig zu erhöhen, wurden einige schwere Schiffsteile wie beispielsweise Generatoren, Motoren und Bugstrahler erst nach dem Hub eingebaut. Dadurch sparte man etwa 120 Tonnen beim Hub. Ende April konnte das Schiff dann erfolgreich gewassert werden. Was folgt, sind der Innenausbau und die Installationsarbeiten. Ende des Jahres soll die Österreich dann als das Museumsschiff „MS Österreich" in den Bodensee stechen. ■

Lebenslauf einer schwimmenden Lady

Am **29. Juli 1928** wird die in der Schiffswerft Korneuburg vorgefertigte „Österreich" am Bodensee endgefertigt und in Betrieb genommen. Als damals erstes großes Dieselmotorschiff war es der Stolz der österreichischen Flotte und trug den Beinamen „Luxus-Liner".

1944 beschlagnahmte die Deutsche Kriegsmarine das Schiff und setzte es als Übungsobjekt zum Abschießen von Torpedos ein. Nach Kriegsende wurde es von der französischen Besatzungsmacht beschlagnahmt und weiterhin für Torpedoübungen verwendet.

1948 wurde die Österreich in fahrunfähigem Zustand und ausgeplündert wieder nach Bregenz überstellt.

Im Anschluss wurde das Kriegswrack saniert. Am **25. Juli 1953** lief das Schiff im Beisein von Bundespräsident Dr. Theodor Körner zur 2. Jungfernfahrt aus.

2009 war die Österreich neuerlich fahruntüchtig geworden. Der Betrieb wurde eingestellt.

2015 konnte der „Verein Freundeskreis Motorschiff Österreich e. V. Hard" das Schiff erwerben.

Im August **2016** begann der ehrenamtlich tätige Verein mit den Restaurierungsarbeiten.

Noch im Jahr **2018**, 90 Jahre nach seinem ersten Stapellauf also, soll das Schiff in seiner Urform wieder vom Stapel laufen – als schwimmendes Museum, im Stil des Art déco. Ein Stil, der geprägt ist durch geradlinige Formen und in den Zwanzigerjahren des vorigen Jahrtausends seinen Höhepunkt fand.

FOTOS: BAU-TRANS (3), FÖRDERVEREIN MUSEUMSSCHIFF ÖSTERREICH

Ein Kraftwerk mit mehr als neun Megawatt Leistung errichtet Felbermayr an der Traun. Das Bauvorhaben wird im Auftrag der heinzel energy Kraftwerk Laakirchen GmbH in einer Arge realisiert.

Kraftwerksbau an der Traun

Mehr als zwei Jahre wird die Bauzeit für den Ersatzneubau des Traunkraftwerks Danzermühl in Laakirchen (A) dauern. Baubeginn für das in einer Arge errichtete Projekt für Ingenieurtiefbau war im März 2017. Ergänzend zu ökonomischen Vorteilen bringt der Neubau auch Vorteile für die Umwelt. Auftraggeber ist die heinzel energy Kraftwerk Laakirchen GmbH.

Wir liegen gut in der Zeit", kommentiert Felbermayr-Bereichsleiter Volker Brand. Als Bauingenieur ist er in der Arge vorwiegend für die technischen Belange des Kraftwerkprojektes zuständig. Somit freut er sich auch, dass die Bauarbeiten trotz geologisch bedingten Erschwernissen termingemäß voranschreiten.

Bauablauf im Zeitplan

Die Abbrucharbeiten der bestehenden Staustufe haben im Frühjahr 2017 begonnen. Im Anschluss folgte die Errichtung der neuen Wehranlage. Diese konnte wie geplant Ende vergangenen Jahres fertiggestellt werden. Die Arbeiten zur Eintiefung der Traun im Unterwasser des Kraftwerks (zur Anhebung der Fallhöhe) sowie die Betonarbeiten für die Fischaufstiegshilfe wurden in den Wintermonaten beendet. Die Umschließungsarbeiten für die Errichtung des Krafthauses konnten ebenfalls bereits abgeschlossen werden. „Aktuell sind wir dabei, die Betonarbeiten des Grundablasses zu beenden; parallel laufen bereits die Betonarbeiten beim Krafthaus", sagt Brand. Die Stahlwasserbauarbeiten werden sukzessive zu den Bauabschnitten im Betonbau durchgeführt; so wurde vor Kurzem die Rechenanlage beim Krafthauseinlauf bereits versetzt. „Die Montage der Turbine ist für Ende dieses Jahres geplant", nennt Brand einen weiteren Meilenstein für den Kraftwerksbau. Im Frühjahr 2019 soll dann erstmals Wasser durch den Einlaufkanal fließen und die Turbine passieren. Die Baufertigstellung und Inbetriebnahme ist im Sommer 2019 geplant.

Vorteile durch Ersatzneubau

Der Entscheidung für den Ersatzneubau des etwa 130 Jahre alten Kraftwerks waren umfangreiche Untersuchungen vorangegangen, um sowohl in ökologischer als auch in ökonomischer Hinsicht den Anpassungen an den derzeitigen Stand der Technik zu entsprechen. So wurde zur Anhebung der Fallhöhe eine weiter talwärts gelegene Staustufe („Kohlwehr") abgebrochen. Daraus resultiert eine etwa 2,5-fache Erhöhung der Stromproduktion und eine Erweiterung der freien Fließstrecke der Traun. Das bringt erhebliche Vorteile für den aus kristallklarem Wasser der Bergwelt des Salzkammergutes gespeisten Fluss. Fische und Kleinlebewesen profitieren davon. Weiters ermöglicht auch ein Fischaufstieg in Vertical-Slot-Bauweise den Wasserlebewesen ein ungehindertes Passieren des Traunkraftwerkes. In wirtschaftlicher Hinsicht ergibt sich durch die bessere Ausnutzung des Wasserangebotes eine mögliche Jahresstromproduktion von rund 45 Gigawattstunden. Das entspricht etwa dem Jahresstrombedarf von 10.000 Haushalten. ■

FOTO: KREDITSCH

Bauarbeiten für Hochleistungsstrecke Wels–Passau

Bis 2021 sollen die Arbeiten zur Modernisierung des oberösterreichischen Schienensystems zwischen Wels und Passau weitgehend abgeschlossen sein. Die letzte Meile stellt dabei der Umbau des Bahnhofs in Wernstein samt umfassender Verbesserungen der Verkehrswege dar. Der Felbermayr-Infrastrukturbau ist maßgeblich an diesen Arbeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts für Bahnreisende beteiligt.

Rund zwei Bahnkilometer Länge umfasst die Baustelle in Wernstein am Inn. „Insgesamt werden wir für das Projekt rund 70.000 Kubikmeter Material bewegen", sagt Bauleiter Alois Lüftinger über die Arbeiten, welche im Dezember 2017 zusammen mit einem Arge-Partner begonnen haben.

Bauen bei laufendem Betrieb

„Die besondere Schwierigkeit bei den Bauarbeiten liegt im Aufrechterhalten des Bahnbetriebs. „So werden zum Beispiel durch Spritzbeton und Mikropfähle gestützte Hilfsbrücken für die Geleise errichtet. Darunter kann dann der Fels- und Materialabtrag für die Unterführungen durchgeführt werden", erklärt Lüftinger. Für diese Gewerke kommen sowohl Hydromeißel als auch Sprengtechnik zum Einsatz. Zu den Arbeiten zur Modernisierung der Bahnstrecke gehört aber auch die Verbreiterung des Bahndammes, da die Schienen im Gegenverkehrsbereich zu nah beieinanderliegen. Somit wäre für die Hochgeschwindigkeitszüge die Sogwirkung zu groß, weiß Lüftinger zu berichten und merkt an, dass auch Unterbauarbeiten für die Gleisanlagen und die Errichtung von Bahnsteigen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird ein Kanal mit 1,5 Metern Durchmesser und 300 Metern Länge errichtet. Steinwürfe und Vorlastschüttungen für die Umleitung der neuen Landesstraße gehören ebenfalls zum Auftragsumfang der Felbermayr-Abteilung für Infrastrukturbau.

Mehr Sicherheit im Bahnverkehr

„Im Wesentlichen gliedern sich die Bauarbeiten in vier Abschnitte", erklärt Lüftinger. Im Süden von Wernstein wird eine neue Unterführung errichtet, weiters wird der Bahnhof mit dem Ziel der barrierefreien Erreichbarkeit der Bahnsteige großzügig umgebaut und im Bereich des sogenannten Lindenbachtales erhält die Landstraße eine neue Streckenführung, um den Verkehrsweg unter der Bahn durchzuführen. Ergänzend dazu wird ein Doppelstockdurchlass errichtet. Zum einen wird es eine Bahnunterführung für Fußgänger, zum anderen wird darunter ein Bach durchgeleitet. Darüber hinaus wird auch noch ein weiterer Durchlass für Fußgänger und Radfahrer entstehen, wodurch schlussendlich drei Eisenbahnkreuzungen aufgelassen werden können. Das macht die Verkehrswege sicherer, Wartezeiten an Bahnschranken entfallen und der Bahnverkehr wird wesentlich effizienter. Die Fertigstellung ist für 2021 geplant. ■

Der Umbau des Bahnhofs Wernstein wird bei laufendem Betrieb durchgeführt.

FOTO: GERALD ADELSGRUBER

Werdegang einer Arbeitsbühne

Mit der sogenannten T 900 HF verfügt der himmelblaue Fuhrpark seit Anfang Juli weltweit als Erster über dieses Highlight in Sachen Höhenzugangstechnik. Der folgende Beitrag informiert über die Hintergründe dieser Neuentwicklung mit 90 Metern Arbeitshöhe.

Bevor man sich an die Entwicklung eines solchen Gerätes macht, muss natürlich auch die Wirtschaftlichkeit gegeben sein“, sagt Dr. Nico Krekeler vom Bühnenhersteller Ruthmann aus Nordrhein-Westfalen, der den Steiger mit 90 Metern Arbeitshöhe und einer seitlichen Reichweite von 42 Metern entwickelte. Dabei helfen zum einen Studien, um das Marktpotenzial zu ermitteln, zum anderen sind aber auch Gespräche mit Vermietunternehmen unerlässlich.

Der Bühnenaufbau wurde auf einem serienmäßigen Scania Chassis montiert.

Nur so sei es möglich, die Anforderungen der Bühnennutzer kennenzulernen und in Relation zur technischen Machbarkeit auch umzusetzen, meint Dr. Krekeler, der die Maschine mit einem Team von rund 40 Ingenieuren, Technikern und Programmierern sowie einer Hydraulikabteilung entwickelte.

Was braucht der Markt?

„Wir waren schon bisher mit unseren rund 2600 Bühnen gut ausgestattet und können damit Arbeitshöhen von mehr als 100 Metern erreichen“, sagt der Leiter der Felbermayr-Bühnenabteilung in Lanzendorf bei Wien, Thomas Daxelmüller. Was fehlte, war ein Gerät mit einer wesentlich höheren seitlichen Reichweite, um beispielsweise Baugruben überbrücken zu können. Aber auch das Überwinden von hoch gelegenen Störkanten war ein wesentlicher Input Daxelmüllers, der in die Entwicklung des neuen Steigers mit eingeflossen ist. Hinzu kommt die Möglichkeit, das Gewicht der Arbeitsbühne auf unter 48 Tonnen zu reduzieren.

„Somit entfallen zeitraubende Genehmigungsabläufe und Begleitfahrzeuge“, argumentiert Daxelmüller und fügt hinzu, dass das Gerät somit flexibler einsetzbar sei. Dadurch erhöht sich wiederum die Auslastung.

Die technische Entwicklung

Mehr Leistung bei gleicher Tonnage war also die Herausforderung, welche sich die Entwicklungsingenieure der Bühnenschmiede im Nordwesten Deutschlands zur Aufgabe gemacht hatten. Dr. Krekeler dazu: „Um das zu erreichen, haben wir unsere bewährte Vielkanttechnologie eingesetzt. Dadurch ist es möglich, bei wesentlich dünneren Wandstärken der Teleskope die gleiche Steifigkeit zu erreichen.“ Damit einher geht eine deutliche Gewichtsreduktion. Eine wesentliche Voraussetzung also, um das Bühnensystem auf ein serienmäßiges Lkw-5-Achs-Chassis mit 48 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht montieren zu können. Auch dem Ruf nach mehr seitlicher Reichweite wurde mit der Vielkanttechnologie entsprochen, da die Stabilität des Auslegers trotz reduziertem Gewicht erhalten bleibt. Als „Quantensprung“ nennt Dr. Krekeler noch das „Dynamische Reichweiten System“, kurz DRS genannt. Dieses patentierte System wurde erstmals im T 900 HF eingesetzt und bietet mehr Reichweite durch On-Board-Berechnung in Echtzeit. Im Vergleich mit bisher auf dem Markt befindlichen Geräten dieser Leistungsklasse können dadurch zehn Meter mehr Reichweite erzielt werden. Alles in allem waren rund 1,5 Jahre Entwicklungsarbeit nötig, um die T 900 HF vom Band laufen zu lassen. „Der Erfolg wird sich zeigen“, ist Daxelmüller überzeugt und freut sich bereits über konkrete Mietaufträge. ■

Dank „Vielkanttechnologie“ können die Ausleger, bei gleicher Stabilität, dünnwandiger produziert werden.

FOTOS: RUTHMANN

PENSIONIERUNGEN
Verdient in den Ruhestand

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

Horst Aerts – Port Logistics/Haeger & Schmidt Logistics/Duisburg · **Hubert Auer** – Bühnen/Linz · **Miroslav Bijelic** – MTA/Wels · **Franz Brunbauer** – Einbringung/Linz · **Ilija Gavran** – Tiefbau/Wels · **Günther Kaiser** – Abfallwirtschaft/Wels · **Johann König** – Tiefbau/Wels · **Klaus Müller** – Kran/Wels · **Elek Nemeth** – Schwertransport/Bau-Trans /Lauterach · **Theodor Nesplak** – Deponiebau/Hagn Umwelttechnik/Sulzemoos · **Dietmar Pilz** – Kran/Bau-Trans/Lauterach · **Leopold Pleiner** – Hochbau/Wels · **Slavko Rakic** – Schwertransport/Wels · **Luka Rogic** – Fuhrpark/Linz · **Reinhold Sahl** – Port Logistics/Haeger & Schmidt Logistics/Duisburg · **Walter Salzer** – Fassader/Sareno · **Michael Schuster** – Port Logistics/Haeger & Schmidt Logistics/Duisburg · **Franz Sonnleitner** – Hoch- und Tiefbau/IS Baubetrieb/Linz · **Friedrich Stöckelmayer** – MTA/Wels · **Franz Stöttinger** – Kran/Wels · **Manfred Unterberger** – Hafenumschlag/Linz · **Klaus-Peter Vogel** – Montage/Wimmer Maschinentransporte/Sulzemoos · **Marek Wilczek** – Schwertransport/Wroclaw · **Franz Winkler** – Schwertransport/Wels · **Manfred Wirges** – Schiffsführung/Haeger & Schmidt Logistics/Duisburg · **Stanislaw Ziemianek** – Fassader/Sareno/Ulrichsberg.

SNOWBOARD
Meringer bei Junioren-WM in Neuseeland

Wenn Anfang September in Neuseeland die Snowboard-Junioren-Weltmeisterschaft über die Bühne geht, wird auch Jacob Meringer am Start stehen. Das 17-jährige Snowboardtalent wird seit zwei Jahren durch Felbermayr als Sponsor unterstützt und kann bereits auf zahlreiche nationale und internationale Erfolge am Race-Board verweisen. Die Selektion für die Junioren-WM durch den österreichischen Skiverband bedeutet einen weiteren Meilenstein für den Grazer Athleten.

KUNDENORIENTIERT
Felbermayr Transport- und Hebetechnik bekommt Vertriebsleiter

Zum weiteren Ausbau der Vertriebsaktivitäten wurde Clemens Felbermayr Anfang des Jahres mit der Vertriebsleitung beauftragt. Felbermayr ist seit 2002 im Unternehmen und seit Abschluss seiner kaufmännischen Lehre erfolgreich in der Projektierung und Disposition von Schwertransporten tätig. Darüber hinaus hat der 33-Jährige auch im Key-Account-Management erfolgreich mitgewirkt. Wir wünschen Felbermayr viel Erfolg für seine neue Tätigkeit.

PREISFRAGE
LESEN UND GEWINNEN

Preisfrage:
Durch welches Felbermayr-Tochterunternehmen wurde die „MS Österreich" im April auf die Helling der Schiffswerft in Fußach (A) gesetzt?

Die Antwort finden Sie in diesem Heft. Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir 15 Sachpreise. Die richtige Antwort senden Sie bitte per E-Mail informer@felbermayr.cc oder Fax +43 7242 695-144 an uns. Einsendeschluss ist der 31. Oktober 2018. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

1. Preis:
Eine Volvo FH Schwertransport ZGM- mit Goldhofer Tieflader (3/5-Achs) 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 ***Layout:*** Markus Weickinger · ***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:*** Juli 2018 · 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/de/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

FOTOS: MARKUS LACKNER (2), JACOB MERINGER DACHAUER RUNDSCHAU

SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Passt auf alle Fälle.

Auf Schwarzmüller Tieflader passt einfach alles. Denn mit mehr als 25 Ausstattungsoptionen haben wir für jeden Einsatz das passende Fahrzeug. Und wenn das noch nicht reicht, bauen wir nach individuellen Vorgaben. Damit Ihr Tieflader exakt auf Sie zugeschnitten ist.
www.schwarzmueller.com

ENERGIZE YOUR PERFORMANCE*

PULSEO GENERATION

- Elektrisch
- Leise
- Für jedes Gelände

HA20, die erste Elektro-Hebebühne der Generation PULSEO, bewegt sich leise, im Innen- und Außeneinsatz, auch in schwierigem Gelände und mit Rücksicht auf die Umwelt.

www.pulseo-generation.com

*Steigern Sie Ihre Leistung

Das Haulotte Verkaufsteam freut sich auf Ihre Anfragen und Wünsche:

Verkaufsleitung
Thomas Dohmen
Tel. +49 171 8713630

Verkauf Nord/Ost
Jörg Niederhofer
Tel. +49 170 7956650

Verkauf Mitte
Neu ab 2018

Verkauf Süd
Sven Willmann
Tel. +49 151 52867961

haulotte.de

Haulotte EQUIPMENT

HAULOTTE HUBARBEITSBÜHNEN GMBH, Ehrenkirchener Straße 2, 79427 Eschbach, Deutschland
Tel.: +49 7934 5067-0 - **Fax:** +49 7634 5067-119 - **info-gmbh@haulotte.com**

KOMPAKT LEISTUNGSSTARK VIELSEITIG MANITOU

MT 420 H New Buggy

Entdecken Sie den MT 420. Mit einer Breite von nur 1,49 Meter bietet er Kompaktheit und Leistung zugleich.

Seine Reichweite von 4,30 Meter und Kapazität von zwei Tonnen machen ihn zum kleinen Alleskönner auf jeder Baustelle.

www.manitou.com

MANITOU
HANDLING YOUR WORLD