

RedAktion

Ausgabe Nr. 2 Juli 1996

Information rund um die SCHOLPP-Dienstleistungsgruppe

Editorial

Die Akzeptanz und der Erfolg einer Firmenzeitung ist schwierig zu ermitteln! Doch die vielen positiven Rückmeldungen auf unsere Nr. 1 durch Kunden, Lieferanten und auch Mitarbeiter bestärkt uns in der Meinung, auf dem richtigen Weg zu sein. Zugegeben: Vorbereitung, redigieren und korrigieren der 1. RedAktion war für uns als „Schwerlastprofis“ eine ganz neue Erfahrung, aber der Erfolg gab uns recht.

Danke!

möchten wir an dieser Stelle sagen für die zahlreichen Zuschriften und Fax-Antworten, die uns erreichten. Gleichgültig, ob Rückantwort und Spaß an unserem Preisausschreiben, einer Bestellung oder einfach Ihrer Meinung - wir haben uns über jede Antwort gefreut und alle Anregungen dankbar aufgenommen.

Wie versprochen, gibt es nun zum Juli 1996 die zweite RedAktion, vollgepackt mit Berichten, Infos, Projekten und abgewickelten Aufträgen. Natürlich auch Infos über Kunden, Lieferanten sowie über uns für unsere Mitarbeiter.

Hervorheben möchten wir den 70. Geburtstag unseres Firmengründers Alfred Scholpp, den er am 02.04.96 beging. Wir wünschen ihm weiterhin viel Schaffenskraft, Initiative und Motivation der Mitarbeiter bei seiner Tätigkeit als Vorsitzender des Verwaltungsrates.

Die Welt von Groz-Beckert



Diskretion und pünktliche Arbeitsdurchführung gaben den Ausschlag für Groz-Beckert, dem größten Nadelhersteller der Welt, SCHOLPP mit Maschinenumzügen zu beauftragen.

Im Bericht auf Seite 6 können Sie sich ein Bild von Groz-Beckert machen.



Der höchste und stärkste Turmdrehkran wird abgebaut

Baustelle:
Neubau HKW II
Neckarwerke Altbach

Der SCHOLPP HK450 baut einen Liebherr 500 HC Turmdrehkran ab. Die Höhe über Grund des Turmdrehkranes war 109 m, so daß die Spitze der Drehbühne mit einem Gewicht von 5 t separat abgehoben werden mußte. Danach wurde mit verkürztem Teleskopausleger die Drehbühne mit einem Gewicht von 16 t abgehoben.



SCHOLPP UND RÖSCH

Wollen Sie sich den Sommerwind um die Ohren brausen lassen? Zum Beispiel im offenen Oldtimer Mercedes Benz 300SL oder im Porsche 911, BMW Z3, Fiat Barchetta oder Alfa Spyder. Die Autovermietung Rösch, die seit Dezember 1995 zur SCHOLPP-Gruppe gehört, hat PS zum mieten. Mehr auf Seite 6.

Highlights aus dem Inhalt

Interview mit Firmengründer Alfred Scholpp	Seite 2
SCHOLPP Asia Pacific	Seite 3
Tatort Mittelkai	Seite 4
SCHOLPP bei Groz-Beckert	Seite 6
Lore Hassepaß bei SCHOLPP	Seite 7
Neues aus dem 60er-Club	Seite 8
Fix gefaxt	Seite 8



SCHOLPP IM AUSLAND

5 Länder in einem Auftrag

Es klingt wie ein Kochrezept: „Man nehme einen japanischen Pressenhersteller, dieser setze sich mit seiner französischen Handelsvertretung in Verbindung, welche dann bei einem spanischen Unternehmen für Industriemontagen Leistungen anfrage und es mit der Montage zweier Pressen beauftrage; hinzu komme spanisches, deutsches und englisches Personal“ - und schon erhält man ein exzellentes Beispiel für die gute Zusammenarbeit mehrerer Nationalitäten.

Dieses „Rezept“ bewährte sich in den letzten Monaten bei der Montage zweier Karosseriepresse bei M.C.A. RENAULT in Maubeuge/Frankreich.

Im August 1995 erhielt SCHOLPP IBÉRICA DE MONTAJES S.A. (Spanien) vom Pressenhersteller HITACHI ZOSEN CORPORATION (Japan), vertreten durch die Handelsvertretung TOMEN FRANCE S.A. (FRANKREICH), den Auftrag, eine Einarbeitungs- und eine Sauger- und Saugpresse HITACHI 2000 t S.A. und eine Sauger- und Saugpresse HITACHI 5400 t CCFT bei M.C.A. RENAULT zu montieren.

Die Vorbereitung und Leitung der Baustelle oblag Werner Bührig, derzeit tätig als Technischer Direktor der SCHOLPP Ibérica de Montajes S.A., sowie den Obermonteuren der SCHOLPP Montage GmbH Frankfurt.

Zur Vorbereitung der Baustelle gehörte eine äußerst genaue Sicherheitsüberprüfung des gesamten Gerätes durch M.C.A. RENAULT. Allgemein waren sowohl der Sicherheitsstandard als auch die Qualitätsanforderungen auf der Baustelle sehr hoch und trugen bei den Arbeiten zu einem reibungslosen Ablauf bei.



Anfang Oktober begann SCHOLPP mit den Arbeiten in Maubeuge. Seitdem wurden dort 350 Presseneinzelteile mit einem Gesamtgewicht von 3.587.000 kg und einem Gesamtvolumen von 8.395.200 m³ ab Eingangsfahrzeug entladen. Das Gewicht der schwersten Teile bei Anlieferung belief sich auf 170 t. Die Pressenteile wurden auf dem Werksgelände auf einer Fläche von 3.000 m² zwischengelagert, in die Halle transportiert, ausgepackt, entkonserviert und gesäubert. Das dabei anfallende Verpackungsmaterial wurde auch von SCHOLPP entsorgt. Die Fundamentplatten wurden gesetzt, ausgerichtet und vergossen. Danach wurden die Schwerteile mittels Hubgerüst gesetzt, wobei das schwerste Teil zum Heben 240 t wog. Hierbei handelte es sich um einen Pressentisch, bestehend aus drei Einzelteilen. Zu guter Letzt wurde die elektrische, mechanische, hydraulische und pneumatische Komplettmontage bis zur Inbetriebnahme vorgenommen.

An diesen Arbeiten waren bis zu 35 Mitarbeiter beteiligt, die aus Spanien, Deutschland und England angereist waren, um bei der Montage der beiden Pressen mitzuwirken. Neben Herrn Bührig war der SCHOLPP-Obermonteur Martin Volarevic eine der tragenden Kräfte auf der Baustelle.

Verständigungsprobleme gab es wenige, da jeder wußte, was er zu tun hatte, und Herr Bührig, in dessen „Munde“ auch die sprachliche Leitung lag, fand immer für jedes Problem in der jeweiligen Sprache (Spanisch, Englisch, Französisch und Deutsch) ein offenes Ohr.

Keine Baustelle ohne Material – in den vergangenen Monaten wurden zwei 400 t Hubgerüste, ein 70 t Autokran, zwei 7-13 t Manghis, 3 hydraulische Arbeitsbühnen, zwei viereinhalb t Gabelstapler und ein 125 t hydraulischer Lastroller auf der Baustelle eingesetzt, um nur einen Teil des Gerätes zu erwähnen.

Im Februar 96 wurden die Baustellenarbeiten beendet. Innerhalb von nur viereinhalb Monaten hatte SCHOLPP die beiden Pressen fertig montiert. Sowohl der Auftraggeber HITACHI als auch M.C.A. RENAULT waren mit der Abwicklung und dem Ergebnis der von SCHOLPP durchgeführten Arbeiten sehr zufrieden. HITACHI stellte inzwischen SCHOLPP weitere Aufträge in Frankreich/Malaysia in Aussicht.

Zwölf Fragen an unseren Seniorchef anlässlich seines 70. Geburtstages

Mit wievielen Autokränen bzw. Zugmaschinen sind Sie selbst noch bis wann gefahren?

Sowohl alle Autokräne als auch Zugmaschinen bis Ende 1969.

Gibt es aus den Anfangszeiten Ihrer Firma heute noch Mitarbeiter bei SCHOLPP?

„Männer der ersten Stunde“ sind Manfred Pfeiffer (Kran, Stuttgart), Anton Küber (Techn.-Außendienst, Stuttgart)

Warum erfolgte der Wechsel von der Zementfarbe hin zum heutigen SCHOLPP-Rot?

Wir wollten ein auffälligeres und ansprechendes Erscheinungsbild, und so erfolgte der Wechsel in den Jahren 1970-1975 hin zum heutigen SCHOLPP-Rot.

Wie entstand die Idee 1956 mit der Firma Kässbohrer/Ulm, den Bau des ersten Autokräns zu realisieren?

Durch viele Baustellenbesuche und die damaligen Kontakte mit der Firma Kässbohrer entstand die Idee des Mobil-Kranes. Die Planungen begannen 1954, und die Fertigstellung des 1. Kranes, dem KS 36, erfolgte dann 1956.

Aus den USA holten Sie 1965 den ersten Teleskopkran nach Europa und setzten den Grove TM 225 bei SCHOLPP ein. Wie kam es dazu?

Bei einem Besuch in den USA lernte ich Mr. Grove kennen und habe mich dann spontan entschlossen, den ersten Teleskopkran nach Europa bzw. Deutschland zu holen.

Wie kam es zu der Entwicklung und dem Bau der ersten Hubgerüste 1972 – womit der Grundstein für die jetzige SCHOLPP Montage GmbH gelegt wurde?

Die ersten Hubgerüste haben wir schon 1969 entwickelt und bei der Einbringung der Druckwerke der Stuttgarter Nachrichten mit 30 t Gewicht über eine Rampe eingesetzt. Hubgerüste, zuerst mit Seilwinden, wurden überall

dort eingesetzt, vor allem in Hallen, wo Autokräne aus Platzgründen nicht aufgestellt werden konnten.

Welches waren die Hauptargumente für den Standort im Stuttgarter Hafen bei dem letzten großen Umzug der Hauptverwaltung?

Wir haben hier ein wesentlich größeres Grundstück mit Wasser- und Gleisanschluß vorgefunden, was uns den heutigen Umschlag am Schwerlastkai ermöglicht.



RedAktion sprach mit dem Firmengründer Herrn Alfred Scholpp

Nacheinander kamen Chemnitz, Osterburken, Frankfurt, Barcelona und jetzt auch noch Kuala Lumpur hinzu. Ist für Sie SCHOLPP jetzt ein Multi in Sachen „Maßarbeit mit schwerster Last“?

Nein, für mich ist SCHOLPP ein mittelständisches Unternehmen für eine umfassende Dienstleistung im Bereich der „Maßarbeit mit schwerster Last“ geblieben.

Das Unternehmen SCHOLPP, das Sie vor 40 Jahren gründeten, ist weit über unsere Grenzen bekannt, wie erklären Sie sich diesen Erfolg?

In erster Linie in dem Erkennen von Marktlücken. Ebenso entscheidend sind Zuverlässigkeit, Partnerschaft mit den Kunden und motivierte Mitarbeiter.

Welches war der spektakulärste Hub?

40 Jahre im Rückblick betrachtet einen hervorzuheben ist schwierig, denn viele waren ihrer Zeit entsprechend spektakulär. Was vor 30 Jahren vielleicht noch spektakulär war, ist heute schon alltäglich.

Was waren für Sie die Highlights in 40 Jahren unternehmerischer Tätigkeit?

Der Generationswechsel mit der Übernahme der Geschäftsleitung durch meine Söhne.

Verraten Sie uns das Geheimnis Ihrer erfolgreichen Unternehmensführung. Gibt es da Schwerpunkte?

Es gibt keine Geheimnisse.

LADEKRAN



Vier Tonnen-Beton- teil allein unters Dach gehievt!

Ein FASSI F460 Ladekran war das ideale Gerät, um ein vier Tonnen schweres Beton- teil zur Verkleidung eines Treppenhauses knapp unter dem Dach zu montieren. Ein herkömmlicher Kran hätte dies aufgrund seines Auslegerkopfes und der Hakenflasche nicht bewältigen können.

Durch die Funkfernsteuerung konnte der Kranfahrer direkt vor Ort sein und das Teil ohne Hilfe millimetergenau einpassen. Der Kran ist auf einem Mercedes-Benz Chassis 2638 6 x 4 aufgebaut, wobei noch eine 6,2 m lange Ladefläche zur Verfügung steht.

Bereits im Sommer 1994 wurden die ersten Überlegungen zur Gründung einer Niederlassung in Südostasien angestellt. Unsere Kunden der Pressen- und Druckmaschinenindustrie konnten einen Anstieg der Bestellungen aus Asien verzeichnen. So war für SCHOLPP klar, daß wir auch in diesem aufsteigenden Markt für unsere Kundschaft mit unseren Dienstleistungen zur Verfügung stehen müssen.

Aufgrund unserer Erfahrungen beim Projekt „Umzug der South China Morning Post“ innerhalb Hongkongs (siehe RedAktion Nr. 1) wußten wir, daß es möglich ist, lokale Subunternehmer zu finden, mit denen eine Zusammenarbeit in der bewährten SCHOLPP-Qualität möglich ist. Die Wahl des Standortes konzentrierte sich auf die „Tiger-Staaten“, d.h. Hongkong, Singapur, Thailand, Malaysia, etc. Diese Länder konnten in den letzten Jahren mit bemerkenswerten Anstiegen des Bruttosozialproduktes und des Ausbildungsstandes Aufsehen erregen.



Die Qual der Wahl

Vor der ersten Erkundung vor Ort, durchgeführt im März 1995 durch Herrn Manfred Elis (Geschäftsführer der SCHOLPP Montage GmbH) und Herrn Stefan Schroer (Projektleiter SCHOLPP Montage GmbH), kamen Singapur und Malaysia in die engere Auswahl. Singapur, der Knotenpunkt des Handels im Südchinesischen Meer mit seiner optimalen Infrastruktur und nicht zuletzt dem im April 1995 neu eröffneten German Centre. Im Gegensatz zu Singapur läßt sich in Malaysia leichter Subpersonal finden, welches unter Führung eines SCHOLPP-Supervisors Installationen von Neumaschinen, Umzug von Gebrauchsanlagen, etc. durchführen kann. In Singapur findet man diese Partner bei Vollbeschäftigung und sehr hoher Qualifikation der Werkstätten selten. Die Lohnkosten in Singapur liegen teilweise über deutschem Niveau. So gaben schließlich die enormen Kosten in Singapur den Ausschlag dafür,

die SCHOLPP ASIA PACIFIC Sendirian Berhad (GmbH) in Kuala Lumpur zu gründen. Von dort aus können durch die gute Anbindung an Singapur, bei nur 30 Flugminuten, sämtliche Standortvorteile Singapurs genutzt werden. Sprachlich gibt es kaum Probleme, da in Malaysia Englisch als Amtssprache vorherrscht. In der Hauptstadt Kuala Lumpur sind bereits Vertretungen einiger unserer deutschen Geschäftspartner zu finden.

Die stolzen Riesen von Kuala Lumpur

Kuala Lumpur strebt nach Superlativen und ist zur Zeit eine „Großbaustelle“: Neben dem „Twintower“, dem höchsten Gebäude der Welt (460 m), dem höchsten Flaggenmast der Welt (über 100 m) und dem dritthöchsten Fernsehturm der Welt werden bald noch weitere Einträge im Buch der Rekorde zu erwarten sein.

Außerhalb Kuala Lumpurs entstehen neue Sportstätten für die Commonwealth Games im Jahre 1998. An mehreren Gebieten am Ortsrand von Kuala Lumpur kann man die Erschließung großer Industrie- und Gewerbegebiete verfolgen. Glaubt man den Zeitungsberichten, sollen in der Elektronikbranche bis zum Jahre 2000 mehr als 300.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Ein oberirdisches Nahverkehrssystem schlängelt sich durch die City und soll noch in diesem Jahr in Betrieb genommen werden. Die mittlerweile 1,2 Millionen Einwohner haben also nur noch kurze Zeit mit den großen Verkehrsstaus bei tropischer Hitze in der Rush-hour zu kämpfen.

Die Stadt der Toleranz

64 verschiedene ethnische Gruppen leben in Kuala Lumpur friedlich zusammen und pflegen das malaysische Prinzip des „open house“. Jeden Samstag finden sich Freunde und Geschäftspartner verschiedener Gruppen und deren Familien zum gemeinsamen Abendessen zusammen. Das friedliche Miteinander zeigt

sich bereits im Straßenbild. Verschleierte Moslems warten neben folkloristisch bunt gekleideten Malayan auf den Bus. Direkt daneben steht eine Chinesin in Hot Pants. Toleranz und Achtung anderer Volksgruppen sind oberstes Gebot in Malaysia.

Als Ziel der Entwicklung strebt Malaysia an, bis zum Jahre 2020 den europäischen Stand von heute zu erreichen.

SCHOLPP Montage eröffnet Niederlassung in Malaysia

Ohne Formalitäten geht's auch in Malaysia nicht

Ende September 1995 wurde Herr Stefan Schroer nach Kuala Lumpur geschickt, um die Gründung der SCHOLPP Asia Pacific durchzuführen und die Eröffnung einer Niederlassung vorzubereiten. Die Gründungsformalitäten in Malaysia schreiben zwei malaysische Gründungsdirektoren vor. Durch die Unterstützung deutscher Maschinenhersteller gelang es uns, zwei Gründungsdirektoren aus der Druckindustrie zu gewinnen: Mr. Mohamad Saman, 48 Jahre, selbständiger Druckfarbenhersteller in Kuala Lumpur, ehemaliger Technischer Leiter einer Malaysischen Tageszeitung und Mr. Teng Thong Lai,



Herr Schroer mit seiner Assistentin Frau Chiong und das Gebäude in dem die SAP untergebracht ist.

41 Jahre, Leiter der Anzeigenabteilung einer chinesischen Tageszeitung in Kuala Lumpur und Mitglied des Audit Bureau of Circulation, welches die Druckindustrie Asiens durch Aufbereitung der Auflagenentwicklung bei ihrer Planung unterstützt.

Am 18. November 1995 wurde die SCHOLPP Asia Pacific Sdn. Bhd. (kurz SAP) gegründet.

Ihr Sitz in Petaling Jaya liegt zwischen Kuala Lumpur und dem internationalen Flughafen. In Petaling Jaya sind die internationalen Expeditionen mit ihren Niederlassungen vertreten.

Ein bedeutender Tag

Seit 1. Februar 1996 befindet sich Herr Stefan Schroer mit seiner Familie als Niederlassungsleiter in Malaysia und wird seit 1.3.1996 von seiner Assistentin Frau Yvonne Chiong unterstützt. Frau Chiong arbeitete zuvor in der Projektleitung der South China Morning Post in Hongkong und konnte nach Jahren der Beschäftigung im Ausland in ihre Geburtsstadt Kuala Lumpur zurückkehren.

Nach der Einrichtung des Büros ist die vorrangige Aufgabe der SAP, Kundenkontakte zur Druck- und Automobilindustrie in Asien herzustellen und zu pflegen und zuverlässige Partner zur Durchführung der Montageprojekte in Asien zu finden.

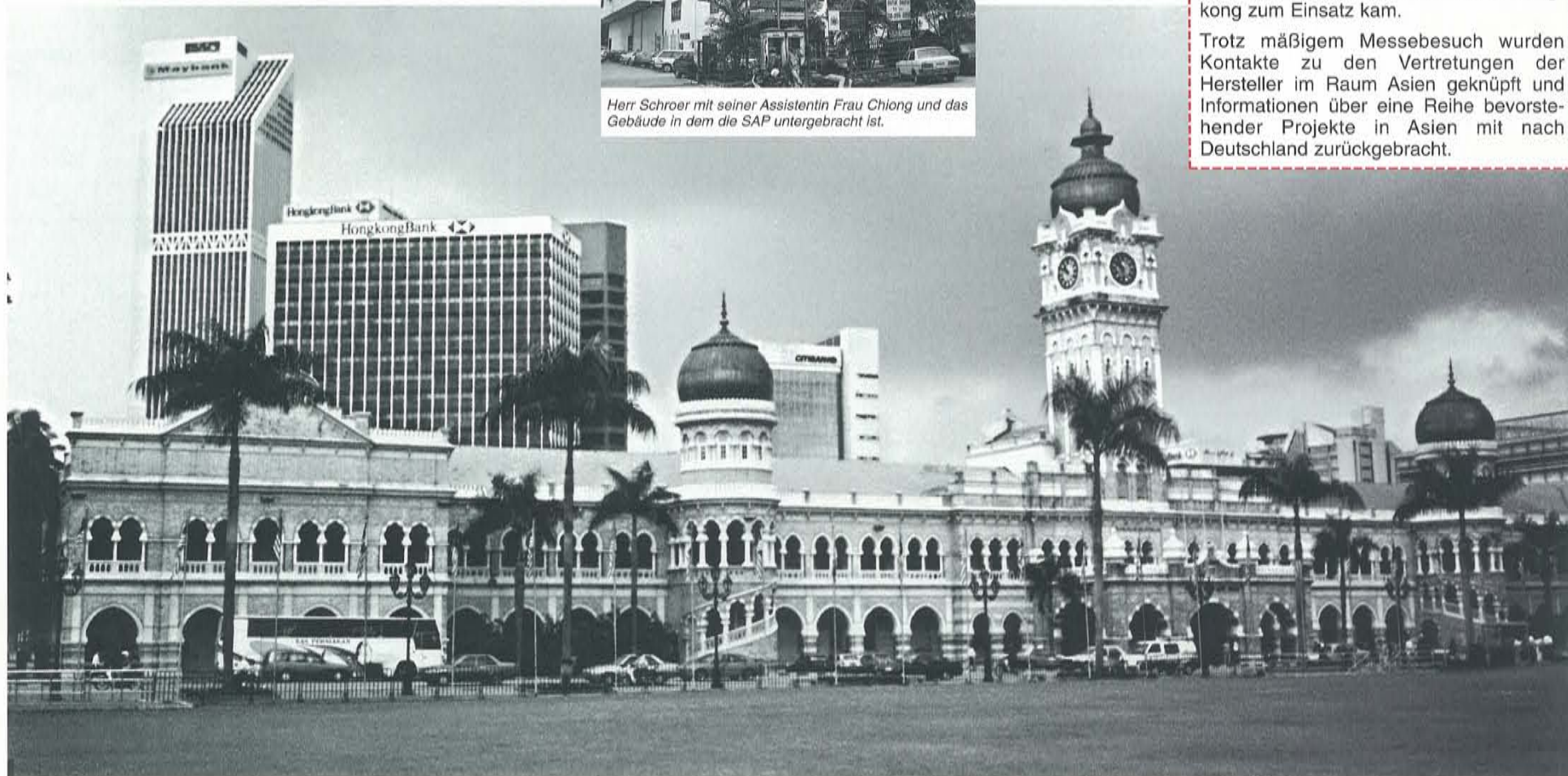
ASIAN NEWSPAPER PUBLISHERS EXPO (ANPE), Singapur, 4. bis 7.12.95

Gemeinsam mit unserem Geschäftspartner, der Hamann & Partner Druckmaschinen-Handels GmbH, stellte die SCHOLPP Montage GmbH auf der ANPE in Singapur ihre Dienstleistungen den Vertretern der Druckindustrie Asiens vor. Alle namhaften Druckmaschinenhersteller und zahlreiche Händler von Gebrauchsanlagen gehörten zu den Ausstellern.

Bestückt mit den druckfrischen Broschüren über den Umzug der South China Morning Post in Hongkong verband Herr Stefan Schroer, Projektleiter SCHOLPP Montage, diese Reise mit den abschließenden Vorbereitungen zur Gründung unserer Niederlassung in Kuala Lumpur, Malaysia.

Noch während der Ausstellung konnten zum Verkauf stehende Anlagen in Singapur besichtigt werden und Angebote erstellt werden. Sehr begrüßt wurde die Gründung einer SCHOLPP-Niederlassung in Kuala Lumpur von den Herstellern. Auch die Maschinenhändler zeigten sich beeindruckt von der Portaltechnik, die in Hongkong zum Einsatz kam.

Trotz mäßigem Messebesuch wurden Kontakte zu den Vertretungen der Hersteller im Raum Asien geknüpft und Informationen über eine Reihe bevorstehender Projekte in Asien mit nach Deutschland zurückgebracht.



OPEL hat einiges zu pressen!

Umstellung von 4 Pressenstraßen des Werkes Rüsselsheim

Unter diesem Titel haben wir Ihnen in der 1. Ausgabe von der Verlagerung dieser vier Pressenstraßen berichtet. Nun stehen drei der Straßen am neuen Standort im Preßwerk K-40; die vierte Straße befindet sich zur Zeit in der Fertigstellung und wird termingerecht Ende Juni 1996 produktionsreif übergeben.

Mit den reinen Verlagerungsarbeiten war es jedoch nicht getan. An jeder Straße waren zahlreiche Überholungsarbeiten vom Dichtungswechsel bis zur Radsatzerneuerung notwendig. Die Festlegung des Reparaturumfanges erfolgte durch die Instandhaltung der Adam Opel AG in Verbindung mit der Zentralplanung und auch unter Hinzuziehung der Pressenhersteller Müller-Weingarten AG, Esslingen und Schuler Pressen GmbH, Göppingen.

An der Durchführung der Reparaturarbeiten war auch die SCHOLPP Montage GmbH in Frankfurt mit Fachpersonal und Gerät nicht unmaßgeblich beteiligt.

Zwischenlagerungen der in Reparatur befindlichen Schwerteile waren erforderlich, da die Zulieferungen der Ersatz- und Verschleißteile nicht immer termingerecht erfolgen konnten.

An alle Beteiligten wurde eine hohe Anforderung in kurzfristige Planung der Baustelle gestellt, die jedoch, wie schon seit Jahren praktiziert, problemlos und zur Zufriedenheit des Kunden OPEL erledigt wurden.



Neues OPEL-Werk in Polen / Nähe Katowics auf der „grünen Wiese“

Im Zuge der Preßwerksanierung im Werk Rüsselsheim sowie aufgrund der neuen 5000 t Saugerpresse, Fabrikat Müller-Weingarten, die an das Werk Bochum geliefert wird, werden insgesamt 20 Pressen freigestellt, die für das neue Projekt in Polen zur Verfügung stehen. Schon im Planungsstadium sowie in den Kalkulationsvorbereitungen sind umfangreiche Recherchen, speziell im Bezug auf den Transport der Pressenteile, durchzuführen. Eine äußerst interessante Aufgabe!

Das Projekt befindet sich im Angebotsstadium. Wir werden in den folgenden Ausgaben weiter darüber berichten.



Modernisierung bzw. Erweiterung der Preßwerke der Adam Opel AG im In- und Ausland

Die Adam Opel AG hat im Zuge der Modernisierung ihrer Preßwerke bzw. Erweiterung der Kapazität neue GT-Pressen bzw. Saugerpressen bei der Müller-Weingarten AG und Schuler Pressen GmbH bestellt. Für das Werk Bochum ist eine 5000 t Müller-Weingarten Saugerpresse in Auftrag, für das neue Preßwerk in Antwerpen eine 2500 t Müller-Weingarten GT-Pressen und eine 3200 t Schuler GT-Pressen, für das Werk IBC in Luton/GB, an dem Opel hochprozentig beteiligt ist, ist ebenfalls eine MW GT-Pressen 2500 t vorgesehen.

Das Preßwerk von OPEL/GM in Figuerelas/Zaragoza wird durch eine weitere GT-Pressen S 4000 der MW AG erweitert. Zu der von uns im Jahre 1992 bereits aufgestellten S 4000 GT-Pressen kommt im April 1996 eine weitere Maschine dieses Typs zur Aufstellung. Die MW AG in Weingarten hat uns mit der gesamten Logistik beauftragt, d.h. Übernahme der Schwerteile mit max. Stückgewicht von 143 t bei der MW AG in Weingarten, Transport im kombinierten Verkehr, d.h. Straßentransport von Weingarten nach Stuttgart, Umschlag auf unserem Gelände ins Binnenschiff, Binnenschifftransport nach Rotterdam, Umschlag in ein Seeschiff, Seetransport nach Bilbao, Entladen und Straßentransport von Bilbao nach Figuerelas/Zaragoza. Der Nachlauf wird in Zusammenarbeit mit der Firma ARBEGUI in Bilbao, einem der führenden Schwertransportunternehmer Nordspaniens, durchgeführt. Wir werden uns im innerspanischen Transport mit dem Einsatz unseres 16-Achseners beteiligen.

Unser Auftrag endet mit der Grobmontage im Werk in Figuerelas, bei dem 2 Hubgerüste der Klasse S 4000 eingesetzt werden. Der schwerste Hub liegt bei 360 t.

Über den Ablauf von Transport und Grobmontage werden wir in unserer nächsten Ausgabe berichten.

Bei den weiteren Pressen für die Preßwerke Bochum, Antwerpen und Luton stehen wir mit der MW AG noch in Verhandlungen.

Wir schicken unser wertvollstes Kapital auf die

Schulbank



Die Schulbank drückten insgesamt ca. 250 SCHOLPP-Mitarbeiter, um in Sachen Arbeitssicherheit, Unfallverhütung, sicherer Umgang und Bedienen von Geräten nach den Richtlinien der Berufsgenossenschaft unterrichtet zu werden.

Diese Schulung betraf gleichermaßen junge Mitarbeiter wie auch „alte Hasen“ und gibt einen Aspekt der SCHOLPP Unternehmensphilosophie wieder. „Maßarbeit mit schwerster Last“ aber auch mit größtmöglicher Sicherheit zum Wohle unserer Kunden und natürlich auch unserer Mitarbeiter.



tatort Mittelkai



„Tatort“ herrschte in Stuttgart am 21.02.96, als am SCHOLPP-Schwerlastkai eine Szene für einen neuen Tatort für den SDR gedreht wurde. Großes Aufgebot mit Polizeihubschrauber, Wasserschutzpolizei, Feuerwehr, vielen Übertragungswagen und Statisten, damit Kommissar Bienzle zusehen konnte, wie



der SCHOLPP-Kran Giffässer aus dem Neckar hob.

Kraneinsatz in Tschechien



Der HK 450, der größte Kran der SCHOLPP-Flotte, wurde zu einem 3tägigen Einsatz in ein Cellulosewerk nach Steti (70 km nördlich von Prag) bestellt. Dort waren Teile zur Modernisierung der Fertigung bis zu einem Gewicht von 72 t einzuheben.

Ein großes Dankeschön gab es nach getaner Arbeit von unserem spanischen Kunden. Bemerkung am Rande für die Genehmigungsbehörden: Trotz gleichzeitiger Antragstellung für die deutsche und die tschechische Straßenfahrtgenehmigung brauchte die deutsche Bürokratie vier Arbeitstage länger bis zur Erteilung!

AUS STUTTGART Fernsehturm aus der Ruhe gebracht

Am Dienstagvormittag mit einem Zugseil zum Schwingen gezwungen — Beim erstmalig 8 Zentimeter Ausschlag nach jeder Seite — Es geht um eine wissenschaftliche Arbeit über die Statik des Turmes

Wer am Dienstagvormittag zum Fernsehturm fahren wollte, wurde von Polizeiposten, die an den Abzweigungen von der Jahnstraße postiert waren, daran gehindert. Wer sich zu Fuß von oben oder unten an den Turm heranschiebte, stieß auch auf Absperrposten. Was da geschah, war allerdings ungewöhnlich und auch nicht ohne weiteres verständlich: Eine etwa 400 Meter lange, starke Stahltrasse hing von der Verankerung des Antennenmastes, der sich über der Plattform des Fernsehturmes erhebt, bis weit in das Gelände hinunter und lief am anderen Ende über eine Seilwinde. Diese stand auf einem 28 Tonnen schweren Wagen der Firma Scholpp („Maßarbeit mit schwerster Last“), der mit einer Trosse im Boden verankert war. Auf ein Zeichen lief die Seilwinde langsam an und spannte die Stahltrasse, bis sie zum Fernsehturm nur noch einen Durchhang von vier Meter hatte. Das entsprach einer Zugkraft von zehn Tonnen. In die Trosse war nahe der Seilwinde ein etwa fünfzig Zentimeter langes Stück eines runden Stahlstabes eingefügt. Mit einem Schneidbrenner wurde dann dieser Stab durchgeschnitten: beide Seilenden schnellten zurück; der Zug, der den Fernsehturm nach oben zur Seite gebogen hatte, war schlagartig aufgehoben, und der Fernsehturm begann hin und her zu schwingen. Er schwang zuerst acht Zentimeter zurück in seine Ruhelage und „schlug“ dann acht Zentimeter nach der entgegengesetzten Seite „aus“. Insgesamt bewegte er sich also sechzehn Zentimeter hin und her. Mit jeder Schwankung wurde natürlich der Ausschlag geringer, bis der Turm nach vier Minuten wieder zur Ruhe kam.

In dem obersten Raum des Turmes, wo die Aufzugmaschine steht, waren Seismographen aufgestellt, die die Schwankungen registrierten. Dem ersten Versuch um 9 Uhr früh folgten bis 12.30 Uhr noch drei weitere Versuche, die in der gleichen Weise vor sich gingen. (Da währenddessen der Aufzug des Fernsehturmes stillgelegt werden mußte, damit er die Schwankungen des Turmes nicht beeinflusste, wäre fast das Programm des Oberbürgermeisters in Unordnung geraten, der um 12.30 Uhr russische Gäste auf dem Fernsehturm begrüßte.) Um 12.45 Uhr wurden die polizeilichen Absperrmaßnahmen aufgehoben. Sie hatten nicht etwa Zuschauer vor einem umfallenden Fernsehturm schützen sollen, sondern vor der

Der Original-Zeitungsbericht aus dem Jahr 1960



Eine 400 Meter lange Stahltrasse läuft hinauf zum Antennenmast.

Foto: Bon

nach der Durchschneidung zurückschnellenden Stahltrasse. Wie unheimlich deren Gewalt war, konnte man an den herausgeschlagenen Steinbrocken der Parkplatz-Umrandung deutlich sehen.

Welchem Zweck die Versuche galten? Nicht etwa einer nachträglichen Prüfung, ob der Fernsehturm genügend standfest sei. Ein Schüler des Erbauers des Fernsehturmes, des Professors für Statik an der Technischen Hochschule Dr.-Ing. Fritz Leonhardt, Diplom-Ingenieur Lenk, macht eine wissenschaftliche Arbeit über die Statik des Fernsehturmes. Von ihm stammt die Versuchsordnung, und er wird auch die Ergebnisse auswerten. Darüber, wie weit die gemessenen Werte mit den vor dem Bau errechneten übereinstimmen, konnte Herr Lenk noch keine Auskunft geben. Das wird erst eine schwierige Berechnung ergeben. -ek

SCHOLPP Montagetechnik Sachsen GmbH & Co. KG

Bereits kurz nach der Wiedervereinigung hat sich auch SCHOLPP mit dem Gedanken getragen, sein Dienstleistungsspektrum auch in den neuen Bundesländern anzubieten.

garantien sowie den damit verbundenen Pönalen bei Nichterfüllung übernommen hatten.

1991 haben wir damit begonnen, die neuen Bundesländer hinsichtlich des Marktes für unsere Dienstleistung zu erkunden. Die wesentlichen Kriterien für die Standortentscheidung Chemnitz waren das wirtschaftliche Umfeld sowie der große Kreis potentieller Kunden im direkten Umfeld. Hinzu kamen eine gute Verkehrsverbindung zum Hauptsitz nach Stuttgart sowie eine ideale Ausgangsposition für den gesamten Bereich der neuen Bundesländer.

Herr Armleder war von Anfang an als Geschäftsstellenleiter vor Ort und hat mit dem dort vorhandenen, sehr motivierten Mitarbeiterstamm sowie zusätzlich neu eingeführter Technik wie Gabelstapler, Hubgerüste, komplett ausgerüsteten Montagewagen etc. das Geschäftsfeld ausgebaut.

Unser heutiger Geschäftsstellenleiter in Chemnitz, Herr Thomas Armleder, wurde damit beauftragt, die einzelnen Untersuchungen durchzuführen, nach möglichen konkreten Standorten in Chemnitz und eventuellen Kooperationspartnern zu suchen.

Ein solides kontinuierliches Wachstum wurde erreicht durch den Aufbau eines großen Kundenstammes und der Ausweitung des ursprünglichen Geschäftsfeldes auf den Bereich Pressen und Druckmaschinen, Montagen und Verlagerungen. Die Erfüllung der Arbeitsplatz- und Investitions Garantien stellte aufgrund dieser Entwicklungen für uns keine Probleme dar. Heute ist unsere SCHOLPP Montagetechnik Sachsen GmbH & Co. KG mit rund 40 Mitarbeitern ein moderner Betrieb mit sehr qualifiziertem Personal und einem großen und zufriedenen Kundenstamm.

Gezielt wurde der ehemalige VEB-Kraftverkehr Karl-Marx-Stadt angestreut, zunächst jedoch mit dem Gedanken, uns dort einzumieten. In Gesprächen stellte sich jedoch schnell heraus, daß hier mehr als nur ein Mietverhältnis sinnvoll ist. Der Schwertransportbereich des ehemaligen VEB-Kraftverkehr Karl-Marx-Stadt schien uns der ideale Partner zu sein. In den sich nun anschließenden Gesprächen wurde uns mitgeteilt, daß der VEB-Kraftverkehr Karl-Marx-Stadt privatisiert werden sollte. Für den Transportbereich war schon ein Interessent da, für den Bereich der Schwertransporte sowie der Montagen und Parterrarbeiten kam SCHOLPP „wie gerufen“.

Die SCHOLPP Montagetechnik Sachsen GmbH & Co. KG Chemnitz gilt als einer der führenden Anbieter in den neuen Bundesländern für den gesamten Montagebereich.



Herr Armleder (ganz rechts) mit einem Teil seiner Crew in Chemnitz

In den sich insgesamt letztendlich nur drei Wochen hinziehenden Verhandlungen mit der Treuhänderin wurde man sich schnell einig, daß die Firma BAUMA den Transportbereich und SCHOLPP den Bereich Schwertransporte, Parterrarbeiten und Montagen übernimmt.

Wir bedanken uns hiermit ganz besonders bei unserem Mitarbeiterstamm sowie unseren Kunden, die diese Entwicklung möglich gemacht haben.

So kam es, daß wir zum 01.08.1992 12 neue Mitarbeiter in den neuen Bundesländern mit entsprechender Arbeitsgarantie und Investitions-

STUTTGART UND FRANKFURT IM TEAM

Bei der MERCEDES-BENZ AG, Stuttgart-Untertürkheim/Esslingen-Mettingen, tut sich einiges

Seit Jahren ist bei der Mercedes-Benz AG in Stuttgart-Untertürkheim ein neues Motorenwerk geplant. Dies bedeutet Flächenfreispielung im Werk Stuttgart-Untertürkheim. Das Preßwerk mußte weichen, ebenso die Kaltfließpressen. Die Kaltfließpressen bleiben in Stuttgart-Untertürkheim und werden aus der Halle 149 in die Halle 142.1 verlegt. Das Preßwerk bekommt seinen neuen Standort in Esslingen-Mettingen. Bereits Ende 1994 wurden wir von den Planungsabteilungen angefragt und in Einzelfällen um Planungshilfe gebeten, speziell im Bereich der Transportwege und der Hebeteknik.

Anfang 1995 war es dann soweit. Die Ausschreibung für das Projekt SPUT war auf dem Tisch, und wir stellten fest, daß neben den reinen Verlagerungsarbeiten auch hohe Anforderungen an maschinenbautechnische Arbeiten gestellt waren. Diese haben wir gemeinsam mit den Maschinenherstellern Müller-Weingarten AG und Schuler Pressen GmbH erarbeitet und dann unser Angebot abgegeben. Nach langen Verhandlungen erhielten wir den Auftrag sowohl für die Umstellung der Kaltfließpressen als auch für die Verlagerung des Preßwerkes, und zwar als Generalunternehmer.

Die Verlagerung des Preßwerkes begann im Oktober 95 und umfaßt insgesamt 14 Maschinen vom Stanzautomaten mit 300 t Preßkraft bis zur Stufenpresse mit 2000 t. Die Reparatur- und Überholungsarbeiten wurden von uns an die Herstellerfirmen Müller-Weingarten AG und Schuler Pressen GmbH vergeben. In unserer Eigenschaft als Generalunternehmer sind wir jedoch für die termingerechte Durchführung der Arbeiten ebenso wie für die produktionsreife Übergabe der Pressen nach der Umstellung verantwortlich.

Trotz minutiöser Planung aller Beteiligten ist es bei solchen Großprojekten fast unvermeidlich, daß vor Ort und vor allem am neuen Standort der Maschinen noch Änderungsarbeiten an den Rohrleitungen im Keller und auch an den Zuführeinrichtungen oder Auslaufbändern erforderlich sind. Diese Arbeiten wurden kurzfristig im Team geplant und unter Einhaltung des strengen Terminplans ausgeführt.

Die Größe des Gesamtprojektes erforderte eine Gemeinschaftsproduktion von SCHOLPP Frankfurt und Stuttgart und kundenseitig bei Mercedes die Koordination zwischen Werkteil Untertürkheim und Mettingen. Großes Lob an alle Beteiligten für effiziente Planung, kurzfristige Entscheidungen und optimale Koordination der Logistik, um minimalste Produktionsunterbrechungen zu gewährleisten.

+++ kurz und bündig +++

+++ Kairo

war der Montageort für Heiko Richter und Stefan Creutzburg zur Montage einer Druckmaschine in zwei Etappen mit insgesamt 15 Wochen. Fazit nach ihrer Rückkehr: Touristisch ist Ägypten schön, zum Arbeiten gibt es angenehmere Plätze.

+++ Sofia

Richtmeister Hubert Eggenreich und sein Team waren ab 19. Februar bis 24. April mit kurzer Osterunterbrechung in Sofia, um eine neue MAN-GEOMAN-Druckmaschine bei der Zeitung „168 Stunden“ zu montieren.

Für den Transport ging SCHOLPP unkonventionelle Wege. Die SCHOLPP-Tiefklader wurden samt Ladung mit Druckwerken auf der Donau von Passau nach Vidin per Fähre gefahren, so daß dann nur noch der innerbulgarische Transport von Vidin nach Sofia zu bewältigen war. Mehr darüber in der nächsten RedAktion.

N A D E L N

SCHOLPP beim weltweit größten Nadelfabrikanten Die Firma Groz-Beckert stellt sich vor

Groz-Beckert – der weltweit größte Nadelhersteller – beauftragte SCHOLPP, in 1995 und 1996 diverse Maschinenumzüge vorzunehmen. Zum ersten Mal durfte ein Fremdunternehmen „hautnahen Kontakt“ mit dem Herzen des Unternehmens aufnehmen; mit den von Groz-Beckert selbst entwickelten und gebauten Produktionsmaschinen.

Dieses von Groz-Beckert entgegengebrachte Vertrauen erwiderte SCHOLPP mit exakter und pünktlicher Arbeitsdurchführung und Diskretion. Insgesamt wurden 875 Maschinen umgezogen, und der vorerst letzte Auftrag in diesem Zusammenhang wird von SCHOLPP noch in diesem Jahre abgeschlossen, dann ist der Umzug in die neue „Rohbaufabrik“ in Ebingen beendet.

Den Namen Groz-Beckert haben Sie sicherlich schon öfter gehört und wissen auch, daß das Unternehmen Nadeln für die Maschinenindustrie herstellt. Wenn Ihnen diese Information genügt, brauchen Sie diesen Artikel nicht weiterlesen. Wenn Sie jedoch mehr wissen wollen, dann möchten wir Ihnen an dieser Stelle Groz-Beckert etwas genauer vorstellen:

Groz-Beckert ist ein Familienunternehmen mit einer langen Tradition und bewegter Geschichte. 1852 gründeten Theodor Groz in Ebingen und Ernst Beckert in Chemnitz zwei eigenständige Unternehmen. Beide Firmen

waren in der Nadelherstellung tätig und sehr erfolgreich auf Ihrem Gebiet. So wurden damals schon Produktionsmaschinen für die Nadelherstellung selbst entwickelt und verfeinert.

Nationale und internationale Konkurrenz war auch damals schon kein Fremdwort, und so gab es schon früh die Überlegung der Fusion beider Betriebe.



Firmensitz und Stammwerk in Albstadt 1 (Ebingen)

1937 war es dann endlich soweit. Die Weltwirtschaftskrise von 1930 bis 1933 gab den endgültigen Ausschlag für die Entscheidung, die beiden Unternehmen zusammenzuführen. Es entstand Theodor Groz & Söhne und Ernst Beckert, Nadelfabrik, Commandit-Gesellschaft, kurz Groz-Beckert genannt.

Heute ist Groz-Beckert Marktführer auf dem Gebiet der Nadelherstellung. Mit der Produktion von über 10.000 aktuellen Nadeltypen ist Groz-Beckert in der Lage, „für jede Maschine, gleich wann, gleich wo sie gebaut wurde, die passende Nadel zu liefern“.

Zum Sortiment gehört die gesamte Palette an Strick- und Wirkmaschinenadeln, Näh- und Schuhmaschinenadeln sowie Filz- und

Gabelnadeln, die weltweit auf über 120 Märkten vertrieben werden. Der Exportanteil liegt bei über 80%.

Ein Grund für den Erfolg Groz-Beckerts ist die internationale Ausrichtung des Unternehmens. Schon 1918, als Groz-Beckert noch aus zwei eigenständigen Firmen bestand, schlossen sich die beiden Konkurrenten zur Gründung einer gemeinsa-

men Verkaufsstelle in den USA zusammen. Und bereits in den fünfziger Jahren begann Groz-Beckert mit dem Aufbau von Produktionsstätten im Ausland. Heute produziert Groz-Beckert an Standorten in Deutschland, Portugal, der Tschechischen Republik, in Kanada, Indien und China. Die allgemein schwierige Lage der Textilindustrie und die wirtschaftlich angespannte Situation in den GUS-Staaten sowie die Konflikte im ehemaligen Jugoslawien hatten wiederum 1994 negative Auswirkungen auf die Absatzmöglichkeiten des Konzerns. Jedoch sorgte ein hauptsächlich auf den Märkten in den USA, im Fernen Osten und in Lateinamerika erzielt Umsatzplus für Zuwachsraten bei Groz-Beckert.

Zur Zeit beschäftigt Groz-Beckert weltweit ca. 5.600 Mitarbeiter/-innen, davon ca. 2.100 im Stammhaus Deutschland.

Soziales Engagement steigert die Motivation der Mitarbeiter. Dies erkannte das Unternehmen frühzeitig: Schon 1888 unterhielt Groz-Beckert eine eigene Betriebskrankenkasse, und seit 1929 besteht eine betriebliche Altersversorgung. 1952 wurde schließlich ein Partnerschaftsvertrag zwischen den Unternehmens-eigentümern und den Mitarbeitern geschlossen, der die Mitarbeiter seither am Ertrag des Unternehmens beteiligt.

Die Prognosen des Unternehmens für die Zukunft sind positiv, doch hält man, bei einem Personal- und Sozialkostenanteil von knapp 50% des Umsatzes, Kosteneinsparungen im Personalbereich für unumgänglich. Eine restriktive Einstellungspolitik und die Ausnutzung der natürlichen Fluktuation sollen dies gewährleisten.

Auch wenn in Zukunft, u.a. durch Globalisierung der Textilindustrie, der Kosten- und Preisdruck auf Groz-Beckert weiterhin zunehmen wird, gibt es für dieses Unternehmen keinen Grund „den Kopf in den Sand zu stecken“. In der Vergangenheit hat Groz-Beckert mehr als einmal bewiesen, daß es Schwierigkeiten gut bewältigt und sogar gestärkt aus ihnen hervorgeht.

Termine...Termine...Termine...Termine...

IFRA
96

IFRA
in Genf
vom 14. bis 17.10.96

Euro-BLECH
96

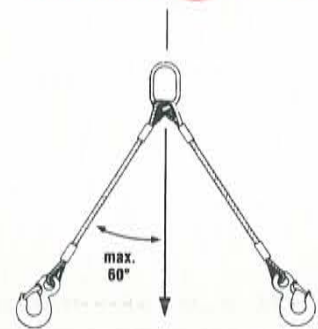
Euro-BLECH
in Hannover
vom 22. bis 25.10.96

Bitte vormerken!

Die SCHOLPP Montage GmbH ist wieder auf den Fachmessen des grafischen Gewerbes sowie der Blechumformung mit einem umfangreichen Informationsstand vertreten, und zwar: IFRA in Genf vom 14. bis 17.10.96 und Euro-BLECH in Hannover vom 22. bis 25.10.96. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



Am Stahldrahtseil hängt alles



„Maßarbeit mit schwerster Last“ bedeutet für uns täglich das Bewegen von Lasten und Gütern. Hierbei geht nichts ohne Stahldrahtseile als Anschlagmittel beim Heben und Transportieren. Im Vergleich zu Ketten sprechen eine hohe Schmiegsamkeit und niedrigere Anschaffungskosten für das Stahlseil.



Der richtigen Abstimmung der Anschlagseile auf die zu hebende Last bzw. auf das beteiligte Hebezeug kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu. Dabei spielt der Neigungswinkel eine zentrale Rolle. Unter dem Neigungswinkel versteht man den Winkel zwischen dem geneigten Strang und der Lotrechten: Dabei gilt, je größer dieser Winkel wird, desto größer werden die in dem Seil wirkenden Kräfte. In der Praxis wird zwischen den zwei Bereichen des Neigungswinkels 0° bis 45° und über 45° bis 60° unterschieden.

Um den Anforderungen gerecht zu werden wird mind. ein Durchmesser von 8 mm und eine Nennfestigkeit von 1770 N/mm² benötigt. Beim Anschlagen werden bei uns wie auch in der Bauwirtschaft ein- oder mehrsträngige Hakenseilgehänge und Schlaufen oder Endlosseile (Lastschlingen) verwendet.



Beim max. zulässigem Neigungswinkel von 60° ist die in einem Seil wirkende Zugkraft genauso groß wie das Lastgewicht. Deshalb darf der Neigungswinkel eines Stranges nicht größer als 60° sein!

Cabrio oder LKW?



Das Team der Autovermietung Rösch GmbH, die seit Ende 1995 zur SCHOLPP-Gruppe gehört, vermietet Fahrzeuge, vom Cabrio bis zum Lkw, vom Transporter bis zum Oldtimer.

Mit Schwerpunkt im Großraum Stuttgart bietet Rösch Autovermietung, Fahrzeughandel, Fuhrparkmanagement und Transport-Logistik an. Standorte sind Reutlingen (Sitz der Hauptverwaltung), Fellbach, Göppingen und Tübingen – mit Stationen in Schorndorf und Balingen, Nagold und Nürtingen, Rottenburg und Leonberg.

Aus der Familie von Gisela Schäfer, die das Unternehmen aufgebaut und 30 Jahre erfolgreich geleitet hat, stand kein Nachfolger bereit. Mit der SCHOLPP-Gruppe hat sie aber einen kompetenten, mittelständischen Partner gefunden, der seine klassischen Geschäftsfelder durch die der Autovermietung ergänzt.

Die Geschäftsführung hat am 1. April 1996 Hans Ulrich Scholpp übernommen, Gisela Schäfer bleibt 1996 beratend im Unternehmen.

RÖSCH
PS zum Mieten.

Die klassischen Automobile von Mercedes-Benz vermietet Rösch exklusiv in Zusammenarbeit mit dem Mercedes-Benz Classic Center für Liebhaber der automobilen Kultur. Einen Anlaß gibt es immer.

Keine Vermietung ohne Fahrzeughandel: Gebrauchte-Fahrzeuge aus der Vermietung wie auch Neu-Fahrzeuge werden von Rösch angeboten. Der Kfz-Handel ergänzt das Leistungsspektrum der SCHOLPP-Gruppe.

Im Fuhrparkmanagement (Car-Logistik) laufen Fahrzeuge in Langzeitmiete, die dem Kunden eine sichere Kalkulationsgrundlage bei der Gestaltung seines Fuhrparks geben.

Für UPS – United Parcel Service ist Rösch ein flexibler Vertragspartner und optimiert mit einem festen Fuhrpark und geschultem Personal die Zustellung und Abholung von Paketen.



SCHOLPP ist aktiv im Umweltschutz

ELEKTROANTRIEB

haben insgesamt sechs neu angeschaffte Geräte der SCHOLPP Montage GmbH. Im einzelnen handelt es sich um zwei 3-t-Elektrostapler, zwei 5-t-Elektrostapler und zwei 10-t-Industriekrane, im SCHOLPP-Jargon nach dem italienischen Hersteller Manghi-Kran genannt. Die verstärkte Nachfrage nach Hebe- und

Montagearbeiten in Werkshallen machte diese Investitionen erforderlich, wir sprechen hier von einem Gesamtvolumen von rund DM 804.000,-.





Mein Hobby: SCHOLPP-Modelle

Modellbau-Fan Heinz Schollmayer

Seit 17 Jahren bei SCHOLPP, gehört Heinz Schollmayer zu einem unserer langjährigen Mitarbeitern. Begonnen im Fuhrpark lernte er vom Kran bis Montagegerät nach und nach jede Schraube kennen. Während seiner Montagezeit war er in vielen Ländern tätig - 1992 sogar in Hongkong. Mittlerweile „seßhaft“ geworden, ist er für die Montage-Vorbereitung in der Stuttgarter Hauptverwaltung verantwortlich.



Von Anfang an von den „PS-Kolossen der Straße“ fasziniert, lebt er heute diese Faszination mit seiner Sammel- und Bastlerleidenschaft für Lkw-Modelle im Maßstab 1:50 bis 1:87 aus.

Während er bei SCHOLPP für tonnenschwere Stahlkonstruktionen verantwortlich ist, hat er in seinem filigranen Hobby den richtigen Ausgleich zu seiner Arbeit gefunden.

Spezialisiert hat er sich neben dem „Supern“ von Fahrzeugen von SCHOLPP mittlerweile auf Werbemodelle der Firma Mercedes-Benz, um die bislang auf ca. 600 Modelle angewachsene Sammlung überschaubar zu halten.

Sehr begehrt in Sammlerkreisen sind seine speziellen Eigennachbauten von SCHOLPP-Fahrzeugen die, nach eigenen Angaben, einen Marktwert von bis zu 500-600 DM haben dürften. Für die Zukunft ist ein Nachbau eines der in der SCHOLPP Montage GmbH eingesetzten hydraulischen Portale vorgesehen. Wir werden dies mit Interesse verfolgen und wünschen ihm noch viel Spaß bei seinem tollen Hobby.

Impressum

Herausgeber:
ALFRED SCHOLPP
GmbH & Co. KG
Am Mittelkai 20
70327 Stuttgart
Telefon 07 11/9 32 82-0
Telefax 07 11/9 32 82-33

Erscheinungsweise:
ca. halbjährlich

Redaktion:
Klaus Scholpp,
Martin Scholpp, Manfred Ellis,
Oliver Streich

Gestaltung:
CD/S Concept & Design,
Stuttgart

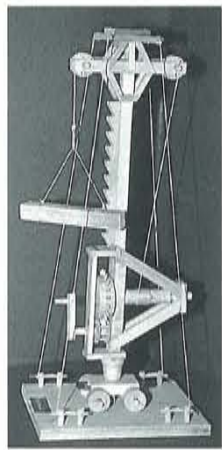
Anzeigen:
Telefon 07 11/9 32 82-55
Telefax 07 11/9 32 82-33

Copyright
ALFRED SCHOLPP
GmbH & Co. KG, Stuttgart
Nachdruck, auch einzelner
Teile, nur nach Genehmigung
des Herausgebers.

Kran-Geschichte

Die Erfindungen des Leonardo da Vinci

Leonardo da Vinci (1452-1519) zählt zu den größten Männern der abendländischen Kulturgeschichte. Es ist nicht allein die große Vielfältigkeit, die sein Leben auszeichnet - er war Künstler, Architekt, Musiker, Wissenschaftler, Geologe, Physiker, Zeichner -, sondern die weit über seine Zeit hinausweisenden Einsichten und seine einzigartige Begabung.

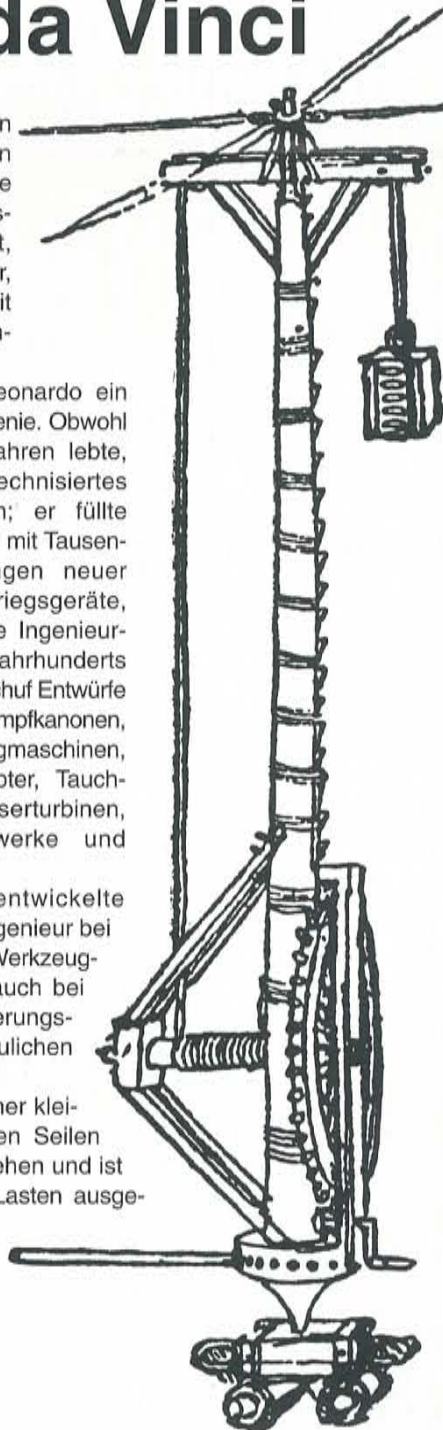


Bis ins kleinste Detail:
Der Kran von da Vinci, nach-
gebaut von Klaus Scholpp

Als Erfinder war Leonardo ein außerordentliches Genie. Obwohl er vor über 450 Jahren lebte, sah er ein hochtechnisiertes Zeitalter anbrechen; er füllte seine Skizzenbücher mit Tausenden von Zeichnungen neuer Maschinen und Kriegsgeräte, von denen viele die Ingenieurtechniken des 20. Jahrhunderts vorwegnehmen. Er schuf Entwürfe für Panzerwagen, Dampfkanonen, Wurfgeschosse, Flugmaschinen, Fallschirme, Helikopter, Tauchausrüstungen, Wasserturbinen, Drehkräne, Hebewerke und Zahnradgetriebe.

Unter anderem entwickelte Leonardo auch Maschinen, die dem Zivilingenieur bei Arbeiten in der Werkstatt - in Form von Werkzeugmaschinen - zur Verfügung standen, wie auch bei Außenarbeiten im Kanalbau, bei Entwässerungs- und Baggervorhaben und bei städtebaulichen Aufgaben.

Der abgebildete Kran bewegte sich auf einer kleinen Laufkatze und wird an hochliegenden Seilen geführt. Er kann sich auf einem Zapfen drehen und ist mit Zahngetriebe zum Heben schwerer Lasten ausgestattet, ohne dabei zu schwerfällig zu sein. Wie diese ist jede seiner Erfindungen ein unerschöpflicher Quell, der Staunen und Anregungen erweckt und Leonardos überragende Begabung offenbart wie seine ungewöhnliche Fähigkeit, Zukünftiges vorwegzunehmen.



Mit freundlicher Genehmigung des Belser Verlages Stuttgart.
Quelle: Die Erfindungen des Leonardo da Vinci -
4. unveränderte Auflage - 1984.

Liebe Frau Lore

15.3.96

Lore Hassepaß bei SCHOLPP

Am 26. April ging für Lore Hassepaß ein langgehegter Wunsch in Erfüllung. Unsere Reaktion auf ihren netten Brief war die Einladung auf das Firmengelände der Hauptverwaltung am Mittelkai in Stuttgart.



Dort traf sie mit Herrn Mohr, „ihrem netten Kranfahrer“ zusammen, der sie durch die Firma führte und gerne bereit war, ihre zahlreichen Fragen zu beantworten.

Schon in früheren Jahren - in den Anfängen von SCHOLPP - imponierte der SCHOLPP-Slogan „Maßarbeit mit schwerster Last“ der heute 82jährigen. Von ihrer früheren Tätigkeit beim Otto-Graf-Institut an der Universität Stuttgart, wo sie im Bereich Materialprüfung im Einkauf tätig war, rührt ihr bis heute ungebrochenes Interesse am Heben, Bewegen und Transportieren von schweren Lasten - der Faszination an „Maßarbeit mit schwerster Last“.

Firma Scholpp
Am 23.03.96 wurde durch die
Firma am Bethesda-Krankenhaus
der Kran abgebaut. Schon lange
wollte ich mal Benze eines solchen
Abbaus sehen - nun hatte ich
glück diesen Termin zu erfahren -
Bei der Pause sprach ich ihren
Fahrer u. Donleur auf seine Arbeit
an. - Er war so nett - ließ sich
ansprechen u. erklärte mir -
- seine fopm mit könnt ich sein
wie allen so ist.

Wie Sie sehen, habe ich fotografiert
u. bitte Sie nun ihm diese Fotokopie
zu geben, damit er sieht, was er
da so leicht u. elegant zur
Ende bringt.

Ihre Firma ist mir mit dem
Weibespruch schon lange ein
Begriff. 1956 bereits am Best Hoff
waren Sie tätig - auch ich war
dort u. Ihr Slogan war dort „in“!

Mit freundlichen Grüßen
Lore Hassepaß



Neues aus dem 60er-Club

180 Jahre Lebenserfahrung oder 106 Jahre SCHOLPP-Erfahrung



Anlaß für einen kleinen firmeninternen Umtrunk Ende Februar war der 60. Geburtstag von Peter Streich (Stgt.). Firmengründer Alfred Scholpp ließ es sich nicht nehmen einem seiner langjährigen Mitarbeiter persönlich zu gratulieren. Seit 1962 bei SCHOLPP, gehört der heutige "Hobby-Radfahrer" mittlerweile zum Inventar der Stuttgarter Hauptverwaltung, die er all die Jahre wesentlich mitprägte und wo er heute in der Disposition alles fest im Griff hat.



Ebenfalls allen Grund zum Feiern hatte Manfred Wünsche, der im Kreise seiner Familie die Glückwünsche zu seinem 60. Geburtstag von Klaus Scholpp entgegennehmen konnte. Manfred Wünsche, der 1963 als Kranfahrer bei SCHOLPP begann, ist heute in der Montage jedermann als kompetenter Richtmeister ein Begriff.

Mit Toni Küber (Stgt.) feierte Ende letzten Jahres „ein Mann der ersten Stunde“ seinen 60. Geburtstag. Begonnen bei Alfred Scholpp als Fahrer eines Silo-Zement-Zuges war er der erste Kranfahrer bei SCHOLPP-Autokrane 1956. Nach vielen Jahren als Kranfahrer ist er nun im technischen Außendienst für jedermann ein kompetenter Ansprechpartner.



Hier gibt's was zu gewinnen!

10 SCHOLPP-Uhren

und

20 Tieflader/herpa

Der Neigungswinkel spielt bei der Abstimmung der Anschlagseile auf die Maximallast eine zentrale Rolle.

Unsere Frage lautet:

Wie groß ist bei max. zulässigem Anschlagswinkel die im Anschlagseil wirkende Zugkraft bei einem Lastgewicht von 4 t?

Lösung bitte auf unser starkes Fax!

Personalien Personalien Personalien Personalien Pers

30 Jahre bei SCHOLPP



Die Geschäftsleitung mit dem Jubilar Joachim Hess (Mitte)



Martin Scholpp gratuliert Wilhelm Greiner

Ebenfalls gefeiert wurde in der Niederlassung Ettlingen, wo Herr Joachim Hess sein 30jähriges Firmenjubiläum hatte. Begonnen mit der Baukranmontage, wechselte er 1970 die Fronten und nahm im Büro Platz, wo er im Oktober 1974 die Leitung der Niederlassung übernahm.

30jähriges hatte auch Wilhelm Greiner, der während der ersten drei Jahre als Kranfahrer, in den folgenden 25 Jahren in der Montage tätig war und dessen große Erfahrung seit 2 Jahren in der Montagevorbereitung Heinz Schollmayer von großem Nutzen ist.

DER HAUPTPREIS

Große Resonanz und entsprechend viele Zuschriften auf unser erstes Gewinnspiel.

Frage RedAktion 1: 35.000 PS oder über 35.000 PS, gab es doch einige, die **Wieviel PS hat SCHOLPP?** PS, gab es doch einige, die – vielleicht auch per Zufall – **(Stand: 30.05.95)** – vielleicht auch per Zufall – **Hier die richtige Lösung:** eine andere Zahl nannten. **38.299 PS.**

Hauptgewinner ist Herr Heinz Wolfangel, der mit Begnügten sich viele Einsender mit der Antwort 36.251 PS unserer „heißen



Klaus Scholpp gratuliert Heinz Wolfangel zum Hauptgewinn

Zahl" am nächsten kam und den Hauptgewinn – ein Mountain-Bike – in Empfang nehmen konnte. Herzlichen Glückwunsch vom SCHOLPP-Team an Herrn Wolfangel und natürlich auch Glückwünsche an alle übrigen Gewinner, die wir per Post oder telefonisch verständigt haben.

Nochmals Danke an alle Teilnehmer, vielleicht klappt es bei Ihnen ja beim nächsten Mal!

Das starke Fax!

Gleich abfaxen an 07 11/9 32 82-33



Lassen Sie nicht zu, daß andere mehr wissen oder mehr bekommen als Sie!

Firma _____ Name _____
 Straße _____ PLZ/Ort _____
 Telefon _____ Fax _____

Meine Lösung lautet: 2t 4t 8t

Ich möchte die RedAktion gerne weiterverteilen. Bitte senden Sie noch ____ Exemplare.

Bitte senden Sie mir weitere Informationen über die SCHOLPP-Dienstleistungsgruppe

Meine Meinung zur neuen RedAktion Nr. 2:

Name _____ Straße _____ PLZ/Ort _____

Datum _____ Unterschrift _____

Bitte senden Sie die RedAktion auch an:
 Adresse _____

JUBILÄEN & GEBURTSTAGE

30 Jahre

Hess, Joachim Ettl.
 Greiner, Wilhelm Stgt.

25 Jahre

Nagel, Klaus Ettl.
 Valent, Stjepan Stgt.

20 Jahre

Wundrak, Rosemarie Stgt.
 Blum, Jürgen Ettl.
 Djekic, Slobodan Stgt.
 Vogel, Artur Ettl.
 Krieg, Siegfried Ettl.

15 Jahre

Ackermann, Paul Frankf.
 Trbara, Mato Ettl.
 Weidisch, Dietmar Stgt.

10 Jahre

Jung, Isolde Frankf.
 Wernicke, Rosemarie Chem.
 Weber, Raimund Frankf.

70. Geburtstag

Scholpp, Alfred Stgt.

60. Geburtstag

Streich, Peter Stgt.
 Wünsche, Manfred Stgt.
 Küber, Toni Stgt.

50. Geburtstag

Dewart, Bernd Chem.
 Ackermann, Paul Frankf.

40. Geburtstag

Wanic, Peter Stgt.
 Hinger, Roland Heilb.
 Machnitzke, Dietmar Heilb.

RedAktion gratuliert und wünscht allen alles Gute auf ihrem weiteren Lebensweg.

