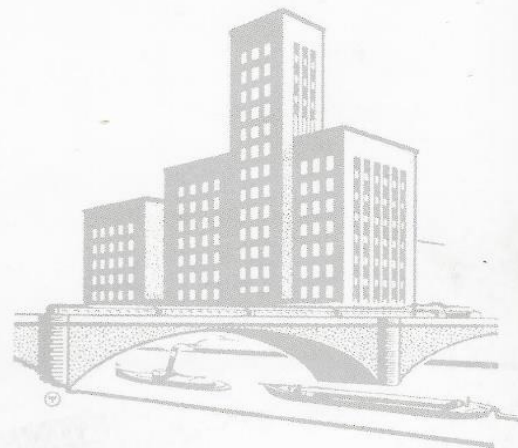




**1924-1999**

**75 Jahre HIMMEL u. PAPESCH**





## Brücken in die Zukunft



Gründung des Baugeschäfts HIMMEL u. PAPESCH in Berlin-Lankwitz durch den Baumeister August Heinrich Himmel und den Kaufmann Rudolf Papesch.

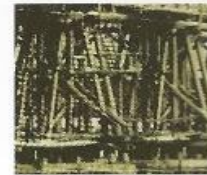
Schnell entwickelt sich HIMMEL u. PAPESCH zu einem florierenden Baugeschäft.

Zu den Schwerpunkten der Firma gehören die Erbauung von Stahlbetonbrücken für Straße und Bahn, Gleisbau, Hilfsbrücken, Verbauten und Hochbauten.

HIMMEL u. PAPESCH gehört mit über 1000 Beschäftigten zu den großen Unternehmen der Branche.

## 1924





Im Laufe des 2. Weltkrieges werden bis zu 90 Prozent der Gebäude, Maschinen und Material zerstört. Bei Kriegsende 1945 bleiben einige Kleingeräte in Berlin sowie ein Brückenbauzug übrig, der sich aus der Ukraine nach Westdeutschland, Blankenheim bei Bebra, rettet: Die Geburtsstunde von HIMMEL u. PAPESCH in Bebra. Für den Beginn wird eine Holzbaracke als Büro eingerichtet. Herr Dipl.-Ing. Stierl übernimmt die Führung der Firma in Bebra und Herr Himmel sen. führt das Geschäft in Berlin weiter.

## bis 1950

Bis 1950 werden überwiegend Wiederaufbauarbeiten an Brücken und Gleisen der Deutschen Bundesbahn durchgeführt. Gleisbauarbeiten, wie zum Beispiel der Umbau des Göttinger Bogens in Bebra, erfordern viel Arbeit von Hand. Trotz der Zonenrandlage entwickelt sich die Zweigniederlassung rasch zu einem beachtlichen Betrieb mit bis zu 500 Beschäftigten.

## 1956

HIMMEL u. PAPESCH erstellt die erste Brücke außerhalb der Gleise, die später im Schutz von Hilfsbrücken eingeschoben wird. Dieses Tätigkeitsfeld entwickelt sich in den Folgejahren zu einem Spezialgebiet der Firma. Im gleichen Jahr schafft sich die Firma den ersten Seilbagger an. Mit der Entwicklung der Hydraulik-Geräte kommt im Jahre 1960 erstmals eine dieser Maschinen zum Einsatz. Für den Gleisbau wird eine Stopfmaschine gekauft.

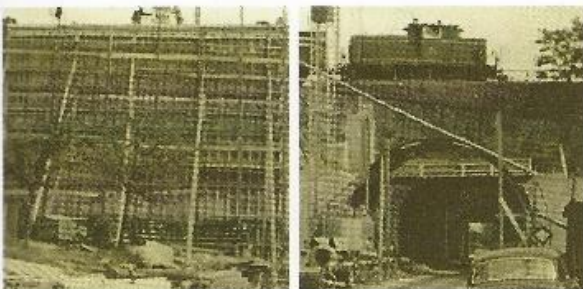


Die Herren Dipl.-Ing. Hans Mohr und  
Dipl.-Ing. Wolfgang Himmel  
treten als Gesellschafter in die Firma ein.

**1959**

**1964**

Das jetzige Bürogebäude  
in der Kasseler Straße in Bebra  
wird gebaut.



Zum 1. Januar 1972 scheiden die Mitgesellschafter Stierl und Mohr aus Altersgründen aus der Gesellschaft aus. Herr Dipl.-Ing. Wilfred Gnauert, der seit 1966 im Brückenbau der Firma tätig ist, übernimmt deren Anteile.

Im Jahre 1974 verstirbt der Gründer der Firma HIMMEL u. PAPESCH, Herr Himmel sen. Die Anteile gehen auf Herrn Himmel jun. und Herrn Wilfred Gnauert über.

**1972-74**

In den Folgejahren wird der Brückenbau immer weiter ausgebaut und der Gleis-, Straßen-, Kabel- und Kanalbau weitergeführt.

Neben dem Brückenbau werden in erheblichem Umfang Ramm- und Bohrarbeiten durchgeführt und weitere Geschäftsfelder, wie Ankertechnik, Microtunneling, Bauwerkssanierung und Felssicherung kommen hinzu.

In Frankfurt/Main-Rödelheim wird ein Lagerplatz mit Unterkünften eingerichtet.

1993 scheidet Herr Himmel aus der Firma aus, Herr Wilfred Gnauert übernimmt seine Gesellschafteranteile.

Nach Öffnung der innerdeutschen Grenze wird 1994 eine Niederlassung in Erfurt gegründet und 1995 ein Lagerplatz in Thörrey bei Erfurt gekauft.

Außerdem wird ein Platz für Spundbohlen und Träger in Bebra eingerichtet.

Aufgrund unserer 75-jährigen Erfahrung sind wir davon überzeugt, dass es uns mit Hilfe unserer etwa 120 hochqualifizierten und -motivierten Mitarbeiter – unterstützt durch modernste Technik – gelingen wird, auch weiterhin »Brücken in die Zukunft« zu bauen.

## 1993–95

## 1996–99

## Brücken in die Zukunft

1996 tritt Herr Dipl.-Ing. Jörg Gnauert in die Firma ein. Im Januar 1998 übernimmt er die Firmenanteile von seinem Vater.

Die Firma wird seitdem von Vater und Sohn geführt.

Im selben Jahr werden die neue Werkstatt und der Bauhof in der Philipp-Reis-Straße in Bebra fertiggestellt.

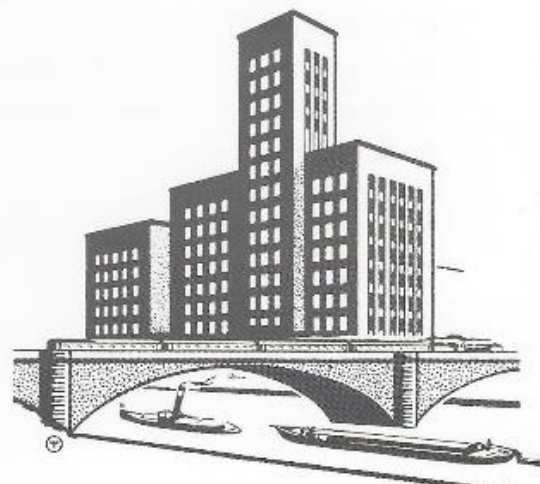
1999 feiert die Firma ihr 75-jähriges Bestehen.





**1924-1999**

**75 Jahre HIMMEL u. PAPESCH**





<b>VORWORT</b>	<b>Seite 5</b>		
<b>IMPRESSIONEN AUS DEN ANFÄNGEN</b>	<b>Seite 6</b>		
<b>BETRIEBSGELÄNDE UND FUHRPARK</b>	<b>Seite 16</b>		
<b>UNSER LEISTUNGSSPEKTRUM</b>	<b>Seite 20</b>	Ingenieurbau	Seiten 21–23
		Verbautechnik, Behelfsbrücken	Seiten 24–25
		Einschieben, Heben und Senken von Brücken	Seiten 26–29
		Spezialtiefbau, Bohrpfahlgründung	Seiten 30–31
		Ankertechnik	Seiten 32–33
		Microtunneling, bemannter Vortrieb	Seiten 34–35
		Bauwerkssanierung, Spritzbetonarbeiten	Seiten 36–37
		Felssicherung	Seiten 38–41
		Kanal- und Straßenbau	Seiten 42–43
<b>AUSBLICK</b>	<b>Seite 44</b>		



Wer die Geschichte seiner Firma kennt,  
versteht ihr Wirken in der Gegenwart,  
wer seine Firma versteht,  
wird das Seine für ihre Zukunft leisten.



## VORWORT

Anlässlich unseres großen Jubiläums gibt Ihnen diese Lektüre einen kleinen Einblick in die Geschichte unseres Unternehmens und präsentiert das, worauf wir heute stolz sind: das innovative Leistungsprofil von HIMMEL u. PAPESCH.

Gleichzeitig möchten wir damit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie allen ehemaligen Mitarbeitern Dankeschön für das bemerkenswerte Engagement sagen.

Bei unseren Auftraggebern möchten wir uns für das entgegengebrachte Vertrauen bedanken – wir werden auch weiterhin alles daran setzen, für die anspruchsvollen Anforderungen, effiziente wie individuelle Lösungen zu finden.

Wir verstehen das Bauen seit jeher als Gemeinschaftsarbeit von Auftraggeber, Architekten, Ingenieuren und der Baufirma, mit ihren Arbeitern auf der Baustelle, Polierern, Bauleitern sowie der Verwaltung.

Durch diese Zusammenarbeit erhalten wir die Bestärkung, außergewöhnliche Wege zu gehen und sie ermöglicht es uns, da zu stehen, wo wir heute sind.

Dipl.-Ing. Wilfred Gnauert

Dipl.-Ing. Jörg Gnauert

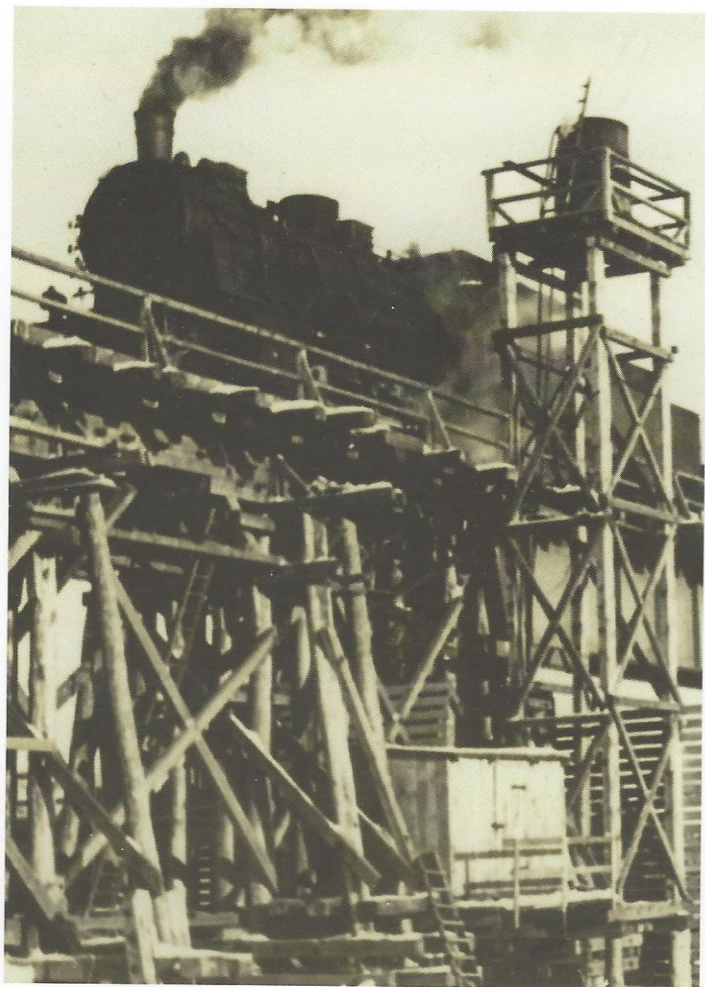
Geschäftsführung HIMMEL u. PAPESCH, Bauunternehmung GmbH u. Co. KG

## IMPRESSIONEN AUS DEN ANFÄNGEN

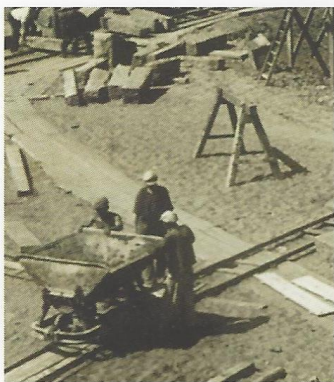


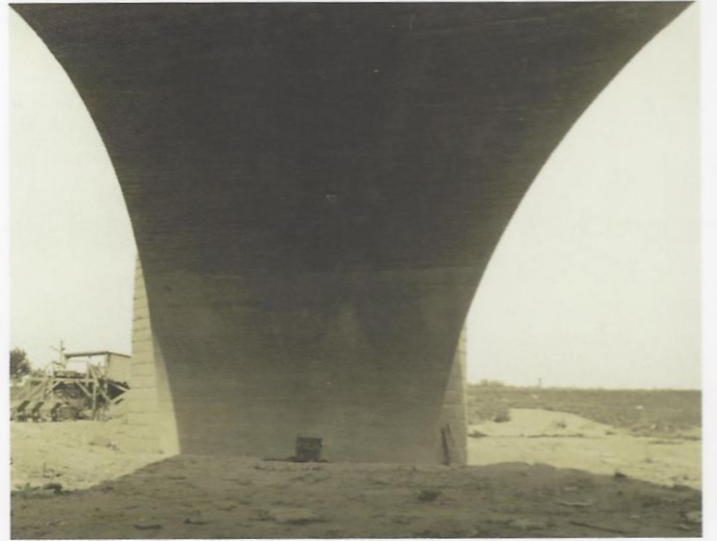
Seiten 8 | 9

---



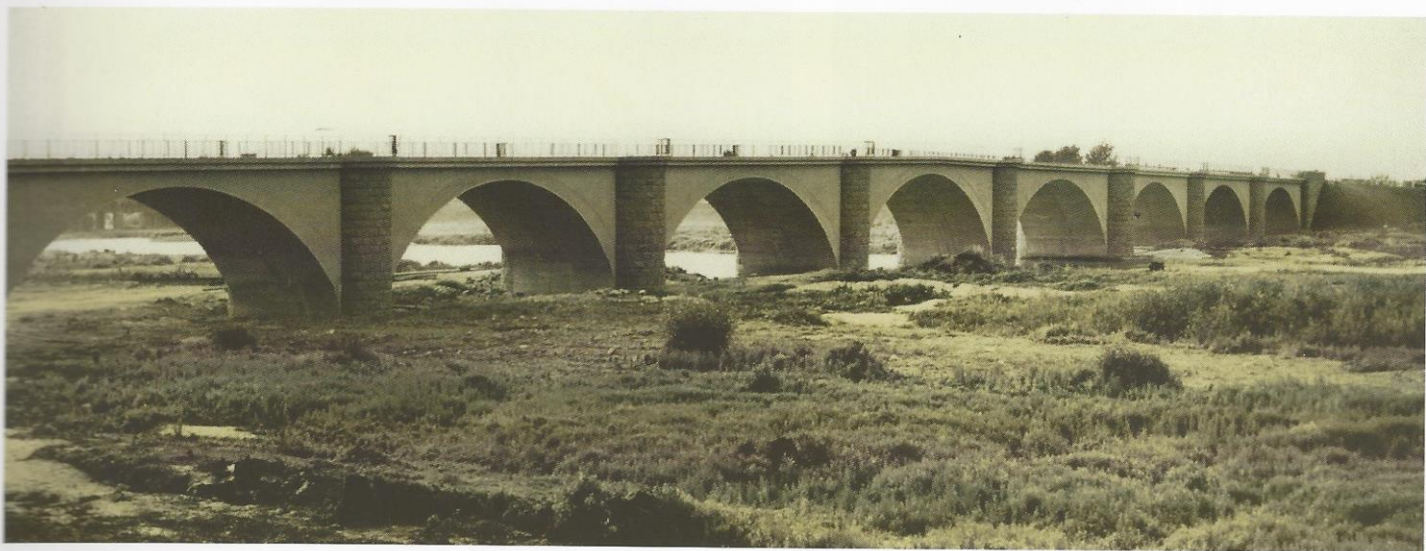
Eisenbahn-Notbrücke über die Warthe bei Wronke





Seiten 10 | 11

---





Seiten 12 | 13

---



01 Straßenbrücke, Bahnhofstraße Samter

02 Hölzerne Umleitung, Samter

03 Dreigelenkbogenbrücke, Hindenburgstraße Frankfurt/Oder





Seiten 14 | 15

---



01 Einbau einer Hilfsbrücke mit Eisenbahnkranen

02 Straßenbauarbeiten in Bebra-Ronshausen



01

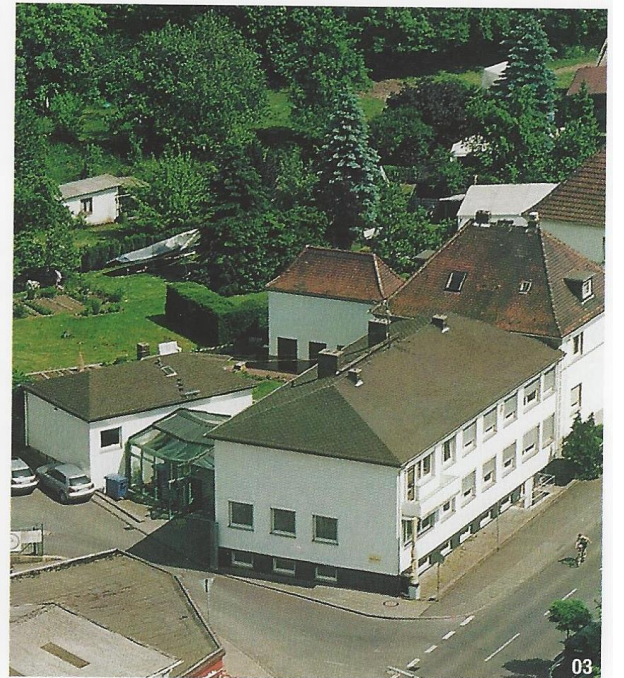


02

01 Lagerplatz und Werkstatt im Industriegebiet Bebra, Philip-Reis-Straße 2-4

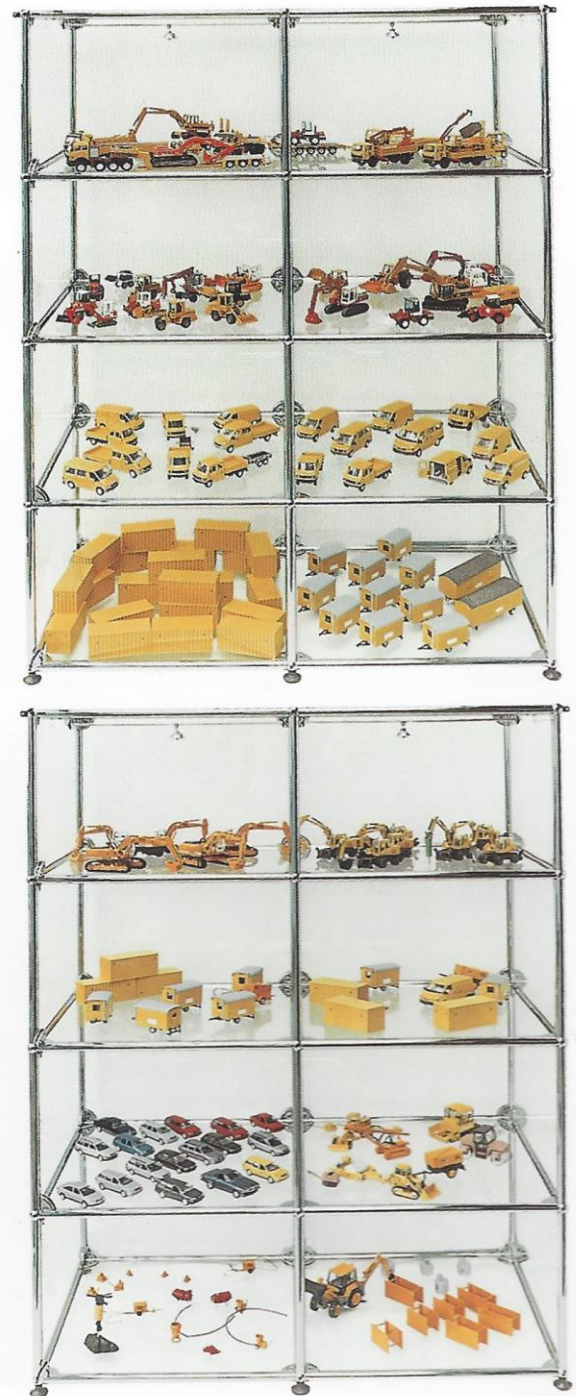
02 Spundbohlenplatz im Industriegebiet Bebra

03 Verwaltungsgebäude in Bebra, Kasseler Straße 28a



Seiten 18 | 19

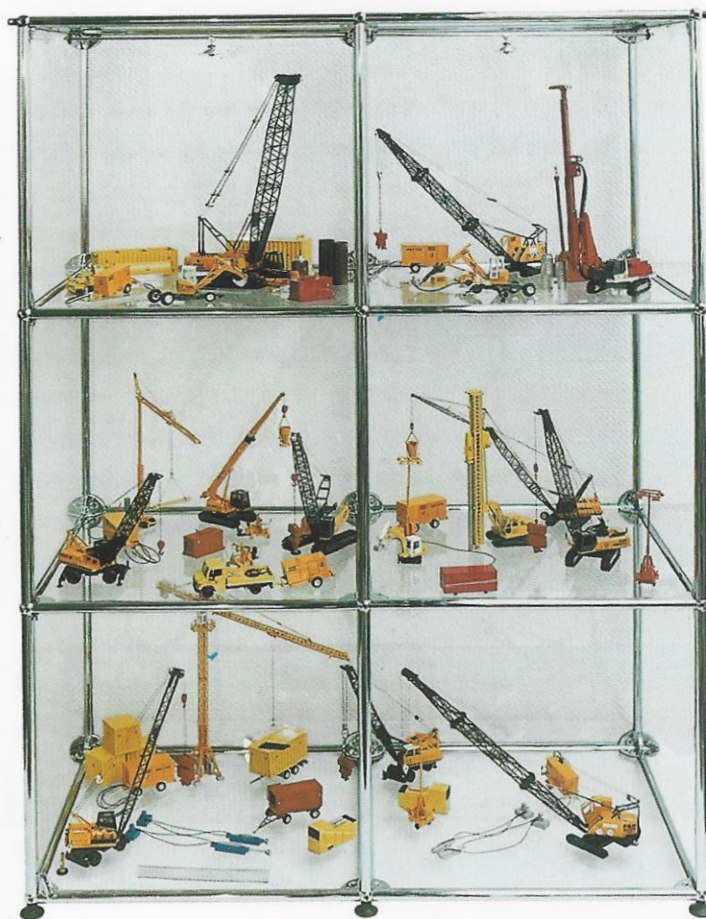
---



## Fuhrpark und Maschinen von HIMMEL u. PAPESCH

Unsere Unternehmensgeschichte zeigt auf, dass wir von Beginn an aufgeschlossen gegenüber Neuerungen auf den Gebieten der Gerätetechnik und der Bauverfahren waren und diese Tradition bis heute verfolgen: Mit dem Einsatz der Dampfmaschine, später des Verbrennungs- und Elektromotors, begann eine tiefgreifende Umwälzung der Bautechnologie. Diese Entwicklung wurde bei HIMMEL u. PAPESCH frühzeitig erkannt, weshalb bereits damals ständig in neue Maschinen und Geräte investiert wurde, um händische Arbeit durch Maschinenarbeit zu ersetzen und die Arbeit der Bauleute zu erleichtern.

Wir nutzen unseren Maschinen- und Fuhrpark seit jeher so effizient wie möglich, mit intelligenter Einsatzplanung, hervorragendem Bedienungspersonal sowie der entsprechenden Wartung und Pflege. Um stets eine optimale Einsatzbereitschaft unserer Maschinen zu gewährleisten, haben wir firmenintern eine neue Werkstatt errichtet, wo unser erfahrenes Werkstattpersonal fast alle Wartungs- und Reparaturarbeiten selbst durchführt. Die technische Leitung disponiert das vielseitige Gerät sinnvoll und die anfallende Transportleistung wird flexibel mit unseren eigenen Tiefladern bzw. unserem Tiefbett durchgeführt. Dennoch, letztlich entfalten die Geräte Ihre volle Leistungsfähigkeit erst durch unser qualifiziertes, erfahrenes und hochmotiviertes Personal.



Um unseren Mitarbeitern und Besuchern einen Überblick über unsere vielseitigen Geräte zu geben, haben wir im Empfang des HIMMEL u. PAPESCH-Verwaltungsgebäudes alle Modelle unseres Fuhrparks und unserer Maschinen ausgestellt.





Seiten 20 | 21

## UNSER LEISTUNGSSPEKTRUM

01 Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, Knoten B 455, Ast Wiesbaden, 1998/1999

02 siehe Abb. 01



01



02

## Ingenieurbau

Aus den gewachsenen Anforderungen im Personen- und Güterverkehr auf der Straße und Schiene ergeben sich die vielfältigsten Problemstellungen, an deren Lösung wir mitarbeiten. Wir sind im Ingenieurbau in den Bereichen der Straße und Eisenbahn tätig. Eine besondere Tradition können wir im Sektor des »Bauens unter rollendem Rad« im Eisenbahnbrückenbau vorweisen. Bei dieser Bauweise werden Hilfsbrücken eingebaut, über die die Eisenbahn weiter in ihrer »alten Spur« fahren kann. Im Schutze dieser Hilfsbrücken werden Unterbauten oder auch ganze Brücken gebaut. Beim Ausbau der Hilfsbrücken werden die zumeist seitlich hergestellten Überbauten quer eingeschoben und in ihre endgültige Lage abgesenkt. Erstmals haben wir 1956 in einer »Sperrpause« einen Überbau seitlich eingeschoben. Dieser Bereich hat sich stetig zu einem Spezialgebiet unserer Firma entwickelt. Durch die Verbindung von Tradition und Innovation gelangen wir zum Erfolg: Bei vielen Aufträge erhalten wir aufgrund unserer Sonderanschläge den Zuschlag, in denen wir unsere ganze Erfahrung, unser Know-how, unsere Spezialtechnik sowie unser hoch motiviertes und qualifiziertes Personal zum Einsatz bringen. Im Bereich des Ingenieurbaus sind wir überregional, ja bundesweit tätig.

Seiten 22 | 23

---

- 01 Strecke Frankfurt/Main – Göttingen, Eisenbahnüberführung  
Flutbrücke Bebra-Blankenheim, 1996
- 02 Schnellbahnverbindung Hannover – Berlin, PA 1.4, Notwegbrücke  
Meierei Nauen-Behnitz, 1997
- 02 Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 7/8.1, Eisenbahnüberführung  
Schillerstraße Erfurt, 1998/1999





**Seiten 24 | 25**

---

- 01 Strecke Camburg–Probstzella, Rammarbeiten für Stützwand an der Saale, Dornburg, 1995
- 02 Strecke Halle–Guntershausen, Eisenbahnüberführung über die B7, Ortsumgehung Weimar (Westteil), 1998
- 03 Strecke Mainz–Frankfurt/Main, Rammarbeiten während einer Sperrpause, Eisenbahnüberführung Schnelser Weg, Raunheim, 1999
- 04 Strecke Friedberg–Hanau, Rammarbeiten für Widerlager (Seite Hanau), Assenheim, 1998





### Verbautechnik, Behelfsbrücken

Die mit den komplexen Bauaufgaben verbundenen Verbauarbeiten können wir mittels unserer umfangreichen Technik und unserem kreativen Engineering für unsere Bauvorhaben oder für Aufträge anderer Baufirmen realisieren.

Alle im Zuge der Verbauarbeiten notwendig werdenden Schweißarbeiten führen wir mit unseren etwa 12 ausgebildeten Schweißern selbst durch – wir besitzen den großen Eignungsnachweis.

Es stehen uns Seilbagger zwischen 20 und 100 Tonnen, Ramm-Mäkler, Hydraulikbagger und Zweiwegebagger mit Anbaurammen, Schlagrammen und Hochfrequenz-Vibrationsrammen mit einer Fliehkraft zwischen 100 und 240 Nm, teilweise auch variabel, zur Verfügung. Für ausgefallene Rammarbeiten setzen wir unseren Schwingmäkler ein.

Das hauseigene Spundbohlen- und Trägerlager versetzt uns, neben der erwähnten Gerätetechnik, in die Lage, sehr flexibel kurzfristig nahezu alle Verbauarbeiten durchzuführen. Sollten in diesem Zusammenhang Spritzbetonarbeiten notwendig werden, führen wir auch diese mit ausgebildetem Personal selbst aus.

Unsere Bohrgeräte in verschiedenen Größen ermöglichen es uns, neben Rammarbeiten auch Bohrträgerverbauten herzustellen.



Seiten 26 | 27

---

01 Steuercontainer mit Synchronhubanlage

02 Strecke Kassel–Göttingen, Durchpressung Rahmenbauwerk Rischenbach  
unter zweigleisiger, in Betrieb befindlicher Strecke, Hedemünden, 1996

03 Strecke Frankfurt/Main–Göttingen, Eisenbahnüberführung Flutbrücke,  
Querverschub des Überbaus, ca. 2500 Tonnen, Blankenheim, 1996



## Einschieben, Heben und Senken von Brücken

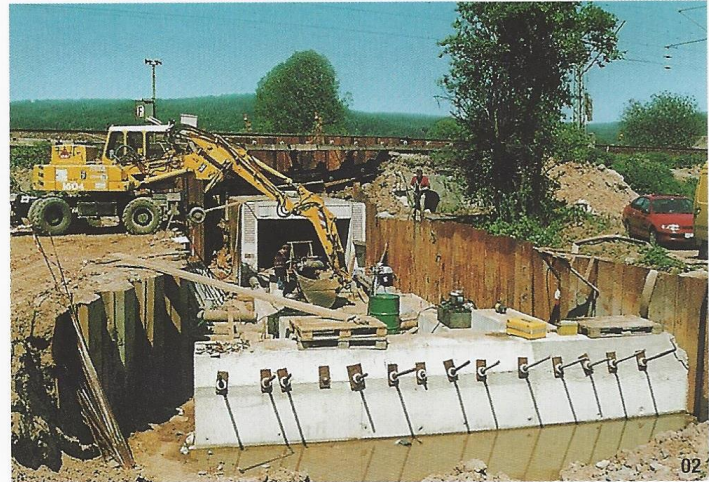
Diese Domäne hat sich seit 1956 zu einem Spezialgebiet unseres Unternehmens entwickelt. So können wir bei der Abwicklung spezifischer Aufträge nicht nur auf das außergewöhnliche Erfahrungsspektrum zurückgreifen, sondern ebenso die enorme Weiterentwicklung der technischen Geräte, über die wir verfügen, nutzen.

Beispielsweise für die Quer- und Längsverschiebe von Brücken über Pressen von bis zu 300 Tonnen, die einen Hub von bis zu 4000 mm gewährleisten.

Die Verschiebe der großen Brücken werden vorwiegend mittels PTFE-Verschublager auf poliertem Edelstahlblech durchgeführt. Leichtere Brücken werden mit Stahl auf Stahl verschoben.

Wachsende Anforderungen haben uns dazu bewegt, uns für komplizierte Hebe- und Senkvorgänge eine Synchronhubanlage anzuschaffen. Diese Anlage ermöglicht es uns, 8 Pressenstandplätze synchron, weggesteuert mit unter 1 mm Differenz anzuheben und abzusenken. Es handelt sich um ein PC-geregeltes Synchronhubsystem mit einem maximalen Arbeitsdruck von 700 bar.

Mit unserer Vershubtechnik können wir auch ganze Bauwerke durch Dämme mit offenem Schild schieben. 1996 haben wir in diesem Bauverfahren ein Rahmenbauwerk unter einer im Betrieb befindlichen, zweigleisigen Bahnstrecke »durchgeschoben«.



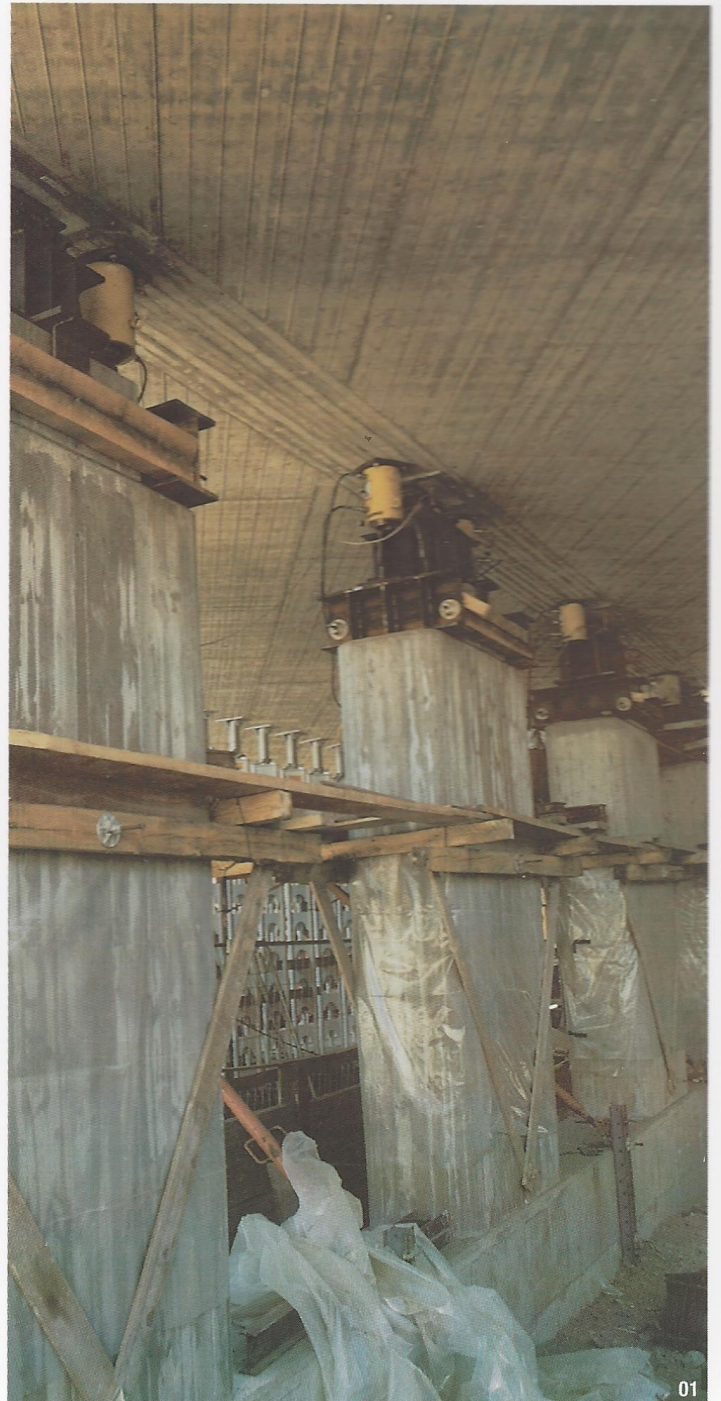


Seiten 28 | 29

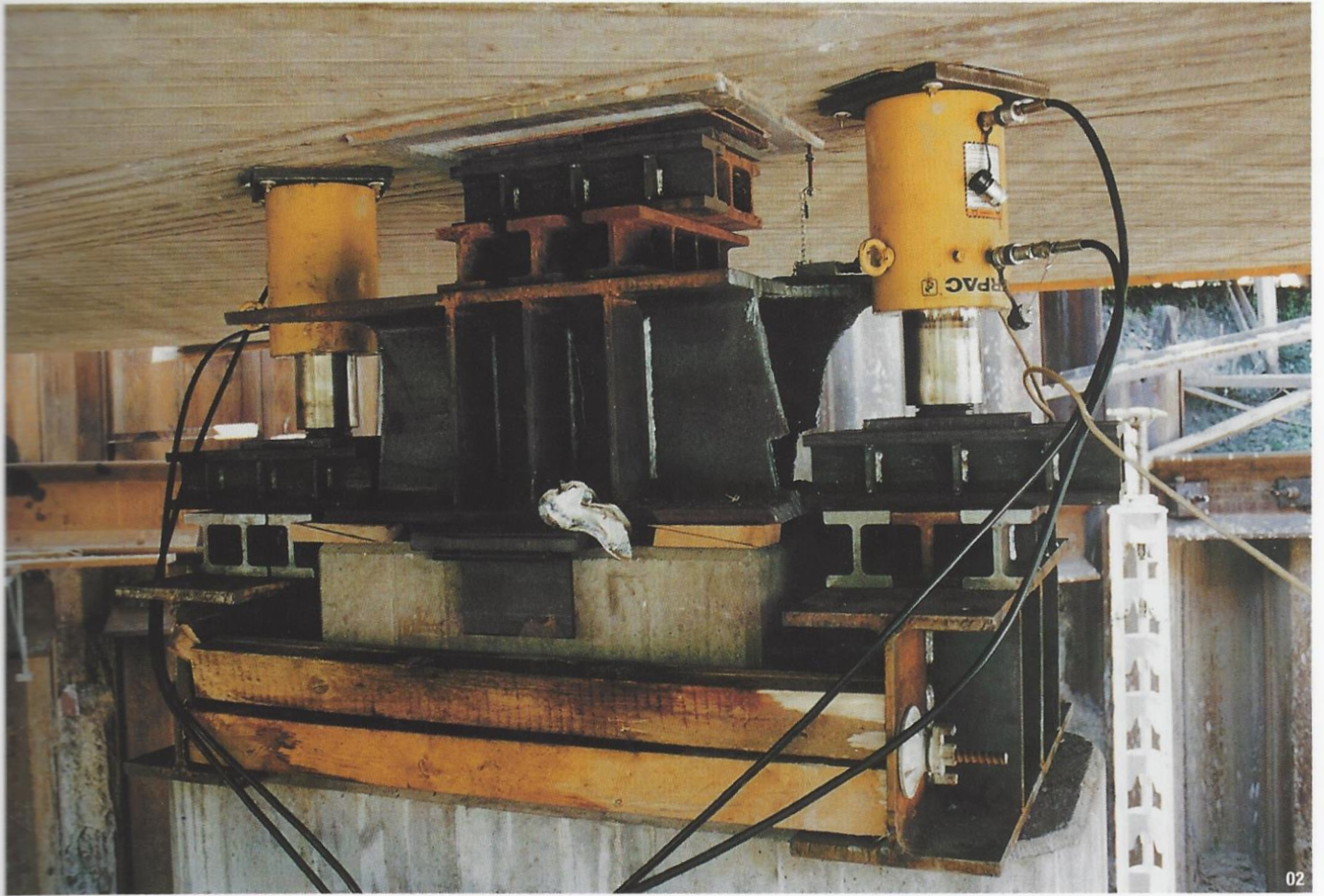
---

01 Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 7/8.1, Absenken des um 1,50 m  
überhöht hergestellten Überbaus, ca. 1250 Tonnen, Eisenbahnüberführung  
Schillerstraße Erfurt, 1998/1999

02 siehe Abb. 01



01



- 01 Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, Gründungsarbeiten für Kreuzungsbauwerk mit Pfahlmantel- und Pfahlfußverpressung,  $\varnothing$  1500 mm, Ast Wiesbaden, 1998
- 02 Ausbaustrecke 33, Dortmund–Kassel, Stützwand entlang der Bahnhofstraße, Bohrpfähle,  $\varnothing$  900 mm, Willebadessen, 1999
- 03 siehe Abb. 01
- 04 Strecke Mainz–Frankfurt/Main, Gründungsarbeiten für Widerlager,  $\varnothing$  1800 mm, Raunheim, 1999





## Spezialtiefbau, Bohrpfehlgründung

Pfähle gehören zu den ältesten Gründungselementen im Bauwesen. Bereits ca. 3000 v. Chr. wurden im Alpenraum Pfahlbauten erstellt, römische Ingenieure haben die Technik der Pfahlgründungen z. B. für Brücken weiterentwickelt. Seitdem wurde eine Vielzahl von Pfahltypen entwickelt.

Neben den Ramppfahl- oder Spundwandgründungen erstellen wir Bohrpfähle in Durchmessern bis 1,80 m mittels Drehbohrgeräten oder im Greiferbetrieb. Für spezielle Fälle führen wir Pfahlmantel- und Pfahlfußverpressungen durch oder erstellen Hülsenpfähle. Die Bohrraupen der Ankertechnik ermöglichen es uns, Verpresspfähle als Gründungselemente herzustellen.

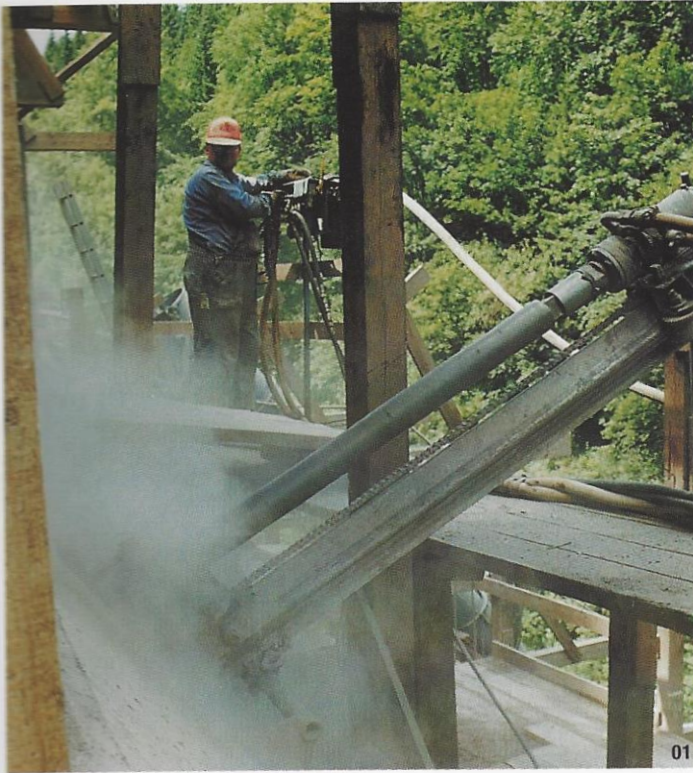


Seiten 32 | 33

---

- 01 Strecke Halle–Guntershausen, Ankerarbeiten in einer Sperrpause,  
Eisenbahnüberführung in Wutha, 1997
- 02 Strecke Neudietendorf–Ritschenhausen, Ankerarbeiten für Felsicherung,  
Gehlberg, 1995–2000
- 03 Strecke Paderborn–Chemnitz, Zugpfahlherstellung für Stützwand,  
Großschwabhausen/Jena-West, 1998





01



03



02

## Ankerteknik

Welcher Verbau kommt noch wirtschaftlich ohne Anker aus?  
 Ob Permanent- oder Temporäranker, Einstab- oder Litzenanker, verrohrt oder unverrohrt oder vielleicht Zugpfähle – unsere Bohrraupen sind den unterschiedlichsten Anforderungen gewachsen. Unsere kleinste Bohrraupe hat eine Gesamtlänge von nur 3,60 m, somit können wir auch in kleinsten Baugruben ankern. Wenn es die Örtlichkeit erforderlich macht, montieren wir die Bohrlafette an den Löffel eines unserer Bagger und erreichen so fast jede Bohrposition.

**Seiten 34 | 35**

---

- 01 Startschacht und Steuercontainer, Microtunneling DN 600, Vortriebsstrecke 110 m, Erfurt, 1998
- 02 Rohrvertriebsarbeiten DN 800, Vortriebsstrecke 105 m und 47 m, Ziernkaserne Göttingen, 1997
- 03 Strecke Weimar–Gera, Durchlass bei km 57,650, Rohrvertriebsarbeiten mit bemanntem offenem Schild, DN 1200, Länge der Vortriebstrecke 53 m, Kraftsdorf, 1997
- 04 Steuercontainer von innen



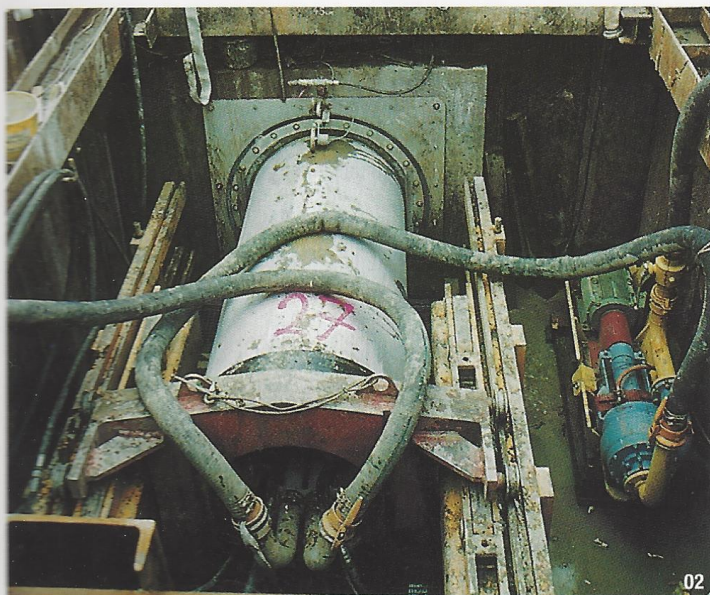
## Microtunneling, bemannter Vortrieb

Ein gigantisches Netz von Leitungen durchzieht unser Land und ein erheblicher Anteil dieser Infrastruktur ist sanierungsbedürftig. Viele dieser Leitungen liegen unter innerstädtischen Verkehrsadern und so ist eine Neuverlegung in klassischer Bauweise aufgrund der Verkehrsdichte häufig nicht möglich. Das hat uns 1994 dazu bewogen, erste »Gehversuche« im Bereich des gesteuerten, grabenlosen Rohrvortriebs zu unternehmen.

1997 investierten wir in eine Herrenknecht Tunnelvortriebsmaschine, mit der wir computergesteuert Leitungen in den Durchmessern DN 250 bis DN 1400 vortreiben können. Unsere Leistungsfähigkeit konnten wir bereits bei zahlreichen Vortrieben unterschiedlichster Durchmesser unter Beweis stellen.

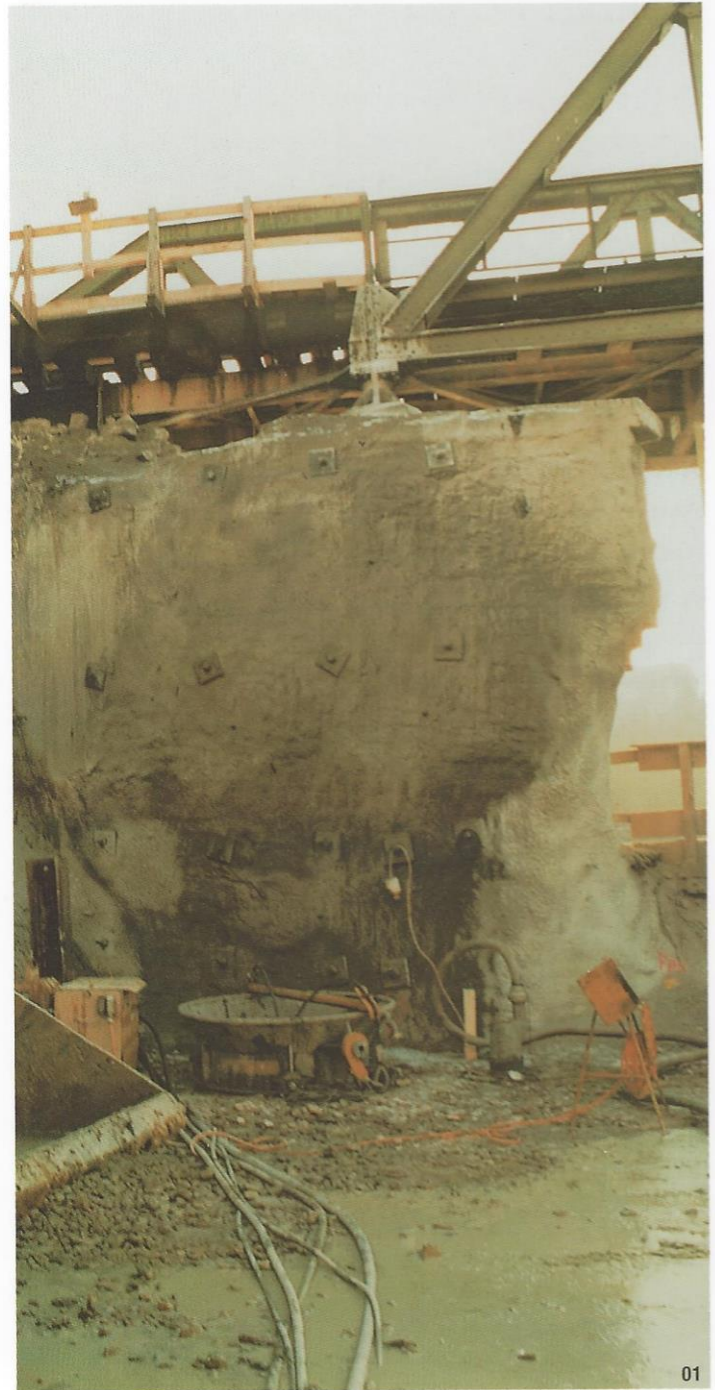
Bei dieser Technik handelt es sich um eine Bauweise, die sich in den nächsten Jahren weiter durchsetzen wird; wir werden unser Wissen auch in diesem Gebiet ausbauen.

Für Vortriebe DN 1200 steht uns zusätzlich ein offenes, bemanntes Vortriebschild zur Verfügung.





- 01 Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, Sicherungsarbeiten mit Spritzbeton und Ankern an teilweise abgebrochenem Widerlager, Ast Wiesbaden, 1998
- 02 Strecke Halle–Guntershausen bei km 153,945, Rekonstruktion der Hörselbrücke, Sättelstädt, 1994
- 03 Hausmülldeponie »Sandmühle«, Spritzbetonschacht, Tiefe 18 m, Startschacht für Rohrvortrieb DN 1000 mm, Vortriebstrecke 204 m, Wunsiedel, 1996



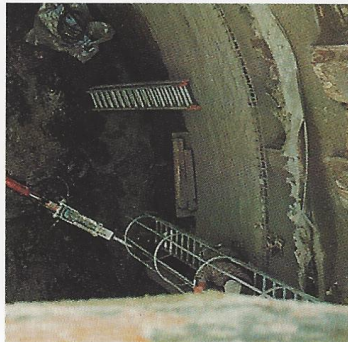
## Bauwerkssanierung, Spritzbetonarbeiten

Viele alte Brücken können erhalten bleiben, wenn frühzeitig rekonstruiert wird.

Die für die Erhaltung der Bauwerke erforderlichen Arbeiten, wie z. B. Strahl-, Verpress- und Beschichtungsarbeiten, führen wir mit unserem qualifizierten Personal selbst aus. Auch für spezifische Anforderungen wie zum Beispiel für Mauerwerksverfugungen von alten Natursteinbrücken haben wir speziell ausgebildetes Personal.

Bei diesen Sanierungsarbeiten kommt häufig auch Spritzbeton zum Einsatz, der nicht nur in Baugruben nutzbar ist.

Selbstverständlich verfügen wir über den SIVV-Schein und schulen unsere Mitarbeiter regelmäßig.



Seiten 38 | 39

01 Strecke Neudietendorf–Ritschenhausen, Felssicherung Gehlberg,

1. Bauabschnitt, 1995–2000

02 siehe Abb. 01

03 siehe Abb. 01



01

## Felssicherung

1995 haben wir mit Sicherungsarbeiten an der Felsböschung am östlichen Portal des Brandleitertunnels im Thüringer Wald begonnen. Es gilt, die Steilwand vom Verwitterungsschutt zu beräumen und mit einem rückverankerten Betongitterrost zu sichern. Zusätzlich werden Bereiche des Steilhanges großflächig vernetzt. Die Bohrlöcher für die vorgespannten Permanentanker können von dem aufwendigen Gerüst aus nur mittels »Handbohrgezüge«

hergestellt werden. Bei den schwierigen Bohrarbeiten durch teilweise stark zerklüfteten Fels werden hohe Anforderungen an Personal und Ausrüstung gestellt.

Gerade in diesem speziellen Fall einer Felssicherung haben wir bewiesen, dass wir mit unseren qualifizierten, teilweise im Bergbau ausgebildeten Mitarbeitern in der Lage sind, höchst komplizierte und interessante Bauvorhaben zu bewältigen.



Seiten 40 | 41

---



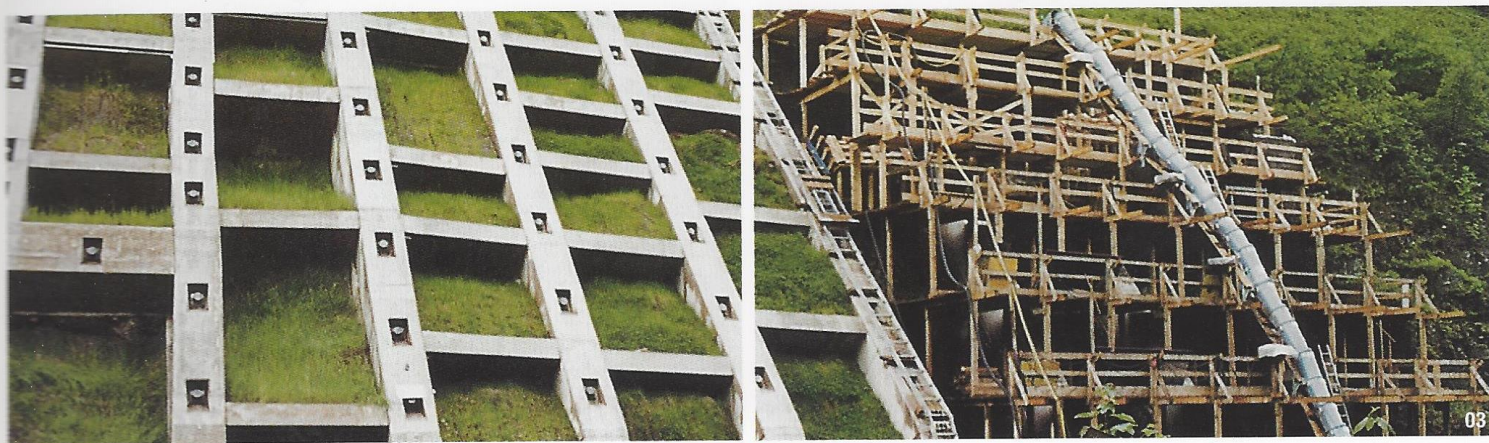
01 Strecke Neudietendorf–Ritschenhausen, Felssicherung Gehlberg,

1. Bauabschnitt, 1995–2000

02 siehe Abb. 01

03 siehe Abb. 01

01



Seiten 42 | 43

---

- 01 Strecke Halle–Hann. Münden, Fußgängerunterführung,  
Bahnhof Heiligenstadt, 1993/1994
- 02 Asphaltieren eines Betriebsgeländes, Bebra, 1999
- 02 Neubeu einer Zufahrtsstraße, Rangierbahnhof Bebra, 1997



01



## Kanal- und Straßenbau

Die mit unseren Bauvorhaben verbundenen Erdarbeiten können wir aufgrund unserer Hydraulikbagger und Schreitbagger selber ausführen, was zu einer erheblichen Flexibilität führt.

Aber natürlich führen wir auch im klassischen Straßen- und Kanalbau erfolgreich unsere Leistungen aus: Für den Schwarzdecken-einbau besitzen wir einen Fertiger und die entsprechenden Walzen. Weitreichende Erfahrung im klassischen Kanalbau, also in offener Bauweise, rundet das Leistungsspektrum in diesem Sektor ab.









Weil wir stolz auf unsere Unternehmensgeschichte sind und weil es interessant ist zu sehen, wie sich die Dinge im Laufe der Jahre verändern und weiterentwickeln, haben wir in dieser Lektüre unsere Herkunft dargestellt und Sie haben das gesamte Leistungsprofil von HIMMEL u. PAPESCH kennengelernt.

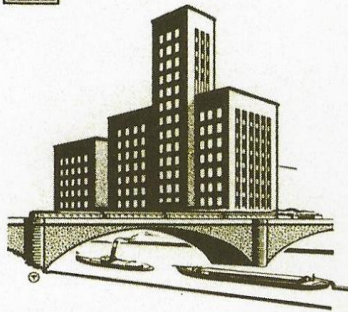
Wir verstehen uns als innovatives, leistungsfähiges, mittelständisches Familienunternehmen und versuchen ständig, uns weiter zu entwickeln. Wenn es der Mittelstand versteht, innovativ zu sein, wird er seine tragende Rolle in unserer Branche bewahren oder sogar ausbauen.

Die Vielseitigkeit der einzelnen Bauvorhaben haben Sie schon an vorstehender Zusammenstellung erkennen können; die immer größer werdenden Aufgaben und Anforderungen verlangen Know-how in allen Bereichen des Bauwesens. Wo die Aufgaben für uns alleine zu groß oder zu komplex werden, kooperieren wir mit anderen leistungsstarken Mittelständlern, um auch in weiteren Bereichen unsere Stärken mit unseren Partnern auszuspielen.

Die Notwendigkeit einer solchen Partnerschaft hat unser Seniorchef frühzeitig erkannt, mittlerweile wickeln wir zahlreiche größere und sehr umfangreiche Bauvorhaben in Arbeitsgemeinschaften ab. Es ist unser Ziel, auch in Zukunft anspruchsvolle Projekte als HIMMEL u. PAPESCH alleine oder in Arbeitsgemeinschaften zu realisieren und uns weiter zu spezialisieren, ohne die so wichtige Flexibilität und Vielseitigkeit einzubüßen.

Wir werden auch weiterhin alles daran setzen, »Brücken in die Zukunft« zu bauen.





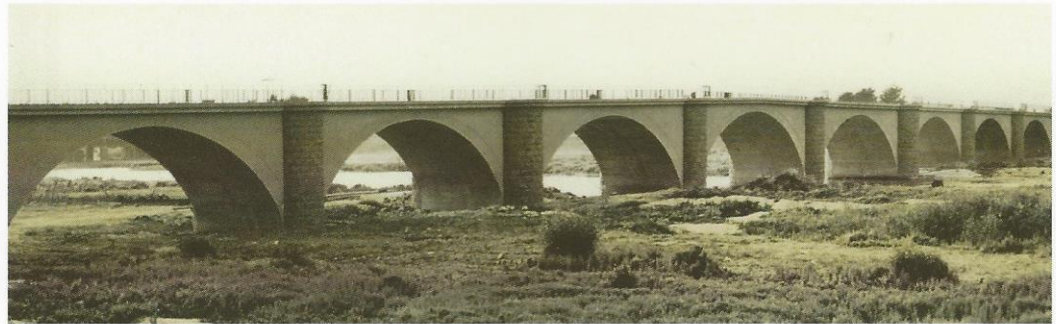
**Himmel & Papesch**

BAUGESCHAFT

HOCH-TIEF-EISENBETON- u. BRÜCKENBAU  
BERLIN-LANKWITZ

## **HIMMEL u. PAPESCH**

Bauunternehmung GmbH u. Co. KG



36179 Bebra Kasseler Straße 28 a  
Telefon 066 22/507-0 Telefax 066 22/507-70

99087 Erfurt Schwerborner Straße 101  
Telefon 03 61/740 93-13 Telefax 03 61/740 93-93

99334 Thörey Am Sülzenbrückener Weg  
Telefon und Telefax 03 62 02/2710