

INFORMER

REVISTA ILUSTRATĂ A GRUPULUI FELBERMAYR 1/2018

ZBOR LA ÎNĂLȚIME

RIDICARE ÎN TANDEM
PENTRU VAPOR MUZEU

PRIVIRE DE TUNEL

CONSTRUCȚIE SUBTERANĂ SPECIALĂ
PENTRU ÎNȘTALAȚIE DE BUNCĂR

SUBTERAN

LOGISTICĂ PENTRU TRANSPORTURI
PENTRU MĂRFURI GRELE PENTRU
TUNELUL DE BAZĂ SEMMERING





A rămâne la balon

Stimați clienți, colaboratori și parteneri,

Cupa Mondială de fotbal ne-a arătat în mod clar cum este viața. Politica instrumentalizează sportul și îl folosește pentru „mitinguri de simpatie” la cel mai înalt nivel, iar economia finanțează spectacolul.

Indiferent cum ne raportăm la aceasta. Subiectele după Cupa Mondială sunt aceleași ca înaintea Cupei Mondiale. Și astfel suntem încă însoțiți de un deficit de muncitori calificați și, în ceea ce privește Austria, chiar și de „ziua de 12 ore” dorită pentru angajați.

În ceea ce privește lipsa de forțe de muncă calificate, investim intens în formarea accelerată de ucenici. Datorită unui sprijin bun, acești ucenici ar trebui să devină, de

asemenea, purtătorii de know-how ai viitorului. La urma urmei, trecutul a arătat deja că angajații de lungă durată sunt cei mai buni furnizori de cunoștințe și, datorită cunoștințelor lor, contribuie semnificativ și la dezvoltarea continuă a companiei.

În ceea ce privește timpul maxim de lucru de douăsprezece ore, nu ascundem susținerea pentru cerințele industriei de modernizare a programului de lucru. Deși nu toate argumentele pot fi transmise aici, trebuie spus în acest moment că această dorință face posibilă legalizarea contractelor deja existente cu colaboratorii. Astfel, poate fi evitată, de exemplu, o recentă călătorie scumpă, din cauza lucrărilor de finalizare reduse în ziua următoare. Desi-

gur, acest lucru aduce și avantaje în ceea ce privește satisfacția clienților și, prin urmare, o consolidare a sediului afacerii, iar pentru angajați o împărțire mai flexibilă a timpului liber.

Și timpul liber este, de asemenea, un cuvânt cheie bun pentru a vă transmite urările noastre de bine pentru vara rămasă. Bucurați-vă de timp și, eventual, de viitorul concediu. Așteptăm cu nerăbdare să ne revedem și vă mulțumim pentru interesul dovedit față de compania noastră și pentru numeroasele comenzi, cooperarea dumneavoastră sau chiar pentru angajamentul dumneavoastră ca furnizor. Împreună avem succes și așa trebuie să rămână.

DI Horst Felbermayr

Horst Felbermayr

Cuprins



03 ANUNȚURI

Actualități din Felbermayr Holding

08 CONSTRUCTII SUBTERANE SPECIALE

Construcție tunel pentru centru de documentare

10 POSTER

Transport de mărfuri grele multimodal



12 TRANSPORT

Logistică pentru mărfuri grele pentru tunelul de bază Semmering

14 TEHNICĂ DE RIDICARE

Utilizare de macara pentru vapor muzeu

16 CONSTRUCTII SUBTERANE

Centrală electrică pe râul Traun



17 INFRASTRUCTURĂ

Modernizare gară în localitatea Wernstein am Inn

18 PORTRET

Carierea unei platforme de ridicare

19 PERSONAL

Actualități de la colaboratorii noștri



FOTOGRAFIE TITLU Reamenajare mal în localitatea Passau

Datorită curenților, în localitatea Passau au avut loc surpări pe o lungime de aproximativ 6 kilometri în malul Dunării. La începutul lunii iunie Departamentul construcții hidrotehnice Felbermayr a început reamenajarea acestuia contractat de Administrația fluvială și navală. În acest scop au fost transportate aproximativ 14.000 de tone de piatră pentru anrocamente de la cariera aflată la aproximativ 30 de kilometri la punctul de transbordare Erlau, acolo au fost transbordate pe barja autpropulsată Horst Felix și transportate aproximativ 16 kilometri în amonte până la zonele afectate. Montarea pietrelor de granit cu o greutate de până la 60 de kilograme a fost efectuată direct de pe platforma de lucru a barjei. Pentru aceasta a fost utilizat un excavator cu o greutate de ridicare de circa 80 de tone și o cupă cu o capacitate de cinci metri cubi. Datorită echipei bine organizate, lucrările au fost încheiate după puține săptămâni.



Directorul Felbermayr, Wolfgang Schellerer (în partea stângă în imagine) ia în primire premiul de la Directorul executiv al FACC, Robert Machtlinger.

PREMIAT Felbermayr primește premiul pentru "Special Performance"

La sfârșitul anului trecut Departamentul pentru proiecte Felbermayr a efectuat transportul a două așa-numite autoclave pentru uzina Aerospace FACC din regiunea Innviertel (vezi poster, pagina 10). Pentru realizarea de înaltă calitate a acestei soluții complete Felbermayr a fost premiat cu „Special Performance Award” la începutul lunii iulie.

Pentru Directorul Felbermayr Wolfgang Schellerer distincția cu acest premiu a însemnat o mare onoare și o recunoaștere a performanței colaboratorilor săi. FACC colaborează cu aproximativ 600 de furnizori la nivel global. Decernarea a avut loc în cadrul evenimentului anual de omagiere a furnizorilor pentru performanțe peste medie.



ATMOSFERĂ TENSIONATĂ PENTRU TENSIUNE ÎNALTĂ Utilizare macara pentru linii electrice aeriene optimizate

După desfășurarea activităților de dezvoltare care au durat trei ani, în prezent are loc construcția unei linii electrice pilot în landul Sachsen-Anhalt. Deosebit la acest nou tip de linii de înaltă tensiune de 380 kv cu denumirea Compactline este modul

de construcție economic din punct de vedere al spațiului. Astfel, acești stâlpi au o înălțime maximă de 36 de metri, în loc de 60 de metri ca și până acum, iar și lățimea traselor este redusă de la 72 la 60 de metri. Acest lucru aduce avantaje majore în ceea

ce privește peisajul. Pentru montarea stâlpilor au fost utilizate macarale cu capacități de încărcare maxime de 200 și 80 de tone. Ridicările au fost efectuate ca ridicări în tandem. Punerea în funcțiune a liniei de înaltă tensiune va avea loc încă în această vară.





REAMENAJARE STAȚIE DE ÎNCĂRCARE A NAVELOR Departamentele construcții hidrotehnice și închirieri macarale împreună în acțiune

În cadrul unei inspecții generale a sediului Borealis de la Linz, construcția acoperișului stației de încărcare a navelor a fost reamenajată de către întreprinderea de construcții de oțel și instalații industriale Pro Steel. Din partea Departamentului Felbermayr

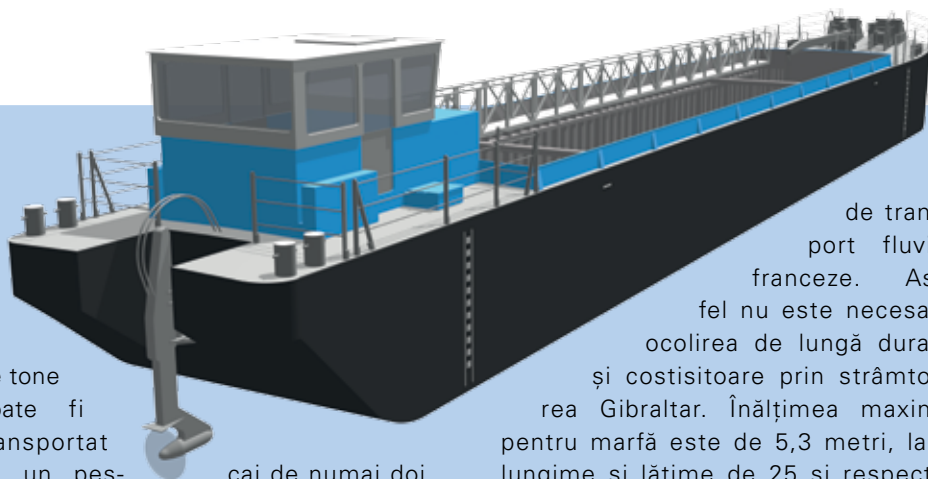
construcții hidrotehnice au fost puse la dispoziție pentru acestea două barje conectate, iar pe acestea a fost construită o schelă. Ulterior construcția a fost poziționată sub consola acoperișului stației de încărcare a navelor. Acest lucru a fost necesar pentru

a putea efectua lucrările de montaj pentru noul acoperiș. Pentru demontarea resp. montarea noilor elemente ale acoperișului au fost utilizate o macara mobilă precum și o macara telescopică cu o capacitate de încărcare de 200 de tone.

TRANSPORT PE APĂ Haeger & Schmidt primește o nouă barjă pentru mărfuri grele

O barjă special concepută pentru utilizarea în sistemul de canale francez va fi lansată încă în această vară. Această ambarcațiune are o lungime de 39,2 metri și este lată de 5,08 metri. Datorită acestor dimensiuni speciale și a formei se reduce semnificativ pescajul. Astfel, de exemplu, un transformator greu de 320

de tone poate fi transportat cu un pescaj de numai doi metri. Astfel pot fi utilizate canalele



de transport fluvial franceze. Astfel nu este necesară ocolirea de lungă durată și costisitoare prin strămoarea Gibraltar. Înălțimea maximă pentru marfă este de 5,3 metri, la o lungime și lățime de 25 și respectiv 4,6 metri.

NOUȚĂȚI ÎN PARCUL AUTO Felbermayr investește în gestionarea deșeurilor

Departamentul de gestionare a deșeurilor, care aparține de sectorul mediu și resurse, are la dispoziție mai multe duzini de vehicule pentru logistica

deșeurilor. De scurt timp parcul auto a fost modernizat prin numeroase vehicule cu sisteme de detașare sau de rulare a cuvei, precum și încărcătoare

cu cupe. Camioanele sunt utilizate preponderent pentru transporturi de containere în regiunea centrală a Austriei Superioare.



ÎNFIINȚAREA TEMELIEI Transport utilaj CNC de 72 de tone

La începutul lunii ianuarie, Felbermayr a transportat un utilaj CNC cu o greutate de 72 de tone de la producător din Linz până la destinația sa în comuna Werfen din regiunea Salzburg. Odată ajuns acolo, vehiculul de transport a fost nevoit ca la sediul întreprinderii să traverseze un râu cu ajutorul unui sistem de traversare a podurilor. Acest lucru a fost necesar deoarece podul nu ar fi corespuns din punct de vedere static necesităților greutății totale a transportului. Datorită utilizării acestui sistem de traversare a podurilor a fost însă posibilă preluarea sarcinilor prin culee și transmiterea acestora către fundații. În continuare a fost necesară traversarea unei diferențe de nivel de aproxima-



tiv 60 de cm prin intermediul unei rampe la intrarea în hale uzinei. Amplasarea în fundații prpriu-zisă a utilajului de precizie greu de 72 de tone a fost efectuată cu ajutorul echipamentelor de ridicare. Au fost utilizate patru

ășa-numite ștampile cu o forță de ridicare maximă de 125 de tone. Transportul a durat aproximativ o săptămână, inclusiv montarea și demontarea instalației de ridicare. Utilajul CNC va fi utilizat pentru producția de valțuri pentru role în industria oțelului.



CONSTRUCȚII HIDROTEHNICE Punerea la dispoziție a utilajelor pentru proiect de pod

Departamentul Felbermayr construcții hidrotehnice este activ în prezent în cadrul unei construcții a unui pod pentru autostradă la est de Bratislava. În cadrul acesteia sunt puse la dispoziție două pontoane pe stâlpi inclusiv excavatoare cu o greutate a încărcăturii de 100 de tone, un împingător și o barjă autopropulsată

pentru dragaj. Pentru lucrări de cofrare și oțel se află, de asemenea, la fața locului o platformă de lucru cu o putere de ridicare de 1.000 tone și suport hidraulic. Scopul lucrărilor este construirea a două palplanșe protejate de anrocamente. Acestea sunt necesare pentru construirea pilonilor de pod pentru un nou pod peste Du-

năre. În completarea acestor lucrări mai sunt puse la dispoziție și două barje cu o lungime de 76 de metri având funcția de pod de acces pentru lucrările următoare. Proiectul face parte dintr-un proiect de autostradă care are scopul de a desconggestionarea semnificativ zona metropolitană a Bratislavei.



TRANSPORTURI GRELE

Noi utilaje tractoare pentru transporturi grele în parcul auto

În luna mai au fost predate către Felbermayr două noi tractoare pentru transporturi grele marca Mercedes-Benz. Utilajele de tip Arocs SLT 8x6 sunt adevărate pachete de forță, cu cei 630 cai putere. Datorită unui așa-numit cuplaj turbo retarder este posibil demarajul fără uzură și la o greutate a trenului de până la 250 de tone. În completare tractoarele pentru transporturi grele dispun și de comutare automată „PowerShift 3” cu programul „heavy” special conceput pentru transporturi grele.



de la stânga la dreapta Ing. Thomas Brunmair (Director achiziții Felbermayr), DI Horst Felbermayr (Director general Felbermayr Holding), Johannes Heuberger (Consultant de vânzări Trucks Pappas Linz), Franz Bauer (Key Account Management Trucks Mercedes-Benz).

TEHNICĂ DE RIDICARE

Ridicare pod greu de 120 de tone

Ca parte a unei rețele de drumuri pentru ciclism din regiunea turistică din Pyhrn-Eisenwurzen, așa-numitul „Teichlsteg” este podul între comunitățile lui Klaus și Sankt Pankraz. Drumul pentru podul de

oțel cu o lungime de 94 metri, cu o greutate de aproximativ 120 de tone, este o alegere mai degrabă modestă. Pentru ridicarea efectuată la începutul lunii mai a fost utilizat un LR1600 cu un braț principal

de ridicare de 78 de metri. Balastul marcariei a constat din 150 de tone de balast în trepte de rotație și 65 de tone de balast central și 150 de tone de balast suspendat.



MERGI LENT**Urcare abruptă pentru muzeul James Bond**

În luna aprilie o macara mobilă azurie cu capacitate de încărcare de 130 de tone a fost în acțiune în masivul Gaislachkogel lângă localitatea Sölden. Scopul acțiunii a fost construcția unui muzeu James Bond la o altitudine de 3.056 metri. Aceasta a parcurs aproximativ doisprezece kilometri parțial pe drumuri forestiere și pârții de schi până la șantierul de construcție din terenul alpin. Pante cu înclinație de până la 20 de procente au solicitat de la șoferul utilajului de aproximativ 60 de tone întreaga concentrație și atenție. În plus, au trebuit transportate încă aproximativ 40 de tone de balast până pe șantier. Acest lucru a fost necesar pentru a putea asambla elementele de beton cu o greutate de câteva tone la o rază de acțiune a macaralei de 40 de metri. Parcul tematic James Bond de aproximativ 1.300 de metri pătrați este dedicat, printre altele, filmului „Spectre”. Pârți ale acestuia au fost filmate în Sölden în anul 2015. Muzeul va fi deschis încă în această vară.

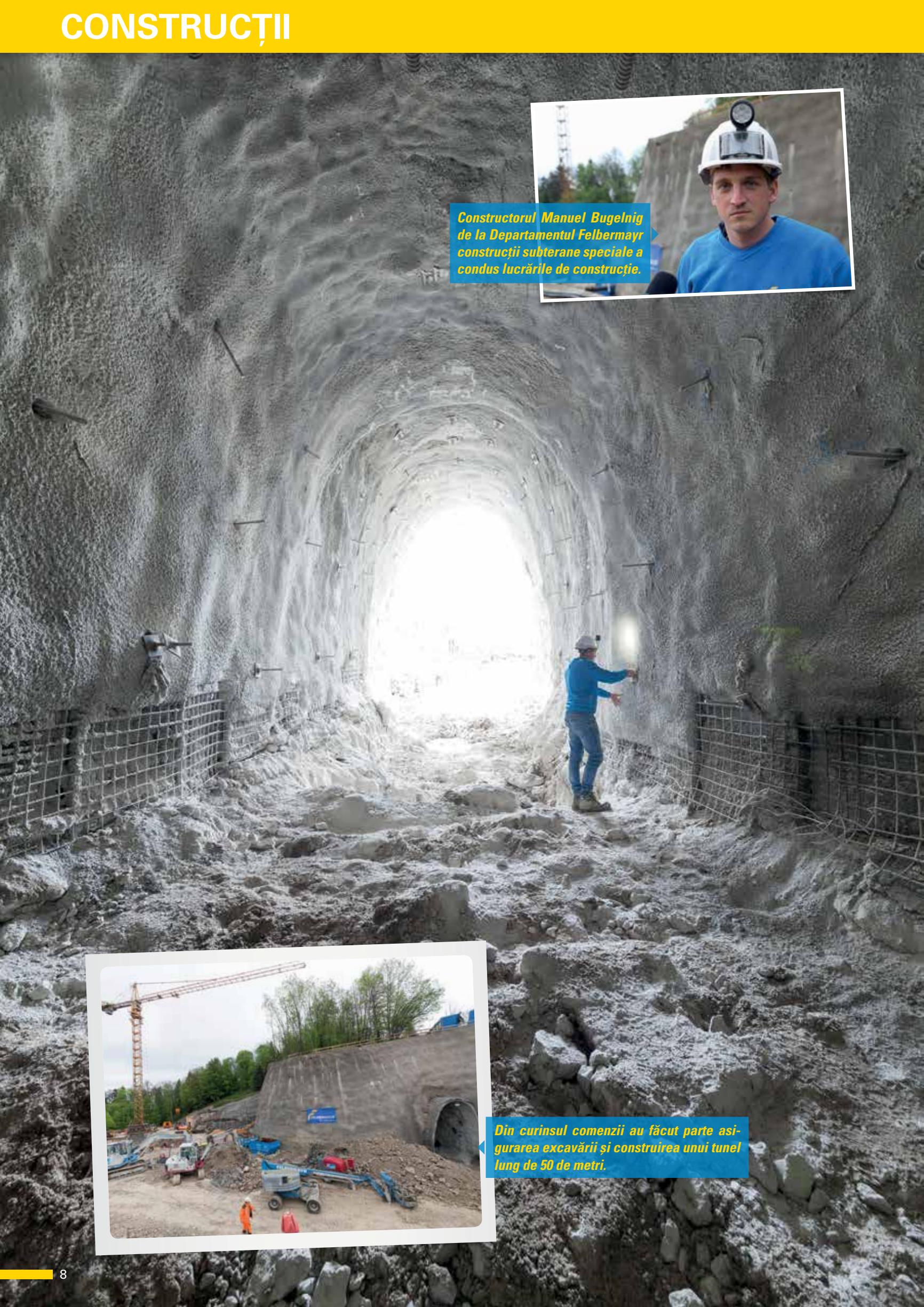
**CONSTRUCȚIE LA ÎNĂLȚIME**
Reconstrucție clădire protejată

În luna iulie Felbermayr construcții la înălțime a finalizat lucrările de reconstrucție și extindere a unui imobil protejat din orașul Linz. În cadrul acestora cele două etaje au fost complet renovate și mansarda extinsă. În cuprinsul contractului lucrărilor care au durat un an și jumătate au fost incluse toate lucrările de zidărie, șapă și tencuială. În completare la acestea au fost efectuate de Felbermayr și lucrările cu structurile de oțel pentru extinderea mansardei de 600 de metri pătrați. Astfel vor rezulta 25 de apartamente pe cei în total 2.000 de metri pătrați. Inițial, în clădire a funcționat o fabrică de produse din piele. La parter se află sediul unei case de licitații cu activitate internațională.





Constructorul Manuel Bugelnig de la Departamentul Felbermayr construcții subterane speciale a condus lucrările de construcție.



Din curinsul comenzii au făcut parte asigurarea excavării și construirea unui tunel lung de 50 de metri.

Departamentul Felbermayr construcții subterane speciale construiește pe sol istoric

În luna septembrie 2017 Departamentul Felbermayr construcții subterane speciale a început cu lucrările de extindere a muzeului „Dokumentation Obersalzberg” din Berchtesgaden. Lucrările de construcție cuprind asigurarea excavării pentru noul centru de documentare și construirea unui tunel lung de aproximativ 50 de metri pentru deschiderea unui circuit prin ansamblul buncărului.

Regiunea Obersalzberg, declarată zonă de excludere a Führer-ului, găzduiește din anul 1999 muzeul „Dokumentation Obersalzberg” – în cadrul acestuia este documentată istoria nazismului în timpul celui de-al Doilea Război Mondial și a crimelor acestuia. Datorită numerelor crescătoare de vizitatori, responsabilii au decis o extindere a centrului de documentare. În luna septembrie 2017 au început lucrările de asigurare a excavării de Departamentul Felbermayr construcții subterane speciale.

Asigurarea excavării, protecție împotriva căderilor de pietre și construcția tunelului

Pentru extinderea concepțională a centrului de documentare a fost planificată integrarea fostului ansamblu al buncărului într-un circuit. Pentru aceasta a fost necesară construcția unui tunel de aproximativ 50 de metri lungime. „Formațiunile de pietre cu o duritate diferită din masiv s-au dovedit a fi o provocare minieră” explică constructo-
rul responsabil de la FST, Manuel Bugelnig, „astfel a fost necesar să lucrăm atât cu



Stânca a fost dislocată atât cu explozibil, cât și prin metode clasice de excavare.

explozibil, cât și cu metode de excavare clasice. O provocare suplimentară a fost construirea profilului tunelului în conformitate cu indicațiile arhitectonice. Din acestea reiese un portal de tunel cu un diametru de șapte metri, care se îngustează până la un diametru de trei metri până la legătura cu ansamblul buncărului aflat la o adâncime de 50 de metri în masiv. Materialul dislocat cuprinde circa 1.500 de metri cubi de material stâncos. Această cantitate corespunde aproximativ

300 de încărcături de camion. În acest caz, însă, stânca nu este evacuată și dezafectată, ci mărunțită la fața locului și utilizată pentru a umple fundația pentru noua clădire.

Pentru asigurarea excavării au fost prelucrații în total aproximativ 1.200 de metri cubi de beton aplicat prin pulverizare, 8.000 de metri liniari de ancoraj și 50 de tone de armătură. Ca măsură împotriva eventualelor căderi de pietre au fost montați în plus și 1.000 de metri pătrați de plasă de protecție împotriva căderilor de pietre. În cadrul lucrărilor a fost găsită o bombă aeriană din timpul unui bombardament din luna aprilie 1945. Din fericire bomba a fost dezamorsată și evacuată de serviciul de dezamorsare.

Deschiderea centrului de documentare, cu un spațiu de expoziție de patru ori mai mare, este planificată pentru anul 2020. ■



Ansamblul buncărului lui Hitler din Obersalzberg a fost construit între anii 1943 și 1945 și beneficia de un sistem de ventilație care trebuia să facă față și atacurilor chimice.



TRANSPORT DE MĂRFURI GRELE MULTIMODAL

Felbermayr a transportat două așa-numite autoclave la sfârșitul lunii noiembrie din localitatea Aschach an der Donau până la două sedii ale uzinei Aerospace FACC în regiunea Innviertel (A). Prima etapă a acestor transporturi duale a fost efectuată de către întreprinderea-fiică a Felbermayr, Haeger & Schmidt Logistics, pe căi navigabile.



Logistică pentru mărfuri grele pentru tunelul de bază semmering

La începutul anului Felbermayr a transportat aproximativ 100 de componente individuale ale unui utilaj de forat tuneluri cu o greutate totală de 2.500 de tone. Transporturile grele au fost transportate din Franța până la șantierul de construcții din Stiria. În martie, a avut loc încorporarea prin întreprinderea fiică a Felbermayr, Wimmer Maschinentransporte.

Cu o lungime de aproximativ 13 km, secțiunea tunelului „Fröschnitzgraben” devine cea mai lungă din tunelul de bază Semmering. Șahtul de acces la șantierul de construcție din cavernă are o înălțime verticală de aproximativ 400 metri și are un diametru de aproximativ zece metri. Începând de aici, tunelul este construit spre Mürzzuschlag prin intermediul explozibilelor. Pentru înaintarea în direcția Gloggnitz sunt utilizate două utilaje de forat tuneluri.

Transport greu dublu

Au fost necesare aproximativ 100 de transporturi de în total aproximativ 2.500 de tone de marfă pentru a transporta primul din cele două utilaje de forat din tunelul Le Creusot (F) către șantierul din Steinhaus am Semmering (A). „După o înaintare pe drumul către portul din Strasbourg, întreprinderea noastră fiică, Haeger und Schmidt, a preluat transportul de marfă”, spune Roland Füreder

de la departamentul Felbermayr pentru transporturi grele. Ulterior, componentele au fost transportate și depozitate de către navele fluviale de pe Canalul Rin-Main-Dunăre și de pe Dunăre către terminalul pentru mărfuri grele din Linz, explică Füreder. A urmat transportul rutier către șantierul de construcții de la Semmering, care a fost finalizat în februarie. În acest scop, au fost folosite remorci modulare pentru transporturi grele, cu așa-numitele axuri THP. Partea



Componentele pentru utilajul pentru forat tuneluri a fost livrat per vapor în terminalul pentru mărfuri grele de la Linz, depozitate temporar și livrate just in time pe șantier.



Colaboratorii întreprinderii-fică a Felbermayr, Wimmer transporturi utilaje, au efectuat o muncă excelentă pentru transportul componentelor grele de până la 100 de tone.

cea mai grea, capul de forat de 115 tone, a fost transportat pe 14 linii de osie.

Încorporarea subterană

Diferența de altitudine între punctul de plecare pentru transportul utilajului de forat tuneluri din Le Creusot și destinația aflată la altitudinea de 828 de metri la Fröschnitzgraben este de aproximativ 400 de metri. Aceeași provocare a trebuit să fie stăpânită din nou de către bărbații de la Wimmer Maschinentransporte. Doar nu în orizontală, ci în verticală. Și aceasta a îngreunat totul. Directorul comercial Holger Stegmann de la Wimmer Maschinentransporte: „Deși există un ascensor în șaht, acesta poate fi folosit numai pentru încărcături de până la 90 de tone. Cu toate acestea, cea mai grea piesă a cântărit mai mult de 100 de tone. Soluția a fost găsită în dezasamblarea atașamentelor neesențiale ale ascensorului. „Până la urmă, din ascensorul șahtului nu a rămas mai mult decât cadrul de bază”, spune Stegmann, descriind rezultatul.

Transportul pieselor individuale din zona de depozitare către ascensorul șahtului a fost realizat cu două așa-numitele „Sefiros” (rolă industrială autopropulsată). Pe partea depozitului, componentele au fost manipulate cu o macara mobilă. „Pentru mutarea hidraulică a pieselor care cântăreau câteva tone în ascensor, a fost creată o pistă de deplasare de

aproximativ 12 metri”, explică Stegmann. După „coborâre” piesele au fost plasate din nou prin intermediul căii de ridicare de la ascensor. A urmat transbordarea prin intermediul Sefiro pentru a putea parcurge ultimii câțiva metri la locul de instalare al utilajului de forat tuneluri. Astfel, la sfârșitul lunii februarie a fost îndeplinită condiția necesară pentru asamblarea finală a utilajului de forat tuneluri.

Punerea în funcțiune a tunelului de bază Semmering este programată pentru anul 2026. Scopul tunelului feroviar lung de 27 de kilometri este de a ușura povara de pe traseul montan istoric Semmering și de a reduce în mod semnificativ timpul de călătorie, având ca rezultat o conexiune mai bună din partea de sud a Austriei. Pe plan internațional, această rută va consolida axa europeană nord-sud în transportul de pasageri și mărfuri. ■



Datorită înălțimii sale de încărcare de numai 630 de milimetri și a înălțimii de ridicare de până la 1.040 milimetri, „Sefiro” (rolă industrială autopropulsată) este ideal pentru preluarea și manipularea fără macara a sarcinilor de mai multe sute de tone.

Utilizare de macarale pentru zbor la înălțime

La jumătatea lunii aprilie, două macarale mobile au ridicat în tandem „MS Österreich” pe calea de lansare a șantierului naval din Fußach (A). Pregătirile tehnice au durat câteva luni. Ridicarea a durat numai două ore.

Ridicarea sofisticată a fost realizată de către întreprinderea fiică a Felbermayr, Bau-Trans.

Pentru multă vreme destinul lui „MS Österreich” a fost incert. Astfel, nava lansată în anul 1928 a fost retrasă în anul 2009 din cauza vârstei. Datorită costului ridicat al renovării, nu mai era exclusă nici dezafectarea. Dar, în anul 2015, „Inițiativa de salvare a Österreich” a reușit să achiziționeze nava. În următorii ani au fost renovate părți esențiale ale navei.

Ridicare în tandem pentru ridicare de navă

La o lungime de 55 de metri, o lățime de zece metri și o înălțime de opt metri, fosta navă de lux utilizată pe lacul Constanța aduce pe cântar 160 de tone. Pentru a ridica nava pe rampă (calea de lansare), au fost folosite două macarale mobile cu sarcini utile maxime de

750 și 500 de tone. „Pentru transportul celor două macarale au fost necesare aproximativ 20 de transporturi”, explică Stütler dimensiunile operațiunii. Ridicarea în sine a fost precedată de câteva luni de lucrări de proiectare. „În cadrul acestui proces au fost coordonate date, au fost obținute autorizații pentru transportul macaralelor, au fost efectuate lucrările de coordonare cu

La jumătatea lunii aprilie, două macarale mobile au ridicat în tandem „MS Österreich” pe calea de lansare a șantierului naval din Fußach (A).





Pentru a permite o repartizare a greutății optimă, au fost construite platforme de încărcare speciale.



Șeful de proiect BauTrans Jürgen Stütler a coordonat activitatea.

planificatorii navei în ceea ce privește posibilele instalații înainte ridicării, s-au calculat punctele de ridicare ale navei și s-au definit și produs echipamentele adecvate de prindere”, explică Stütler câteva detalii despre lucrările preliminare.

La mijlocul lunii aprilie, nava era gata pentru a fi ridicată de pe docul uscat până la rampa de lansare. „A trebuit ca să ridicăm o încărcătură de 160 de tone la o distanță de 22 de metri, astfel că am avut nevoie de multă putere”, argumentează managerul de proiect de la Bau-Trans, Jürgen Stütler, explicând necesitatea de a utiliza două macarale mari. Cârligul macaralei mobile mai puternice, adică al unei LTM 1750, a fost montat la prova navei iar la pupă a fost folosită o LTM 1500. Macaralele au fost balastate cu 204 și, respectiv 165 de tone. Ridicarea în sine a durat nu-

mai două ore. Dificultatea a constat în coordonarea celor două macarale. Până la urmă, după ce a fost ridicată în aer, ambarcațiunea a trebuit să fie rotită la 90 de grade, astfel încât să poată fi mișcată între macarale, peste calea de lansare, explică Stütler. Apoi a trebuit să fie întoarsă din nou pentru a o coborî în paralel cu rampa de lansare. Dar datorită pregătirii bune și a tactului necesar al operatorilor de macarale, totul s-a desfășurat cu bine.

Instalare ulterioară

Pentru a nu crește în mod inutil greutatea navei, unele piese grele ale navei, cum ar fi generatoarele, motoarele și propulsoarele au fost instalate după ridicare. Acest lucru a salvat aproximativ 120 de tone greutate în timpul ridicării. La sfârșitul lunii aprilie nava a putut fi lansată la apă cu succes. Ce urmează sunt lucrările de interior și lucrările cu instalațiile. La sfârșitul anului, Österreich va fi apoi numită „MS Österreich” ca navă muzeu în Lacul Constanța. ■

Curriculum vitae a unei lady plutitoare

În data de **29. iulie 1928** pe lacul Bodensee sunt finalizate lucrările la nava „Österreich”, începute la șantierul naval Korneuburg, iar aceasta este dată în funcțiune. În calitate de prim vapor de mari dimensiuni cu motor diesel, era atunci mândria flotei austriece și purta supranumele „Luxus-Liner”.

În anul **1944** marina militară germană confiscă vaporul și îl utilizează ca țintă pentru lansarea torpilelor. După sfârșitul războiului este confiscat de către forța de ocupație franceză și utilizat în continuare pentru exerciții de torpilare.

În anul **1948** vaporul „Österreich” este restituit la Bregenz, în stare nefuncțională și prădată de bunurile de preț.

Ulterior epava de război a fost renovată. În data de **25. iulie 1953** vaporul a pornit în prezența președintelui Dr. Theodor Körner în al 2-lea voiaj.

În anul **2009** vaporul „Österreich” a devenit din nou inapt de voiaj. A fost scos din funcțiune.



În anul **2015** asociația „Verein Freundeskreis Motorschiff Österreich e. V. Hard” a reușit să achiziționeze vaporul.

În luna august **2016** asociația cu activitate non-profit a început cu lucrările de restaurare.

Încă în anul **2018**, 90 de ani după lansarea sa, vaporul va fi lansat din nou în forma sa originală - ca muzeu plutitor în stilul Art déco. Un stil care este caracterizat prin forme drepte și a atins apogeul în anii douăzeci al secolului trecut.



Flbermayr construiește pe râul Traun o centrală cu un randament mai mare de nouă megawați. Lucrările de construcție sunt ewfectuate într-un consorțiu cu contractantul heinzel energy Kraftwerk Laakirchen GmbH.

Centrală electrică pe râul Traun

Durata de construcție pentru noua construcție care înlocuiește centrala electrică pe râul Traun în Danzermühl in Laakirchen (A) va dura mai mult de doi ani. Începutul lucrărilor pentru proiectul ridicat într-un consorțiu a fost luna martie 2017. În completarea avantajelor economice, noua construcție aduce și avantaje pentru mediu.

Contractantul este întreprinderea heinzel energy Kraftwerk Laakirchen GmbH.

Ne încadrăm bine în timp”, comentează șeful de sector Felbermayr Volker Brand. În calitate de inginer constructor este responsabil în principal pentru problemele tehnice ale proiectului centralei electrice în consorțiu. De aceea se bucură, pentru că lucrările de construcție înaintază conform planificării în ciuda greutăților datorate factorilor geologici.

Procesul de construcție în program

Lucrările de demolare a barajului existent au început în primăvara anului 2017. În continuare a urmat construirea noului baraj. Aceasta a fost finalizată la sfârșitul anului trecut, conform planificărilor. Lucrările pentru adâncirea râului Traun în partea subacvatică a centralei (pentru ridicarea nivelului căderii) precum și lucrările de betonare pentru scara de pești au fost finalizate în lunile de iarnă. Lucrările de împrejmuire pentru ridicarea sălii utilajelor au fost, de asemenea, finaliza-

te. „În prezent, suntem în stadiul finalizării lucrărilor de betonare a evacuării de la bază; în paralel au loc deja lucrările de betonare pentru sala utilajelor”, afirmă Brand. Lucrările din oțel hidraulic sunt efectuate în etape de construcție succesive cu lucrările de betonare; astfel a fost de scurt timp deja deplasată unitatea de calcul pentru prizele de apă ale centralei. „Montarea turbinei este planificată pentru sfârșitul acestui an”, indică Brand un reper următor pentru construirea centralei hidroelectrice. În primăvara anului 2019 va curge pentru prima dată apă prin canalul de recepție și va trece prin turbină. Finalizarea lucrărilor de construcție și luarea în exploatare sunt planificate pentru vara anului 2019.

Avantaje aduse de noua construcție înlocuitoare

Cercetări ample au precedat decizia pentru construcția de înlocuire a centralei hi-

droelectrice cu o vechime de aproximativ 130 de ani, pentru a corespunde atât din punct de vedere ecologic, cât și economic adaptării la actualul nivel al tehnologiei. Astfel, pentru ridicarea nivelului căderii, a fost demolat contradigul aflat în aval („Kohlwehr”). De aici rezultă o creștere de aproximativ 2,5 ori a producției de energie electrică și o extindere a curgerii libere a râului Traun. Aceasta aduce avantaje substanțiale pentru râul alimentat de apele cristaline din zona muntoasă a regiunii Salzkammergut. Peștii și microorganismele profită în urma acestora. În plus, o scară de pești în metoda de construcție vertical slot permite viețuitoarelor acvatice traversarea centralei hidroelectrice Traun. Din punct de vedere economic din exploatarea mai eficientă a potențialului de apă rezultă o posibilă producție anuală de curent electric de aproximativ 45 gigawați/oră. Aceasta corespunde aproximativ necesarului anual de curent electric a 10.000 de gospodării. ■

Lucrări de construcție pentru linia de mare viteză Wels – Passau

Până în anul 2021 vor fi încheiate în mare parte lucrările de modernizare a sistemului de linie ferată din Austria Superioară între localitățile Wels și Passau. Ultima etapă este modernizarea gării din localitatea Wernstein, inclusiv îmbunătățiri cuprinzătoare ale infrastructurii. Departamentul Felbermayr infrastructură este implicat semnificativ în aceste lucrări pentru ridicarea nivelului de siguranță a circulației și a confortului pasagerilor care călătoresc cu trenul.

Santierul din localitatea Wernstein am Inn cuprinde aproximativ doi kilometri liniari de cale ferată. „În total vom deplasa aproximativ 70.000 de metri cubi de material pentru acest proiect”, afirmă șeful de șantier Alois Lüftinger despre lucrările care au început în luna decembrie 2017 cu un partener de consorțiu.

Lucrări de construcție în timpul funcționării continue a traficului

„Dificultatea deosebită a lucrărilor de construcție este menținerea în funcționare a traficului feroviar. „Astfel, de exemplu, vor fi ridicate poduri auxiliare pentru linia ferată, sprijinite de beton aplicat prin pulverizare și micropiloni. Dedesubtul acestora pot fi executate excavările pentru pasajele subterane” explică Lüftinger. Pentru aceste lucrări intră în acțiune atât ciocanul hi-

draulic, cât și tehnologia expolizivilor. De lucrările de modernizare aparține și lărgirea terasamentului, deoarece șinele pentru traficul în sens opus sunt prea apropiate. Astfel, efectul de aspirație pentru trenurile de mare viteză ar fi prea mare, explică Lüftinger și adaugă, că și vor fi executate și lucrări de fundație pentru liniile ferate și de construcție a peroanelor. În plus, va fi construit un canal cu un diametru de 1,5 metri și o lungime de 300 de metri. Anrocament și umplutura de material de bază pentru devierea noii șosele fac parte de asemenea din cuprinsul contractului Departamentului Felbermayr infrastructură.

Mai multă siguranță în traficul feroviar

„În principiu lucrările de construcție se împart în patru etape”, explică Lüftinger. În

sudul localității Wernstein va fi construit un nou pasaj subteran, în continuare gara este modernizată generos cu scopul accesului fără bariere pe peroane, iar în zona denumită Lindenbachtal șoseaua va avea un nou traseu, pentru a devia drumul pe sub linia ferată. În completare va fi construit un pasaj cu două etaje. Pe de o parte va fi un pasaj subteran pentru pietoni, pe de altă parte va fi deviat un pârau sub acesta. În plus, va fi construit și un alt pasaj subteran pentru pietoni și bicicliști, datorită căruia, în final, vor fi desființate trei treceri la nivel cu calea ferată. Acest lucru permite o mai mare siguranță a infrastructurii, timpii de așteptare la bariere feroviare sunt eliminați iar traficul feroviar devine cu mult mai eficient. Finalizarea lucrărilor de construcție este programată pentru anul 2021. ■



Careiera unei platforme de lucru

Cu așa-numitul T 900 HF, flota albastră de vehicule a fost de la începutul lunii iulie prima din lume cu un highlight în ceea ce privește tehnologia de acces la înălțime. Următorul articol informează despre contextul acestei dezvoltări noi, cu o înălțime de lucru de 90 de metri.

Desigur, înainte de a începe dezvoltarea unui astfel de utilaj, trebuie asigurată și eficacitatea economică", spune Dr. Nico Krekeler de la producătorul de platforme Ruthmann din Renania de Nord-Westfalia, care a dezvoltat platforma cu o înălțime de lucru de 90 de metri și o rază laterală de 42 de metri. Pe de o parte, studiile ajută la determinarea potențialului pieței, dar, pe de altă parte, discuțiile cu companiile de închiriere sunt, de asemenea, esențiale.

de Platforme Felbermayr din Lanzendorf lângă Viena, Thomas Daxelmüller. Ceea ce lipsea era un dispozitiv cu o rază de acțiune laterală mult mai mare, de exemplu, pentru a putea trece peste gropile de construcție. Dar, de asemenea, și depășirea kanturilor aflate la înălțime a fost o contribuție esențială a dl-ui Daxelmüller, care a influențat dezvoltarea noii platforme. În plus, există posibilitatea de a reduce greutatea platformei la mai puțin de 48 de tone.



Datorită „tehnologiei poligonale”, pot fi produse brațele cu pereți mai subțiri, cu aceeași stabilitate.



Structura platformei a fost montată pe un șasiu standard Scania.

Numai în acest mod este posibil să cunoaștem cerințele utilizatorilor de platforme și să le implementăm în raport cu fezabilitatea tehnică, spune Dr. Krekeler, care a dezvoltat utilajul cu o echipă de aproximativ 40 de ingineri, tehnicieni și programatori, precum și un departament hidraulic.

De ce are nevoie piața?

„Am fost bine echipați cu cele aproximativ 2600 de platforme ale noastre și astfel putem ajunge la înălțimi de lucru de peste 100 de metri”, spune șeful Departamentului

„Acest lucru elimină necesitatea unor proceduri de autorizare consumatoare de timp și a vehiculelor însoțitoare”, susține Daxelmüller, adăugând că utilajul poate fi folosit în mod mai flexibil. Aceasta, la rândul său, crește capacitatea de utilizare.

Dezvoltarea tehnică

Mai multă putere cu același tonaj a fost,

prin urmare, provocarea pe care inginerii de dezvoltare ai producătorului de platforme din Germania de Nord-Vest și-au propus-o ca scop. Dr. Krekeler adaugă: „Pentru a realiza acest lucru, am folosit tehnologia noastră de poligon dovedită. Acest lucru face posibilă obținerea aceleiași rigidități cu grosimea semnificativ mai subțire a pereților telescoapelor.” Acest lucru este însoțit de o reducere semnificativă a greutății. Aceasta este o condiție esențială pentru a putea monta platforma pe un șasiu standard cu 5 osii cu o greutate totală admisă de 48 de tone. Necesitatea unei raze de acțiune laterale mai mare a fost îndeplinită cu tehnologia poligonală, deoarece stabilitatea brațului este menținută în ciuda greutății reduse. Dr. Krekeler numește „sistemul dinamic al razei de acțiune”, scurt DRS, ca fiind un „salt cuantic”. Acest sistem brevetat a fost utilizat pentru prima oară în modelul T 900 HF și oferă o gamă mai largă prin calculul în timp real al calculatorului on board. În comparație cu utilajele disponibile anterior pe piață din această clasă de performanță, acest lucru permite o rază de acțiune mai mare cu zece metri. În total, au fost necesari aproximativ 1,5 ani de lucrări de dezvoltare pentru a scoate T 900 HF pe linia de producție. „Succesul va fi evident”, este convins Daxelmüller și așteaptă deja contracte de închiriere specifice. ■



PENSIONĂRI Pensionat pe merit

Multe mulțumiri și recunoștiință le datorăm tuturor colaboratorilor, care s-au pensionat de curând.

Horst Aerts – Port Logistics/Haeger & Schmidt Logistics/Duisburg · **Hubert Auer** – Platforme/Linz · **Miroslav Bijelic** – MTA/Wels · **Franz Brunbauer** – Poziționare/Linz · **Ilija Gavran** – Construcții subterane/Wels · **Günther Kaiser** – Abfallwirtschaft/Wels · **Johann König** – Construcții subterane/Wels · **Klaus Müller** – Macara/Wels · **Elek Nemeth** – Transporturi grele/Bau-Trans/Lauterach · **Theodor Nesplak** – Construcții depozite/Hagn Tehnică de mediu/Sulzemoos · **Dietmar Pilz**

– Macara/Bau-Trans/Lauterach · **Leopold Pleiner** – Construcții la înălțime/Wels · **Slavko Rakic** – Transporturi grele/Wels · **Luka Rogic** – Parc auto/Linz · **Reinhold Sahl** – Port Logistics/Haeger & Schmidt Logistics/Duisburg · **Walter Salzer** – Fassader/Sareno · **Michael Schuster** – Port Logistics/Haeger & Schmidt Logistics/Duisburg · **Franz Sonnleitner** – Construcții la înălțime și subterane/IS Baubetrieb/Linz · **Friedrich Stöckelmayer** – MTA/Wels · **Franz Stöttinger** – Macara/Wels · **Manfred Unterberger** – Transbordare port/Linz · **Klaus-Peter Vogel** – Montage/Wimmer Transporturi de utilaje/Sulzemoos · **Marek Wilczek** – Transporturi grele/Wroclaw · **Franz Winkler** – Transporturi grele/Wels · **Manfred Wirges** – Navigație/Haeger & Schmidt Logistics/Duisburg · **Stanislaw Ziemianek** – Fassader/Sareno/Ulrichsberg.



ORIENTAT CĂTRE CLIENȚI Departamentul Felbermayr transport și tehnică de ridicare vă avea un nou Director comercial.

Clemens Felbermayr a fost însărcinat la începutul anului cu conducerea vânzărilor pentru extinderea activităților comerciale. Felbermayr este angajat în întreprindere din anul 2002, iar de la încheierea uceniciei sale în domeniul comercial este activ în proiectarea și dispoziția de transporturi grele. De asemenea, tânărul de 33 de ani a lucrat cu succes și în domeniul Key-Account-Management. Îi dorim d-lui Felbermayr mult succes în noua sa activitate.

695-144 sau E-Mail informer@felbermayr.cc. Ultima zi de expediere este miercuri, 31 octombrie 2018. Este exclusă calea judiciară.

SNOWBOARD Meringer la Campionatul Mondial de Juniori din Noua Zeelandă



Când Campionatul Mondial de Juniori de Snowboard începe la începutul lunii septembrie în Noua Zeelandă, Jacob Meringer se va afla, de asemenea, la start. Talentul de snowboard de 17 ani a fost sponsorizat de către Felbermayr timp de doi ani și se poate mândri deja cu numeroase succese naționale și internaționale de pe Race-Board. Selectarea pentru Campionatul Mondial de Juniori de către Asociația de schi din Austria reprezintă o altă piatră de hotar pentru atletul din Graz.

Răspunsul îl găsiți în această revistă. Pentru răspunsurile corecte vom trage la sorți 15 premii în obiecte. Vă rugăm ca să ne trimiteți răspunsul corect prin Fax +43 7242

ÎNTREBARE CONCURS CITIȚI ȘI CAȘTIGAȚI

Întrebare de premiu:

De către care întreprindere-fiiică a Felbermayr a fost așezată nava „MS Österreich“ în luna aprilie pe docurile șantierului naval din localitatea Fußach (A)?



Premiul 1:
Un cap tractor de transport greu Volvo FH ZGM cu trailer jos GOLDHOFER cu 3/5 axuri. Scara 1: 50.

Proprietar media și editor: Felbermayr Holding GmbH · Machstraße 7 · A-4600 Wels · Tel.: +43 7242 695-0 · www.felbermayr.cc
E-Mail: office@felbermayr.cc · **Responsabil pentru conținut:** Horst Felbermayr · **Redacție și concept:** Markus Lackner
Layout: Markus Weickinger · **Abonament gratis:** Încă nu primiți »INFORMER«ul? Dar doriți ca să-l primiți complet gratis acasă de două ori pe an sau doriți ca să-l comandați pentru altcineva, atunci vizitați-ne la: www.felbermayr.cc/informer Toate enunțurile din acest document trebuie înțelese ca fiind neutre din punct de vedere al sexului din motive de simplificare a limbajului. · **Imprimare:** Iulie 2018 · Toate informațiile fără garanție și supuse modificărilor, precum și erorile de tipărire și de propoziție.

Informații privind protecția datelor: Dacă primiți această publicație în mod nesolicitat și personalizat, înseamnă că în baza activității dumneavoastră profesionale v-am identificat ca și persoană interesată. Prelucrarea datelor are loc în conformitate cu Declarația noastră de protecție a datelor. Aceasta este accesibilă prin următorul link: www.felbermayr.cc/de/datenschutz. Dacă nu mai aveți nevoie de abonamentul dumneavoastră gratuit, îl puteți anula la termenul cel mai apropiat, la: Felbermayr Holding GmbH · Machstraße 7 · A-4600 Wels · E-Mail: informer@felbermayr.cc · Telefon: +43 7242 695-0

SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE



Passt auf alle Fälle.

Auf Schwarz Müller 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

COMPACT EFFICIENT VERSATILE MANITOU



MT 420 H
New Buggy

Discover the MT 420. With a width of only 1.49 meters it offers compactness and efficiency at the same time.

Its lifting height of 4.30 meters and lifting capacity of up to two tons makes it a real all-round talent at every construction site.

www.manitou.com

MANITOU
HANDLING YOUR WORLD