

INFORMER

REVISTA GRUPULUI FELBERMAYR 1/2023

«BIG FELB» FELBERMAYR ÎN ANTWERPEN

FOTOGRAFIE: PSA BELGIUM

TARE CA OȚELUL

Logistică pentru mărfuri grele pentru producătorii de mase plastice

CREEAZĂ LEGĂTURI

Mașină de săpat tuneluri pentru legături feroviare

CUPRINZĂTOR

Construcții hidrotehnice pentru navigație și ecologie



12

Joint-venture-ul format din PSA, Haeger & Schmidt Logistics precum și Felbermayr au pornit la drum cu un contract de mare anvergură în domeniul energiei eoliene în portul din Anvers.



14

Renovarea tunelurilor pentru mai multă securitate Autostrada Tauern

18

Logistică pentru mărfuri grele executată pentru producătorii de mase plastice în Linz



04 Anunțuri – De interes la Felbermayr

10 Haeger & Schmidt Logistics a împlinit 10 ani la Felbermayr

11 Începerea oficială a activității întreprinderii comune cu Kran-Weihe, în Antwerp

23 Eliberare de câmp pentru construcții și lucrare de pământ pentru un proiect rezidențial emblematic

24 Ridicarea unui pod cu macara pe șenile în Tirol

34 Felbermayr preia întreprinderea cu platforme de lucru și macarale

36 Nou-veniți și promovați la Felbermayr

38 A doua viață pentru o legendă a camioanelor, cu o putere de 525 CP



26

Tunelul de bază Brenner se extinde cu Transport und Engineered Solutions de la Felbermayr

30

Domarin și Felbermayr Construcții hidrotehnice pentru o navigabilitate îmbunătățită, ecologie și protecție HW, active în Bayern.





Editorial



”

„Cu dragoste de muncă și plini de speranță” scrie în strofa a treia a imnului național al Austriei. Acest lucru trebuie ținut minte pentru a putea transmite generațiilor viitoare bunăstarea obținută.

Munca este și are „valoare adăugată”

Stimate doamne și stimați domni,

Cu toții ne bucurăm de o economie prosperă, de ocuparea aproape completă a forței de muncă și de o stare materială bună. Proiectele de mare anvergură, unele dintre ele fiind documentate în această ediție a publicației noastre „Informer”, descriu convingător acest lucru.

Succesul proiectelor îl datorăm colaboratorilor noștri ambițioși, orientați spre îndeplinirea obiectivelor. Aceștia au oportunitatea de a se dezvolta profesional, în funcție de comenzile clienților noștri și a sarcinilor primite, contribuind astfel la succesul companiei. Așadar, vă mulțumesc foarte mult.

Dar, totuși, ce se întâmplă? În mass-media, cererea pentru un program de lucru redus și, totodată, plata unui salariu mai mare sunt cuvintele cheie ale momentului.

Dar înlocuirea factorului uman cu inteligența artificială și digitalizare va rămâne o dorință utopică. Noi știm foarte bine cât de important este factorul uman, cât de mult contează experiența și puterea oamenilor de a înțelege situațiile apărute. Într-o societate prietenoasă cu oamenii, factorul

uman nu va putea fi înlocuit niciodată de bits și bytes. Dar, de unde ar putea să provină totuși banii care să permită transmiterea bunăstării, la care s-a muncit din greu, generațiilor viitoare? În vremuri cu inflație ridicată banii nu cad din cer.

În Austria situația este deosebit de limpede. Astfel „țara ciocanelor” se situează, la nivel de UE, – privind timpul de muncă săptămânal pentru locurile de muncă cu normă întreagă – în treimea inferioară. Deci, nu întotdeauna poate fi vorba de „cu dragoste de muncă și plini de speranță”, după cum spune textul imnului nostru național.

Trebuie să trecem la fapte, și pentru a cita în continuare imnul nostru național: „Să pășim cu curaj în vremurile noi” și să avem în vedere că: Munca aduce plusvaloare și înseamnă mai mult decât pare la prima vedere – într-o societate funcțională ea este o componentă care dăinuie peste generații.

În acest sens, vă urez o vară plăcută în continuare, bucurie și spor în muncă, după un concediu, cu siguranță, binemeritat.

Cu stimă,

DI Horst Felbermayr



SUCURSALA OSTERHOFEN

Un nou amplasament pentru Hagn Umwelttechnik și Domarin

De la ceremonia de începere a lucrărilor din iulie 2022 până la finalizarea halei de 1.500 de metri pătrați au trecut puțin mai puțin de șase luni. Echipa foarte motivată de la Hagn, care a efectuat lucrările de terasament și de infrastructură, este și ea responsabilă în acest sens. Hagn Umwelttechnik a fost deja în măsură să înceapă mutarea halei în ianuarie. Clădirea de birouri a fost finalizată în luna mai. Acum, tehnicienii de mediu își pot demara activitatea cu forțe proaspete în noua filială. Compania Domarin se va muta în birourile de la etajul 2 în cursul acestui an. Pe o suprafață totală de 10.500 de metri pătrați, Hagn Umwelttechnik și compania de construcții navale și hidrotehnice Domarin au acces la 1.000 de metri pătrați de spații de birouri, o hală de 1.500 de metri pătrați cu atelier și un spațiu deschis extins de peste 8.000 de metri pătrați. În vremuri de explozie a costurilor de construcție și de lipsă de furnizori, echipa imobiliară Felbermayr a reușit totuși să finalizeze proiectul într-un timp record, creând astfel un sediu modern pentru cele două companii din sudul Germaniei.

DANNER LANDSCHAFTSBAU

Stabilizare ecologică a versanților cu fibre de nucă de cocos

Danner Landschaftsbau a fost însărcinată de Müller-Guttenbrunn Group (MGG Recycling) să asigure humusul aplicat pe un val de pământ în Amstetten. Protecția împotriva eroziunii solului a fost realizată cu ajutorul unei țesături de nucă de cocos inovatoare și ecologică. Țesătura biodegradabilă a fost instalată în combinație

cu o implantare prin pulverizare de semințe speciale cu înrădăcinare adâncă, pentru a asigura straturile superioare ale solului pe digul de camuflaj. Lucrările, care au durat aproximativ o săptămână, au avut loc la mijlocul lunii mai. Fibra de nucă de cocos folosită de Danner, filiala Felbermayr, este o soluție inovatoare și ecologică în amenajarea peisagistică și și-a dovedit utilitatea pentru asigurarea stratului superior de sol. Prin utilizarea țesăturilor de protecție împotriva

eroziunii, pot fi asigurate suprafețe cu o pantă de până la 40 de grade. Prin această protecție rapidă, activă și durabilă, măsurile constructive de consolidare pot fi reduse sau complet omise în ceea ce privește protecția mediului.



SCANĂȚI
pentru a vedea mai
multe de pe șantier.





SCANATI
pentru a vedea
ridicarea galeriilor cu
bandă transportoare în
imagini în mișcare.

ANUNȚURI



TEST DE SOLICITARE

Pod cu bandă transportoare pentru „oțel verde” asamblat

Un nou pod cu bandă transportoare va fi construit la voestalpine în Linz până la sfârșitul anului 2023. Un LR 1750 de la Felbermayr a fost folosit pentru ridicarea secțiunilor individuale ale podului pe o perioadă de nouă zile la mijlocul lunii februarie. Cu o înălțime uriașă de 140 de metri, macaraua pe șenile a fost echipamentul ideal pentru a pune în amplasament pe șantierul voestalpine părți ale noului pod cu bandă transportoare. Din cauza condițiilor de pe șantier, piesele cu o greutate de până la 28,5 tone au necesitat o macara cu o ieșire din consolă de aproximativ 116 metri. Podul cu bandă transportoare face parte din programul de investiții Voestalpine TransMet pentru producția de „greentec steel”.

NETWORKING

Participare de succes la Breakbulk Europe 2023

Felbermayr Transport- und Hebetechnik, împreună cu companiile Haeger & Schmidt Logistics, HSW Logistics, Best Logistics și operatorul de terminale belgian PSA Breakbulk, precum și Wimmer Maschinentransporte au fost din nou parte integrantă a celui mai mare târg comercial din lume pentru încărcături-proiect și mărfuri grele, desfășurat la Rotterdam între 6 și 8 iunie. Companiile au profitat de Breakbulk Europe - la fel ca alți 600 de expozanți din 120 de țări și peste 10.000 de participanți – pentru a aprofunda contactele în domeniul logisticii transportului de mărfuri grele, pentru a genera noi oportunități și pentru a consolida relațiile importante existente cu partenerii de afaceri pe termen lung. Întotdeauna cu scopul de a oferi cele mai bune informații posibile despre zonele noastre de servicii multimodale. Acest lucru înseamnă că modurile de transport feroviar, rutier și maritim pot fi utilizate în diverse moduri.



SCANATI
și vedeți galeria
de imagini de la
standul Felbermayr
de la târg.



HAGN UMWELTECHNIK

Construcția unei construcții ajutătoare pentru urcarea peștilor spre izvor, pentru centrala electrică din Gundelfingen

Construcțiile ajutătoare pentru urcarea peștilor spre izvor sunt un element important pentru punerea în aplicare a directivei-cadru a UE privind apele, care stipulează continuitatea râurilor pentru pești și viața acvatică. După măsuri pregătitoare, cum ar fi lucrări preliminare de excavare și de umplere cu piatră în apa din aval, Hagn Umwelttechnik a realizat construcții ajutătoare pentru urcarea peștilor spre izvor, conforme cu standardele, la centrala electrică bavareză de pe Dunăre din Gundelfingen, din august 2022 până în februarie 2023. Au fost folosite excavatoare, încărcătoare pe roți și echipamente speciale de la Hagn Umwelttechnik. Construcțiile ajutătoare pentru urcarea peștilor spre izvor sunt situate pe malul stâng al Dunării și sunt formată din mai multe secțiuni cu o lungime totală de 600 de metri. Acestea au fost concepute diferit. Scopul combinației dintre ajutorul pentru migrație în sens tehnic și specific naturii este de a crea habitate potențiale de reproducere și habitate atractive pentru pești și vietăți mici, prin intermediul diferitelor structuri ale cursurilor de apă. Cursul ocolitor de apă a fost proiectat în cea mai mare parte cu specific natural. Proiectul a fost realizat în numele Obere Donau Kraftwerke AG (ODK).

CONSTRUCȚII SUPRATERANE WELS

Edificiu industrial construit pentru Kuhn Ladetechnik

Felbermayr-Construcții supaterane a fost implicat în calitate de antreprenor general în construcția noii locații a companiei Kuhn Ladetechnik din Achau, lângă Viena, de la începutul lunii martie 2022 până la sfârșitul lunii mai a acestui an. După numai 14 luni de construcție, noua locație va putea fi ocupată

în 2023. Au fost utilizate numeroase utilaje de construcții și echipamente speciale, cum ar fi vehicule de transport, macarale mobile, stivuitoare telescopice, platforme de ridicare tip foarfecă și platforme de lucru telescopice cu înălțimi de lucru de până la 17 metri. În noul amplasament industrial, pe o suprafață de

18.000 metri pătrați există, printre altele, o hală atelier de 800 metri pătrați, o clădire de birouri cu trei etaje, cu o suprafață totală de 1.000 de metri pătrați, inclusiv o hală de construcții. S-au recepționat 1.080 de metri pătrați, un depozit de piese de schimb și un atelier de spălare și vopsire cu 730 de metri pătrați.



FELBERMAYR ROMÂNIA

Intervenție de amploare pentru o acțiune de tip Turnaround la Petrom

În luna aprilie, rafinăria Petrobrazi din România a început „turnaround-ul”, adică inspecția generală și verificarea instalației. Felbermayr România a folosit în acest scop trei macarale pe șenile cu sarcină portantă mare, două dintre ele cu o capacitate maximă de ridicare de 600 de tone și, în plus – ca o noutate în flota de macarale din România – un utilaj de 750 de tone. În total, Felbermayr a utilizat peste 100 de macarale, configurații de transport și platforme de lucru pentru această acțiune de tip Turnaround.

Pregătirile pentru această revizie au durat aproximativ doi ani și au fost efectuate de Felbermayr împreună cu responsabilii de la Petrom. Reparația, care a fost efectuată pentru a asigura buna funcționare a rafinăriei în condiții de siguranță, a fost implementată cu ajutorul a aproximativ 6.000 de lucrători și a implicat un total de peste două milioane de ore de lucru.

DEMN DE RECORD

Platformă de lucru telescopică, având înălțime de lucru extremă în utilizare

Flota Felbermayr are o platformă de lucru telescopică F-57 TKX, care este una dintre cele mai înalte platforme de lucru telescopice cu tracțiune pe toate roțile din lume în ceea ce privește înălțimea maximă de lucru. Pe lângă înălțimea de lucru, locul de amplasare a DC Tower din Viena a fost, de asemenea, special, deoarece turnul din orașul Donau are o înălțime „mândră” de 250 de metri. Elementele din sticlă au necesitat înlocuirea elementelor din sticlă ale celei mai înalte clădiri din Austria. Astfel de înălțimi de lucru necesită tehnologie de ultimă generație cu echipamente de top. Operarea cu platforma a fost supravegheată de angajații filialei Felbermayr din Lanzendorf, lângă Viena. Contractul a început la mijlocul lunii martie și va dura inițial câteva luni.





GRUPUL DOMARIN

Preluarea 100% a grupului de construcții navale și hidrotehnice Domarin

În martie 2023, Felbermayr Holding a achiziționat 100% din grupul german Domarin, format din Tief-, Wasserbau- und Schiffahrtsgesellschaft mbH din Vilshofen/Bavaria, Domarin GmbH Schiffahrt-, Havarien-, Leichterungen din Erlenbach am Main și Erlenbacher Schiffswerft-, Maschinen- und Stahlbau GmbH din Erlenbach am Main. Felbermayr deține deja o participație majoritară în grupul super-consacrat Domarin din 2022. Segmentul de activitate al Felbermayr din domeniul construcțiilor beneficiază de pe urma preluării în mai multe feluri, deoarece deceniile de experiență în domeniul construcțiilor hidrotehnice și navale, precum și flota plutitoare extinsă sunt extrem de valoroase pentru o dezvoltare de succes în acest segment de nișă. Numele Domarin reprezintă căile navigabile interioare Dunăre, Main și Rin.



STADIONUL DE FOTBAL DIN DRESDA

Ridicare în tandem la stadionul Heinz Steyer

Sucursala Felbermayr Dresden a fost în acțiune cu o macara de 500 de tone și numeroase platforme de lucru pe terenul stadionului Heinz Steyer din Dresden. LTM 1500 de la Felbermayr, cea mai mare macara mobilă din Luzacia, a fost folosită cu o a doua macara și a fost ideală pentru condițiile de spațiu existente în stadion.

Prin ridicare în tandem, a fost ridicată și montată o punte pentru iluminat din oțel, cu deschiderea de 110 metri. Astfel, două macarale mobile au adus structura de 120 de tone în poziția corectă la mijlocul lunii martie. Pentru a nu deteriora terenul, a trebuit să se creeze locuri de amplasare suplimentare pentru macarale

pe zona verde. Douăsprezece camioane Felbermayr au fost necesare pentru a transporta piesele macaralei. În plus, o macara de montaj LTM 1090-4.2 a fost prezentă la fața locului în timpul montajului macaralei de 500 de tone. Aceasta a fost folosită și la fixarea superliftului pentru macaraua mare.

TRANSPORT SPECIAL
MULTIMODALTransportul a
140 de module
de incinte de
la Fürth la Bonn

La începutul anului, divizia Felbermayr Transporturi speciale și echipamente de ridicare a sucursalei din Nürnberg a fost însărcinată cu transportul a 140 de module de incinte de la Cadolzburg, în districtul Fürth, la Bonn. Unele dintre module au fost depuse temporar în depozitul propriu al Felbermayr din Roth. Modulele de incinte au fost destinate construcției unei clădiri universitare din Bonn. După o planificare detaliată de către experții în transporturi grele și speciale, s-a decis rapid că încărcătura trebuie transportată la destinație în siguranță și la timp, multimodal – în primul rând pe cale navigabilă. De la Cadolzburg, acestea au fost transportate pe platformă joasă în portul Fürth. Acolo, modulele au fost transbordate pas cu pas pe un total de opt nave aparținând sucursalei Haeger & Schmidt

a companiei Felbermayr. Sucursala Felbermayr din Bautzen a pus la dispoziție o macara. Au călătorit de-a lungul Rinului până la destinația lor din Bonn, unde viiturile și apele scăzute au îngreunat transportul. Wimmer Maschinentransporte, Bau-Trans, precum și configurațiile de transport din filialele Lauterach și Wels au transportat în siguranță încărcătura grea din portul din Bonn până la destinația din campusul universitar cu propriile vehicule însoțitoare în convoi.

Nouă dintre modulele transportate, care au o lățime de 5,30 metri, au trebuit să fie conduse prin centrul orașului Bonn. A fost necesară demontarea instalațiilor de semnalizare, iar manevrele de conducere dificile au trebuit, de asemenea, să fie surmontate.

PENTRU UN MEDIU CURAT

Parc de depozitare pentru resturi de materiale de construcții

Prin intermediul parcului de depozitare Wels -West, Felbermayr va construi și va opera un alt depozit pentru resturi de materiale de construcții. Acesta va putea fi pus în funcțiune la timp, atunci când volumul maxim al depozitului de deșeuri Wels-Nord

va fi atins în 2027. În acest fel, se asigură eliminarea regională a resturilor nereciclabile de materiale de construcții pentru următorii 30 de ani. Proiectul a fost inițiat de către divizia de mediu și resurse a Felbermayr și este conceput pentru un volum de

aproximativ două milioane de metri cubi. Lucrările de construcții au început în luna martie a acestui an.

De asemenea, din proiect face parte și un concept de post-utilizare cu ape pentru amfibieni și zone de reîmpădurire.





BAU-TRANS LIECHTENSTEIN

Acces la înălțime pentru o inițiativă unică de sustenabilitate

Sub numele „Eu, viitorul”, un turn de observație din lemn cu o înălțime de 35 de metri a fost ridicat în mijlocul comunității din Schaan, în Liechtenstein, timp de câteva săptămâni. Turnul va servi drept spațiu expozițional, platformă de dialog și loc de întâlnire estivală timp de 17 săptămâni. Scopul este de a sensibiliza populația pentru un Liechtenstein sustenabil și orientat spre viitor.

Filiala Felbermayr Bau-Trans din Liechtenstein a sprijinit construcția acestui proiect inovator și călăuzitor, cu ajutorul tehnologiei de acces la înălțime. Sucursala a pus la dispoziție o macara de 150 de tone timp de trei săptămâni. În plus, au fost necesare câteva platforme de lucru pentru ridicarea turnului. Platforme telescopice articulate cu o înălțime maximă de lucru de 20 și 41 de metri fiecare și o platformă telescopică de 28 de metri au fost, de asemenea, folosite timp de câteva săptămâni, pentru a face accesibilă persoanelor interesate această construcție inedită.

TERMINALUL DE MĂRFURI GRELE LINZ

Transportul unui reactor de 450 de tone în portul Linz

În luna mai, un reactor cu bazin fabricat de Schoeller-Bleckmann Nitec, cu o greutate proprie de 450 de tone, a fost transbordat pe un vas de navigație interioară de către Felbermayr Transport- und Hebetchnik la propriul terminal de mărfuri grele din portul Linz, pentru a fi transportat mai departe la Anvers. Recipientul, care a fost fabricat în „hala de construcții metalice 8” și are o lungime de puțin sub 32 de metri și o lățime de cinci metri, a fost încărcat mai întâi pe o mașină cu autopropulsie SPMT de către Felbermayr cu ajutorul unei macarale pentru hale și unei schele de ridicare. Cu ajutorul transportorului cu 18 osii, încărcătura, care cântărește câteva sute de tone, s-a deplasat prin zona portuară în direcția celor două macarale portal necesare pentru transport. Provocarea a constat în distribuirea optimă a încărcăturii reactorului cu bazin între portalul de 400 de tone și cel de 175 de tone, astfel încât încărcătura să poată fi transbordată în siguranță pe navă. Vasul de navigație interioară MS „Vera Pax” a realizat transportul pe Dunăre, apoi până la Anvers. Destinația finală a reactorului este Shanghai.



Zece ani de succes

Felbermayr a preluat în 2013 toate părțile sociale ale companiei Haeger & Schmidt, specializată în navigație fluvială, transporturi scurte pe mare și logistică bazată pe containere. După zece ani, ambele părți pot prezenta o poveste de succes din această echipă.

„Să devii parte a grupului Felbermayr-Gruppe, să aparții unei astfel de familii, a fost cel mai bun lucru care ni s-a putut întâmpla” se bucură CEO Heiko Brückner, care împreună cu CFO Per Nyström și Peter Stöttinger administrează Haeger & Schmidt Logistics, din cadrul Felbermayr Holding. „Colaborarea excelentă a companiilor implicate s-a dovedit foarte repede a fi o situație win-win”, se bucură și Horst Felbermayr, CEP al Felbermayr Holding, privind înapoi la una dintre cele mai reușite achiziții din istoria companiei Felbermayr. Brückner fundamentează dezvoltarea pe baza cifrelor: „Am reușit în zece ani să dublăm cifra de afaceri, la 250 milioane Euro. Numărul colaboratorilor, în cele douăsprezece locații Haeger & Schmidt, a crescut de la 180 la 250. De la sediul central din Duisburg se expediază anual 8,5 milioane de tone de bunuri vrac și ambalate, precum și 350.000 de containere.”

Investiții mari pentru sustenabilitate

Pe durata celor zece ani, compania a investit peste 20 milioane Euro în tehnică modernă



„Felbermayr formează împreună cu Haeger & Schmid Logistics o relație clasică de tipul win-win, al cărei succes nu a pierdut nimic din strălucire nici după zece ani.”

DI Horst Felbermayr
CEO Felbermayr Holding

de expediție, instalații de macarale, hale și echipament de transport și s-a echipat astfel pentru viitoare provocări. „Printre altele, ne-am diversificat portofoliul de servicii, am dezvoltat circulația intermodală, am înființat joint-ventures cu PSA, din Anvers, și compania de transport maritim Wilson EuroCarriers AS, din Bergen, și am investit într-un nou centru de logistică la Duisburg.” În 2017

grupul de companii a fost reorganizat: Din Haeger & Schmidt International GmbH și H&S Container Line GmbH s-a format Haeger & Schmidt Logistics GmbH, numită pe scurt HSL.

„Bilanțul nostru este foarte îmbucurător, este o poveste de succes din prima zi”, subliniază și directorul general, Peter Stöttinger. „Am conectat perfect cele două companii.” Odată cu Haeger & Schmidt Felbermayr s-a realizat conceptul celor trei căi de transport șosea-cale ferată- transport naval cu un grup puternic de transport fluvial. „De atunci am crescut semnificativ, am creat împreună multe proiecte și am dezvoltat transporturile.”

Povestea de succes va continua să fie scrisă și în anii următori. „Vrem să dezvoltăm navigația fluvială și de coastă cu propriile active”, a anunțat Brückner. „Vrem să realizăm acest lucru ținând cont de provocările privind clima și politicile de mediu, sustenabilitatea fiind un subiect important pentru noi”, continuă Brückner, care adaugă că atât conceptele privind neutralitatea climatică, cât și proiectele de digitalizare au un loc special în companie. ■

În locația Duisburg, Haeger & Schmid dispun de un hub multifuncțional trimodal. Oferta ajunge până la depozitarea în spații încălzite a produselor siderurgice de înaltă calitate.



Per Nyström, MBA



Heiko Brückner



Ing. Mag. Peter Stöttinger

Inaugurare de macara în Anvers

În data de 19 aprilie, primul „Project Cargo Ecosystem” a fost deschis oficial în portul Anvers. În prezența clienților, a partenerilor și a reprezentanților portului Anvers-Bruges, punctul culminant al serii a fost, de asemenea, sărbătorit cu „botezul” unei macarale pe șenile Felbermayr – de acum înainte cunoscută sub numele de „Big Felb”.

Din 2021, Felbermayr Transport- und Hebetechnik și filiala sa Haeger & Schmidt Logistics dețin o asocieri în cadrul operatorului belgian de terminale PSA Breakbulk NV prin intermediul unui joint-venture. Prin aceasta, Felbermayr, împreună cu companiile menționate mai sus, este operatorul „Project

Cargo Ecosystem”, pe 14 hectare din Churchill Dock South. Acolo sunt expediate aceste componente, dintre care unele de mare greutate.

Cu această macara pe șenile de 750 de tone, Felbermayr oferă cea mai puternică macara din portul Anvers. În plus, instalația are 550

de metri de lungime a cheiului și, dacă este necesar, SPMT-uri, așa-numitele mașini cu autopropulsie, pentru transportul încărcăturilor grele și voluminoase. Până în 2025, instalația independentă de maree va fi alimentată cu energie electrică prin intermediul unei turbine eoliene.



Șefa Andrea Felbermayr este încântată de cooperarea excelentă dintre partenerii de asocieri în participațiune și a anunțat „Big Felb” ca nume de botez pentru macaraua gigant.



„Joint-venture-ul cu PSA ne permite continuarea consecventă a conceptului nostru de trei căi de transport, în direcția porturilor la Marea Nordului.”

Ing. Mag. Peter Stöttinger, director general Felbermayr Transport- und Hebetechnik



Directorul general al Felbermayr, Andrea Felbermayr, Heiko Brückner (CEO Haeger și Schmidt Logistics), Per Nyström, MBA (CFO Haeger și Schmidt Logistics).



Dennis Verbeeck (director general PSA Breakbulk), Cameron Thorpe (CEO PSA Belgia), Tom Hautekiet (CCO Port of Antwerp-Bruges).



Vincent Ng (CEO Dezvoltare companie & Ofițer Financiar șef PSA BDP) discutând cu Ing. Mag. Peter Stöttinger de la Felbermayr Transport- und Hebetechnik/tehnica de transport și instalații de ridicare.



SCANAȚI
și experimentați
entuziasmul pentru
joint-venture în
imaginea în mișcare.



Prima comandă importantă în „Project Cargo Ecosystem”

În portul din Anvers se transferă piese grele, în cadrul joint-venture-ului PSA Breakbulk, pe vapoare de încărcare și pontoane. Acestea sunt necesare pentru transportul componentelor mari ale turbinelor eoliene. Cea mai grea piesă, având 386 de tone, este o structură care permite transportul turnurilor de 45 de metri înălțime în picioare. Joint-venture-ul a fost realizat în 2021 între operatorul de terminal activ pe plan mondial PSA, Haeger & Schmidt Logistics precum și Felbermayr.

Braț principal de 7 metri, maximum 400 de tone de balast suspendat, 220 de tone de balast pe platforma rotativă, 95 de tone de balast central: Macara pe șenile Liebherr LR 1750 de la Felbermayr, în configurația SDB77, este un pachet de forță prin excelență. La 19 aprilie, gigantul Felbermayr a fost prezentat pentru prima dată la evenimentul de deschidere oficială de la amplasamentul Churchilldock South

din portul Anvers. Macaraua pe șenile a fost folosită acolo din martie. Felbermayr a primit o comandă de la compania belgiană de inginerie navală DEME pentru transportul a aproximativ 500 de componente. În câteva zile, nava pentru mărfuri grele „GPO Grace”, cu o lungime de 225 de metri, construită în 2017 și sosită din Dubai, a fost descărcată cu ajutorul macaralei pe șenile. Datorită lățimii de 48 de metri a navei, macaraua a atins

ieșiri din consolă de până la 60 de metri.

Ridicări finalizate cu succes

„Acestea sunt curse de ridicare impresionante cu macaraua noastră pe șenile”, descrie Jos van der Sanden, directorul de vânzări al diviziei Engineered Solutions de la Felbermayr din Krefeld. Cea mai grea construcție – „grătarele grele de alimentare” – cu o greutate de 386 de tone, are o înălțime de aproximativ 4 metri



și dimensiuni de transport impresionante de 28 de metri în lungime și 23 de metri în lățime. „Acestea sunt piese foarte mari pentru a permite transportul vertical al turnurilor pentru turbine eoliene care au o înălțime de până la 45 de metri. Ele sunt construite astfel încât chiar și valurile mari pot fi compensate”, explică van der Sanden. Toate componentele împreună cântăresc aproximativ 3.000 de tone. Cele mai mari 90 dintre ele au între 20 și 386 de tone. Piesele sunt utilizate în principal ca învelișuri, cadre de susținere și structuri de sprijin pentru transportul naval al turbinelor eoliene offshore.

Echipa acționează cu flexibilitate

Cea mai dificilă sarcină pentru echipa Felbermayr din Belgia, formată din zece persoane, este încărcarea celor trei nave de alimentare ale DEME – nave de marfă construite special – cu aceste componente, precum și a două pontoane sub pavilion american. „Provocator, deoarece suntem supuși la o mare presiune de timp aici și trebuie să acționăm foarte flexibil în funcție de situație”, descrie van der Sanden și continuă: „Am balastat complet macaraua pe șenile, astfel încât să putem exploata toate posibilitățile tehnice ale acesteia. Lucrăm în continuare cu o a doua macara pe chei, astfel încât am creat cele mai bune condiții pentru ridicările mari din portul Anvers într-un timp scurt. Dar nu putem planifica cu adevărat cursele de încărcare, deoarece,

de exemplu, nu avem nicio influență asupra momentului în care aceste nave ajung efectiv în port. Acesta este motivul pentru care lucrăm în schimburi, dacă este necesar, chiar și noaptea.”



„Cursele de ridicare cu macaraua noastră pe șenile sunt impresionante.”

Jos van der Sanden

Șef de vânzări Engineered Solutions

62 de turbine eoliene în largul statului Massachusetts

În timpul verii, a fost finalizată încărcarea și echiparea exactă a celor trei nave de alimentare și a celor două pontoane. Această soluție integrată de înaltă tehnologie permite apoi transportarea componentelor turbinei eoliene către navele speciale de instalare offshore. DEME Offshore US îl va utiliza pentru transportul și instalarea a 62 de turbine eoliene offshore pentru proiectul „Vineyard Wind 1” în largul coastei statului Massachusetts.



Cu o sarcină portantă maximă de 750 de tone, macaraua pe șenile Felbermayr este cel mai puternic „lucrător portuar” din Anvers. Acest lucru necesită 715 tone de balast pe post de contragreutate.



Provocări la șantierul de construcții pe timp de noapte în lanțul de tuneluri A10

Felbermayr Bau sporește nivelul de siguranță în cinci tuneluri de pe autostrada A10 Tauern din Salzburg. Până la începutul lunii iulie, timp de zece luni, lucrările s-au desfășurat în fiecare noapte, între orele 20.00 și 5.00, în condiții de trafic fluent. Desfășurarea lucrărilor de amploare fără barieră a reprezentat o provocare deosebită pentru om și tehnologie.



SCANĂȚI
și accesați imagini
captivante de pe șantier
pe timp de noapte.



Lucrul în condiții de fluență a traficului a îngreunat progresul lucrărilor de construcție. În plus, au fost necesare măsuri de siguranță extinse.



Traficul a fost pur și simplu redus la o bandă pe fiecare sens. Amenajarea și dezafectarea unui șantier temporar noapte de noapte implică o muncă suplimentară considerabilă. Acest lucru poate fi bine ilustrat printr-un exemplu: Pe tronsonul de 13,2 kilometri de autostradă, 600 de conuri de trafic au fost instalate la ora 20.00 și ridicate din nou la ora 5.00. Niciun utilaj, vehicul, excavator, material sau mașină nu a rămas pe banda a doua. În timpul zilei, nimic nu amintea de vreun șantier. Acest lucru a necesitat o planificare, o implementare și o logistică sofisticate.

Nișe de apel de urgență pentru mai multă siguranță în tunel

Operatorul de autostrăzi Asfinag renovează cele două tuneluri mai lungi, Ofenauer și Hiefler, cu o lungime totală de 3,4 kilometri, precum și lanțul de tuneluri Werfen cu Brentenberg, Zetzenberg și Helbersberg, între toamna anului 2022 și iunie 2025. În primul tronson de construcție licitată au fost efectuate lucrări pentru creșterea siguranței rutiere. De exemplu, o nouă lege impune ca nișele de stingere a incendiilor și punctele de apel de urgență să fie amplasate la intervale de distanță mai scurte. Aceste adâncituri au fost frezate de către specialiști în învelișurile de beton ale tuburilor. „De asemenea, am adaptat așa-numitele pasaje transversale, adică galeriile de fugă dintre tuburi, am



„**În mod ironic, siguranța pentru angajații noștri a fost cea mai mare provocare pentru noi în acest proiect pentru mai multă siguranță în tunel.**”

DI (FH) Thomas Wallenstorfer, șef de șantier

instalat în ele o nouă căptușeală de beton injectat, am reînnoit pavimentul, le-am echipat cu o suprafață de bază antiderapantă și am lărgit îngustările de cavități, astfel încât totul acolo să corespundă, de asemenea, nivelului de actualitate tehnică”, informează managerul de proiect Felbermayr, Thomas Wallenstorfer. „În nișele de inspecție am reparat drenajele sinterizate și am mutat căminele de vizitare.”

Precauție în tunel

Poate că multe lucruri deveniseră deja rutină în toate aceste luni, dar provocarea zilnică a

rămas. „A trebuit să fim extrem de atenți”, subliniază managerul de proiect. „Oricum, nu puteam să folosim mașini mai mari în tuneluri din cauza fluenței traficului. Când excavatoarele lucrau, era foarte strâmt, iar camioanele treceau deseori în grabă la o distanță de doar câțiva centimetri.” În timpul nopții, limita de viteză era de 60 km/h, dar șoferii nu o respectau adesea. Din fericire, pe timp de noapte sunt relativ puține vehicule pe șosea. Acest lucru se schimbă brusc pe traseul preferat de turiști la începutul vacanței, astfel încât aceste lucrări trebuiau să fie finalizate până la începutul lunii iulie.

Zgomotul este omniprezent

Pe lângă activitatea continuă, cu șapte nopți pe săptămână, conform unui program de ture, a existat și poluarea fonică pentru cei aproximativ 70 de angajați pentru construcții subterane de la Felbermayr. „Este foarte zgomotos în tuneluri, așa că toată lumea a purtat căști antiacustice precis adaptate”, spune Thomas Wallenstorfer. „În ceea ce privește incidența prafului, clientul ne-a impus condiții foarte stricte, oricum, din cauza fluenței traficului. Am evitat pe cât posibil praful, dar pe excavatoare au fost montate duze de apă. Am folosit extractoare mobile în pasajele transversale. Atunci când era necesar, ventilatoarele mari ale tunelului funcționau la sarcină maximă.”

Construcții supratere și lucrări de construcții subterane speciale, în acțiune și de sărbători

Pe șantier s-a lucrat și în timpul zilei. Departamentul Construcții subterane de la Felbermayr a efectuat, de asemenea, lucrări de terasamente și construcții de drumuri, precum și lucrări de canalizare și drenaj. Până în septembrie, departamentul de construcții supratere construiește opt clădiri operaționale noi pentru controlul sistemelor de siguranță și transformă două instalații existente, precum și șapte instalații noi pentru protecția apei, trei rezervoare de stingere pentru cele cinci tuneluri, precum și fundații pentru podurile de semnalizare a traficului. Departamentul de lucrări de construcții subterane speciale asigură pereții, pantele și gropile de fundație în terenuri muntoase. În total, echipa de la proiectul A10 numără aproximativ 100 de angajați. ■



Ca urmare a noii legislații, în pereții tunelului existent au fost frezate nișe pentru apeluri de urgență și pentru stingerea incendiilor.



Galeriile de fugă au fost întărite și căptușite cu beton torcretat.



Pe lângă lucrările subterane, au fost efectuate lucrări de pământ, lucrări de construcții subterane speciale și de construcții supratere. De exemplu, construcția a opt noi clădiri operaționale.

Transport special și montaj greu

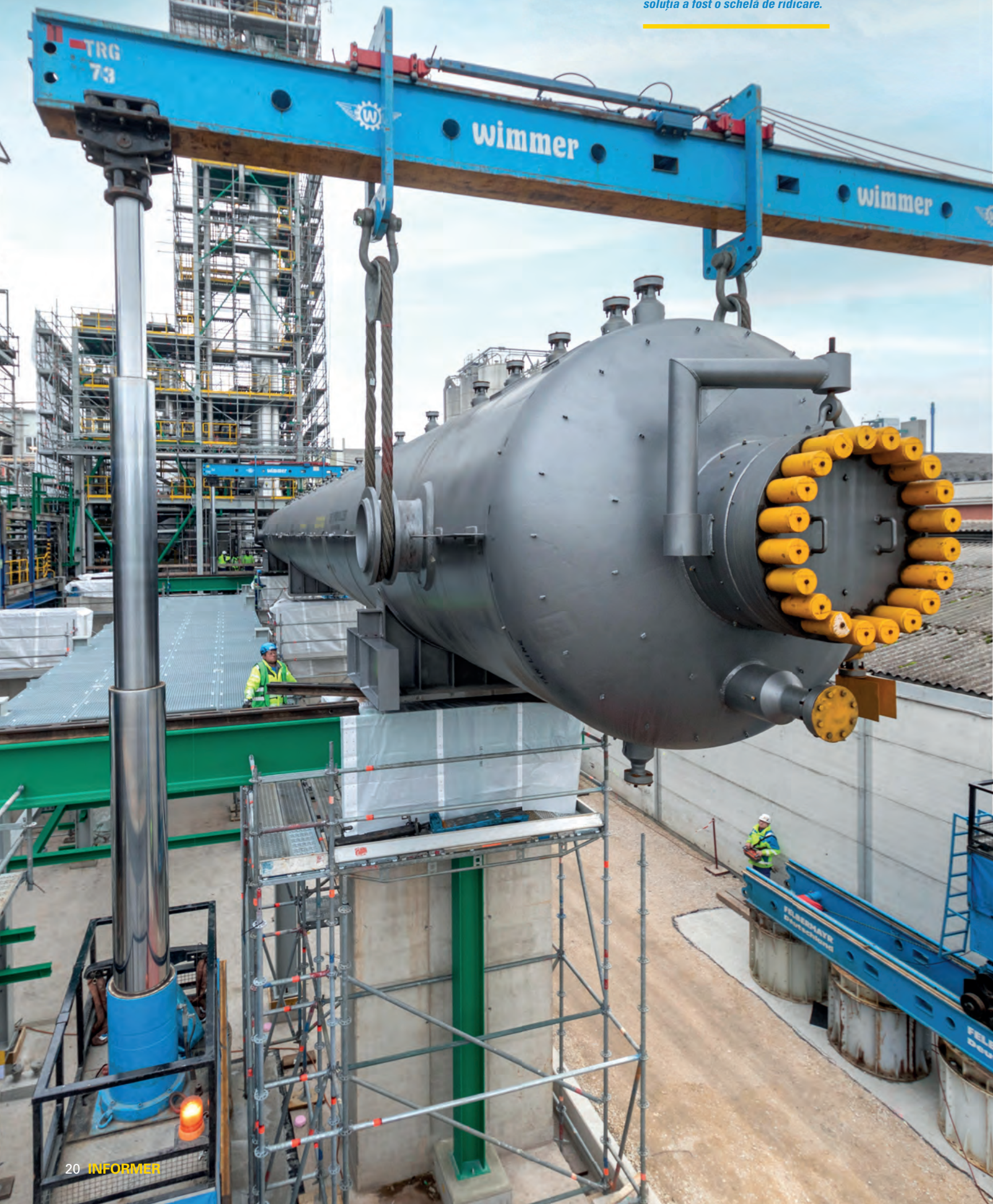
Felbermayr Transport- und Hebetechnik a transportat două componente mari, fiecare cântărind 180 de tone și având o lungime de 38 de metri, din portul propriu din Linz către Borealis Agrolinz Melamine. Plasarea lor pe fundații a fost o provocare și mai mare. Specialiștii au avut doar câțiva milimetri de spațiu liber în două locuri.





SCANATI
Si aflați mai multe
despre marile
provocări ale
proiectului.

Din cauza condițiilor de spațiu restrânse, nu a fost posibil să se instaleze fundațiile cu ajutorul macaralelor montate pe camion – soluția a fost o schelă de ridicare.





FOTOGRAFII: MARKUS LACKNER

Cu doi ani în urmă, echipa Felbermayr a început să pregătească meticolos acest proiect mare, în strânsă coordonare cu beneficiarul. „Cooperarea cu Borealis a fost perfectă încă de la început”, spune bucuros Berat Ibraimi, manager de proiect. Cele două hidrolizoare au fost descărcate de pe nava de marfă în portul pe Dunăre din Linz cu ajutorul macaralei portuare și au fost ridicate pe transportorul cu platformă joasă Felbermayr. Punctul cheie al șoselei a fost un pasaj subteran de cale ferată cu o înălțime de gabarit de 4,66 metri. Dar în cazul unui transport special cu o lungime de aproximativ 60 de metri, se aplică alte legi în pasajele pentru vehicule. „Am măsurat dinainte întreaga zonă a podului și a drumului în 3-D”, descrie el. „Cu aceste date și cu dimensiunile transportorului nostru cu platformă joasă, am putut apoi să simulăm ce înălțime maximă am putea atinge pentru a putea parcurge pasajul în siguranță.”

180 de tone distribuite pe 23 de linii de axe

Valorile maxime determinate în cadrul simulării – cum ar fi o înălțime totală de 4,60 metri pentru transport și o înălțime de 3,60 metri pentru hidrolizor – au fost apoi încorporate în construcția detaliată și în producție în cadrul unui schimb intensiv cu Borealis. „Am putut astfel să excludem de la început o altă variantă, de exemplu cu ridicare peste pod”, spune Ibraimi. Pentru transporturile pe timp de noapte a fost folosit un transportor cu platformă joasă Felbermayr cu înălțime reglabilă hidraulic. Cele 180 de tone au fost distribuite pe 23 de linii de axe. Cele două curse au decurs fără probleme. „Strunga” de la subtraversare a fost trecută în interval de aproximativ 20 de minute, datorită pregătirii precise.

Deplasarea orizontală ca o provocare suplimentară

Cu toate acestea, la Felbermayr, serviciul complet nu se încheie cu transportul, ci se extinde până la amplasarea fundațiilor. Descărcarea componentelor mari în zona industrială a clientului și amplasarea lor pe fundații cu o margine superioară de 5,70 metri fiecare a reprezentat cea mai mare provocare în această comandă. Condițiile înguste de spațiu au făcut imposibilă utilizarea a două macarale mobile încă de la început. „Am ajuns aici la o soluție foarte bună și sigură, în colaborare cu filiala noastră Wimmer Maschinentransporte și cu departamentul nostru Heavylift-Handling”, spune Ibraimi cu satisfacție. Echipa Felbermayr a planificat o ridicare verticală de la transportorul cu

platformă joasă pe fundații, folosind o schelă hidraulică de ridicare instalată acolo.

Dar ridicarea primului hidrolizor nu a fost suficientă, ci a fost nevoie de mutarea lui în lateral cu cinci metri. Tehnicienii au reușit să facă acest lucru cu o cale de rulare special construită pe grinzi grele. „Deplasarea orizontală cu cilindri hidraulici a fost o operațiune la limită, aveam doar 25 de milimetri de spațiu liber pe lățime”, descrie managerul de proiect. Dar lucrul cu o precizie milimetrică este standard chiar și cu sarcini atât de grele, notează el. După demontarea căii de rulare, cel de-al doilea hidrolizor a fost ridicat pe fundațiile de beton și fixat la locul său, la aproximativ o săptămână după primul.



”

„Dacă fiecare angajat știe ce are de făcut, atunci totul merge perfect.”

Berat Ibraimi, manager de proiect

Planificarea precisă este „tot ce trebuie”

Chiar dacă cele câteva zeci de persoane implicate au rezolvat toate provocările: „Acest lucru nu a fost deloc de rutină”, subliniază Ibraimi. „Fiecare proiect din tehnologia noastră de transport și de ridicare are propriile particularități și trebuie să fie luat în considerare în mod special pentru el însuși. Este important ca acesta să fie planificat foarte precis de la început și să putem să îl punem în aplicare cât mai sigur posibil.”

Apare uneori un pic de nervozitate atunci când se implementează un proiect atât de neobișnuit? „Da, sigur”, admite el. „Dar dacă parcurgeți lista de verificare după o planificare precisă, dacă toți angajații știu exact ce trebuie să facă și sunt instruiți, atunci funcționează. Suntem, desigur, încântați când – și este cazul acestei comenzi – totul a reușit și a funcționat perfect. Nu putem decât să ne bucurăm că avem astfel de specialiști în echipa noastră.” ■



Cele două hidrolizoare au fost livrate cu un vas de navigație interioară la terminalul de mărfuri grele Felbermayr din Linz. Transportul pe platformă joasă a fost efectuat cu ajutorul a două macarale-portal.

Punctul cheie al transportului a fost subtraversarea unui pod. O măsurătoare 3-D a arătat un „luft” de doar câțiva centimetri. Acest lucru a fost confirmat și în practică.



Primul hidrolizor a fost deplasat hidraulic în lateral, pentru a face loc celui de-al doilea.

Șantier mare de construcții pregătit pentru un proiect rezidențial

În curând, într-o zonă de lângă gara din Wels, va fi dezvoltat un proiect rezidențial. Felbermayr Bau furnizează lucrări pregătitoare ample în acest scop. În primul trimestru din 2023 au fost demolate un fost centru comercial și o instalație exterioară aferentă, și au fost reciclate resturile de materiale de construcții rezultate. În prezent au loc excavările pentru groapa de fundație.

Înainte de demolarea mecanică, a trebuit să golim clădirea, să îndepărtăm manual, cu multe eforturi, materialele dăunătoare și contaminante, precum materialele izolante, materialele care conțin azbest, pereții de separare din rigips, pardoselile și ferestrele, și să le eliminăm ca deșeu în mod corespunzător. „Această fază, la care au lucrat 15 angajați, a durat patru săptămâni”, a afirmat șeful de șantier de la Felbermayr, Mahir Kalok. Numai după aceea au putut fi aduse excavatoarele. Complexul rezidențial din centrul orașului Wels cuprinde un spațiu construit de aproximativ 35.000 de metri cubi. Timp de două luni, au fost utilizate până la patru excavatoare mari de demolare, cu o forță de 60 de tone. Au fost îndepărtate o linie secundară cu o lungime de 200 de metri și o suprafață asfaltată de 9.000 de metri pătrați.

11.000 tone de beton reciclate

Felbermayr a prețuit întotdeauna economia circulară eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor. Cele 11.000 de tone de beton rezultate în zona demolării au fost reciclate la fața locului cu ajutorul unei instalații mobile de zbrobire, 3.000 de tone de asfalt au fost frezate și apoi revalorificate. 1.000 de tone de moloz mineral au fost pregătite în propriul depozit de deșeuri din nordul Welsului.



În cadrul exploatării în retragere, sortarea și pregătirea materialelor reciclabile au o prioritate ridicată.

Lucrări de terasament sensibile

Lucrările de terasament efectuate pe o suprafață de aproximativ 32.000 de metri cubi durează până la sfârșitul anului. Materialul excavat este eliminat ca deșeu în depozitul de deșeuri al întreprinderii. Excavările cu o adâncime de trei metri pentru construcția rezidențială planificată sunt efectuate secvențial, sub îndrumarea arheologilor și a unui geolog. În centrul orașului Wels, fostul Ovilava, au loc permanent descoperiri arheolo-

gice în cadrul proiectelor de construcții. Se estimează că așezarea romană de pe malul stânga al râului Traun datează din a doua jumătate a primului secol.

Peste 200 de locuințe

„Organizația non-profit pentru locuințe din Wels” va ridica un ansamblu rezidențial de mari dimensiuni, pe o suprafață utilă de 16.000 de metri pătrați. Proiectul câștigător prevede pentru fosta zonă comercială o clădire pe colț cu peste 200 de locuințe, având la parter un furnizor local și întreprinderi prestatoare de servicii comerciale. Proiectul este conceput pentru a fi un model de construcție contemporană în locuri neocupate din zone urbane, în centrul orașului. În zona care în trecut era complet asfaltată, vor exista în viitor zone intermediare verzi între zonele private și semipublice, iar acoperișurile plane vor fi înverzite.

Scopul exploatării în retragere este spargerea suprafețelor asfaltate și construirea de locuințe la preț convenabil în imediata apropiere a centrului orașului.





A fost nevoie de o macara pe șenile cu un braț principal de 120 de metri lungime și o greutate operațională de aproximativ 900 de tone pentru a ridica secțiunile podului și a le pune în poziție.

Macara pe șenile de 800 de tone așază podul în poziție

40 de tone suspendate pe un cârlig, la o ieșire din consolă de 112 metri: Aceasta este valoarea maximă chiar și pentru puternica macara pe șenile Liebherr LR 1800-1.0. Felbermayr a îndepărtat vechiul pod Zollhaus peste Inn în Tirol și a instalat trei segmente noi cu o lungime de până la 46,5 metri – în condiții de spațiu restrâns, imediat lângă un drum național.

A fost o provocare faptul că am montat o macara atât de mare, care poate ridica 800 de tone la o ieșire din consolă de 10 metri, chiar lângă un drum național aglomerat”, descrie Michael Lehner, manager de proiect Felbermayr. „A trebuit să organizăm în mod diferit cele 55 de transporturi cu camioane, cu care au fost livrate și montate piesele macaralei, pentru a perturba cât mai puțin posibil fluxul de trafic.” Pentru a putea efectua două dintre cele șase ridicări, din cauza ieșirii din consolă extreme de 112 metri, una dintre cele două benzi a trebuit să fie închisă pe durata celor trei săptămâni de lucru, din cauza condițiilor de spațiu foarte înguste.

6 curse de ridicare în 4 nopți

Pentru cursele de ridicare din orele de seară și de noapte, o închidere a drumului național a fost inevitabilă. Încă de la început, vântul puternic a îngreunat activitatea macaralei, astfel încât, în loc de ridicarea planificată a tuturor celor trei secțiuni ale podului vechi, doar una a putut fi ridicată în prima noapte de lucru. „Această cursă de ridicare a durat ceva mai mult decât era planificat, deoarece era foarte alunecos din cauza condițiilor meteo. Ca urmare, au fost luate măsuri speciale pentru siguranța montatorilor. Întotdeauna există imponderabile care apar brusc în proiectele mai mari, dar noi le putem face față cu brio”, spune Lehner. În a doua și a treia noapte, o secțiune veche a podului a fost ridicată și una nouă a fost introdusă. În cea de-a patra noapte, a treia secțiune a noului pod a fost în sfârșit așezată pe fundații.



„Vântul și vremea au îngreunat foarte mult munca, însă, datorită unei echipe extraordinare, care este pregătită și pentru operațiuni dificile, s-a reușit îndepărtarea structurii vechiului pod și ridicarea celei noi.”

Mag. Michael Lehner, manager de proiect

Doi kilometri cu mașina cu autopropulsie

Podul pentru bicicliști și pietoni se întinde pe 124 de metri pe râul Inn, între Erl, în districtul Kufstein, și Oberaudorf, în Bavaria. Cele trei segmente mari din oțel și lemn au fost preasamblate de către clientul Raffl Stahlbau pe un amplasament aflat la o distanță de doi kilometri, vizavi de fabrica de tâmplărie Schwaighofer. Secțiunile podului, cu o lungime de până la 46,5 metri, o lățime de 6,15 metri și o înălțime de transport de 6,30 metri, au fost transportate la macaraua pe șenile cu ajutorul unui Goldhofer PST autopropulsat și controlat de la distanță. „Acesta este un modul de platformă de încărcare cu zece axe pendulare și o unitate de motor atașată”, explică Michael Lehner. Toate procesele de lucru au fost cronometrate cu precizie. „Am atașat cele trei secțiuni ale podului vechi de la ora 17:00 de fiecare dată.

Transportul noilor secțiuni ale podului a putut avea loc în fiecare caz începând cu ora 19:30.”

55 transporturi pentru macaraua pe șenile

Cele 55 de transporturi cu camionul pentru macaraua pe șenile oferă o bună indicație a dimensiunii unui astfel de proiect. A fost nevoie de câte o săptămână pentru asamblare și demontare. „În această configurație, macaraua pe șenile cu braț principal de 120 de metri cântărea aproximativ 900 de tone. Greutatea balastului era de 580 de tone, adică 58 de greutate de 10 tone fiecare. Două au venit pe fiecare remorcă cu un vehicul tractor, ceea ce reprezintă deja mai mult de jumătate din totalul deplasărilor. Pentru așanumitul braț Derrick și pentru utilajul de bază au fost necesare câte patru transporturi. În plus, au mai existat accesorii pentru balast și platformă, precum și balast suplimentar și flotant. Brațul principal al macaralei, cu o lungime de 120 de metri, a fost transportat în catarge cu zăbrele lungi de doisprezece metri, parțial inserate unul în altul. Așadar, s-a ajuns la 55 de transporturi.”

Podul reprezintă o legătură importantă

Innsteg, între Erl și Oberaudorf, este o legătură zilnică importantă pentru populația locală în ceea ce privește traficul de biciclete și pietonal. Podul de lemn fusese închis în august 2021 din cauza unor avarii masive, iar inițial s-a luat în calcul și reabilitarea acestuia. La sfârșitul anului 2021, s-a luat decizia realizării unei construcții noi din oțel și lemn. Noul pod este acoperit ca și cel vechi și a fost inaugurat în iunie 2023.

Cu ajutorul mașinilor cu autopropulsie PST și a 560 de cai putere, a fost posibilă transportarea secțiunilor de pod cu o lungime de până la 46,5 metri de la locul de montaj pe șantier.



Mașini enorme de forat tuneluri pentru cea mai lungă legătură feroviară subterană din lume

Sub Brenner se construiește cea mai lungă conexiune subterană pe cale ferată a lumii, cu o lungime de 55 de kilometri. La începutul anului, Felbermayr a transportat către această locație două utilaje noi de forat tuneluri.

A necesitat foarte mult efort deplasarea componentelor cu o greutate de până la 270 de tone către caverne de construcții, în tuneluri foarte abrupte și înguste, precum și montarea acestora.



Macarale mobile și platforme de lucru de la Felbermayr-Vermietung Wörgl au fost, de asemenea, utilizate pentru lucrări de transport și montaj în zona de operare.



FOTOGRAFII: BBTSE/JAN HETFLIEISCH



Secțiunea de la suprafața de construcții temporare de la sud Innsbruck și deasupra acestuia până la cavernele de construcții are o lungime de aproximativ doar șase kilometri. Aceasta parcurge în întregime tuneluri, dintre care trei kilometri dispun de până la douăsprezece procente de pantă, iar șoselele din zonele muntoase sunt umede, fapt care îngreunează tracțiunea.

Putere de frânare la limită

„Pentru aceste transporturi, am folosit mașini cu autopropulsie SPMT de la Scheuerle cu șase, zece sau douăsprezece osii, douăsprezece fiind folosite la greutate mari ale pieselor de câte 270 de tone pentru ambele sisteme de acționare cu diametru de 7,8 metri”, a comunicat managerul de proiect Markus Meusburger, șef de departament la Felbermayr Transport- und Hebetchnik din Lauterach. Aceste sisteme de acționare se premontează pe suprafața de operare. „În cazul unei greutăți totale de aproape 300 de tone și în cazul pantelor abrupte, se atinge zona limită a frânelor. Pentru a putea efectua în siguranță întotdeauna aceste transporturi, am utilizat un autocamion de mare tonaj ca vehicul de frânare suplimentar. Pentru primii trei kilometri cu pantă accentuată am avut nevoie de aproximativ trei ore, și de cinci pentru întreaga rută.”

Manevrat cu exactitate

În cei aproximativ 30 de transporturi per mașină de forat tuneluri au trebuit traversate și căi ferate înguste. „În cazul acestora au fost necesare manevre la precizie de centimetru și aceasta a fost cea mai mare provocare”, a declarat Meusburger. Anumite componente ale mașinii de forat tuneluri au fost mai puțin grele, însă voluminoase. „Piese ale așa-numitei remorci au avut 15 metri lungime, patru metri lățime și

patru înălțime. Întrucât plafonul tunelului a devenit foarte îngust, un angajat a petrecut cinci ore așezat pe încărcătură, pentru a-și putea ghida colegul, care a condus mașina cu autopropulsie.” La aceste transporturi se adaugă numeroase curse pentru piese mici și materiale de montaj în autovehicule de dimensiuni mai mici.

Capacitate de ridicare de 1.000 de tone

În caverne mari de construcții, piesele au fost descărcate cu ajutorul schelelor de ridicare de 1.000 de tone ale firmei Wimmer Maschinentransporte, filiala Felbermayr.



„A fost pur și simplu minunat să fac parte din acest proiect și să experimentez pe viu dimensiunile la care se lucrează.”

Markus Meusburger, manager de proiect

Acolo au fost asamblate piesele individuale într-un întreg mare. Acestea includ și capul de forare cu o greutate de 250 de tone și un diametru de 10,7 metri. La fiecare dintre ambele mașini de forat tuneluri identice se adaugă și greutatea remorcilor, atingându-se incredibila greutate de 2.000 de tone, care conține printre altele întreaga infrastructură, cum ar fi transportul deșeurilor de demolare,

al transformatoarelor, al sistemului electric, al conductelor de apă, al aerului comprimat, al materialelor de construcții. Montajele solicitante din punct de vedere tehnic au fost proiectate și implementate de către Felbermayr Bereich Engineered Solutions.

Transporturile rutiere sunt o provocare logistică dificilă

Compania Felbermayr a fost premiată și pentru servicii de livrare. „De la producătorul Herrenknecht, la Schwanau și Baden-Württemberg, au fost necesare 97 de transporturi rutiere speciale doar pentru o mașină de forat tuneluri și alte 30 pentru remorcile produse în Slovacia, a afirmat Meusburger. „A fost un efort foarte amplu.” De asemenea, întregul transport al pieselor la suprafața de construcție a fost efectuat cu macarale de sarcini grele de diferite dimensiuni, coordonate de firma Felbermayr Transport- und Hebetchnik din Wörgl. S-au folosit și stivuitoare și platforme de lucru. La finalul lunii mari, proiectul din partea Felbermayr s-a finalizat cu transportul a două locomotive. Locomotivele cu o greutate de aproximativ 40 de tone au fost transportate cu ajutorul SPMT de la suprafața șantierului de construcții până la locul de tranzit subteran și asigură alimentarea cu material pentru mașina de forat tuneluri.

Al doilea proiect în Brenner

Proiectul mare a fost pregătit deja de mulți ani, își amintește Meusburger. „Am elaborat studii pentru secțiunea de traseu, am stabilit rute de transport numeroase și am reușit să fixăm proiectul cu beneficiarul la finalul anului 2022.” Pentru echipa Felbermayr nu a fost prima participare la tunelul de bază Brenner: „Încă din 2015 am livrat o mașină mai mică de forat tuneluri de explorare și am transportat-o în cavernă.”



Cele două propulsoare cântăreau 270 de tone. Astfel, cu un diametru de 7,8 metri, acestea erau cele mai grele piese de transportat.

Proiect de superlative

Construcția tunelului de bază Brenner (în italiană: Galleria di Base del Brennero) este un proiect de dimensiuni gigantice. De la portalurile din Innsbruck până la Franzensfeste, în Tirolul de Sud, tunelul are o lungime de 55 de kilometri. Împreună cu varianta de ocolire Innsbruck de la portalul Tulfes, care a fost finalizată în 1994, lungimea totală este de 64 de kilometri.

Întregul sistem de tuneluri, inclusiv galeriile de explorare, de acces și de salvare, are o lungime de 230 de kilometri. 21,5 milioane de metri cubi de rocă vor fi extrași, 50% prin explozie și 50% cu ajutorul mașinilor de forat tuneluri. Acest

lucru depășește aproape orice imaginație și ar rezulta un cub cu o lungime a marginii de 280 de metri – sau mai mult de 540 de kilometri rambleiați la patru metri înălțime pe o șosea cu o lățime de zece metri – ceea ce este aproximativ echivalent cu distanța de la Innsbruck la Frankfurt sau Torino.

Cele două tuburi cu o lățime de 8,1 metri se desfășoară pe o distanță cuprinsă între 40 și 70 de metri. La fiecare 333 de metri, un așa-numit pasaj transversal leagă cele două tuburi; acestea servesc drept căi de evacuare în caz de urgență. În plus, vor fi construite trei stații de urgență subterane (Innsbruck, St. Jodok, Trens). Astfel, conceptul îndeplinește cele mai înalte standarde de siguranță. Vârful

tunelului se află la 790 de metri deasupra nivelului mării, cu 580 de metri mai jos decât trecătoarea Brenner (1.370 de metri). Supraîncărcarea maximă de rocă este de 1.720 de metri.

Traficul de marfă și de pasageri va circula prin tunel cu viteze de până la 120 și, respectiv, 250 de kilometri pe oră. Conform unei analize cuprinzătoare, BBT SE estimează costurile totale ale proiectului pentru tunelul de bază Brenner la aproximativ 10,5 miliarde de euro. Punerea în funcțiune a fost programată la un moment dat pentru 2028, dar în mai 2021 compania BBT SE, care se ocupă de tunelul de bază Brenner, a anunțat 2032 ca fiind o dată realistă.



SCANATI
și vizualizați
dimensiunile
impresionante
din videoclip.

Întoarcerea și montarea capului de foraj de 250 de tone a fost realizată pe baza unui concept al departamentului Engineered Solutions al Felbermayr.



Proiect mare Extinderea Dunării

Împreună cu Domarin, departamentul de construcții hidrotehnice de la Felbermayr face ca Dunărea să fie pregătită pentru ape scăzute pe o secțiune de aproximativ zece kilometri în Bavaria. În același timp, echipa implementează numeroase măsuri pentru un ecosistem de înaltă calitate în cadrul acestui proiect mare. Protecția împotriva inundațiilor este, de asemenea, în curs de îmbunătățire.



Proiectul este implementat în strânsă colaborare cu Domarin, compania de construcții hidrotehnice achiziționată recent de Felbermayr.



Din 2021, Felbermayr și Domarin Group, în care compania deține o participație majoritară, lucrează în cadrul unui joint venture la extinderea Dunării între Straubing și Bogen. Până în luna mai, departamentul de construcții hidrotehnice de la Felbermayr va adânci șenalul în secțiunea de curgere liberă a Dunării și în canalul de ecluză, în cadrul acestui proiect de doi ani și cel mai mare de până acum.

„Suntem în grafic”, spune cu satisfacție Hans Wolfsteiner, șeful departamentului de construcții hidrotehnice Felbermayr. Proiectul cu două loturi de construcție este complex: „Facem o mare varietate de lucrări aici, dar nu am mai avut niciodată o astfel de combinație”, descrie el. 150.000 de metri cubi de material sunt produși în timpul lucrărilor de adâncire a

șenalului navigabil. Se creează astfel măsuri de compensare ecologică.

Lucrări de construcții pentru natură și navigație

Pe lângă lucrările din albia Dunării, vor fi efectuate numeroase lucrări de terasament în afara canalului de navigație, în zona riverană: Pentru protecția împotriva inundațiilor, canalele laterale colmatate vor fi deschise și vor fi create zone de retenție suplimentare, iar taluzurile și eroziunile cunoscute sub denumirea de erodări vor fi securizate cu 85.000 de tone de piatră de construcție în apă. Pentru conservarea naturii, vor fi turnate trei insule de pietriș, vor fi refăcute malurile, brațul colmatat Straubing va fi transformat în habitat, vor fi amplasate elemente de design ecologic, cum ar fi bușteni de cioată și piloți

de lemn, ca protecție împotriva impactului valurilor, și vor fi ancorați așa-numiții copaci de vitalizare. Acești copaci doborâți în apă creează structuri de lemn mort – îmbunătățind astfel din punct de vedere ecologic „habitatul riveran”. Diversitatea structurală aproape naturală este un paradis și o pepinieră binevenită pentru multe specii de pești și alte viețuitoare acvatice. În prezent, departamentul de construcții hidrotehnice de la Felbermayr adâncește șenalul în nisip la nivelul portului cu cel puțin 20 de centimetri prin excavare umedă. Partenerul ARGE, Domarin, execută în principal lucrările hidrotehnice și de pământ în zona riverană. Felbermayr colaborează cu succes de mulți ani cu grupul de companii cu sediul în Vilshofen și este proprietarul majoritar al acestuia din mai 2022. Acest lucru aduce avantaje pentru ambele părți și, mai

Datorită dimensiunilor gigantice ale proiectului, a fost folosită șalanda multifuncțională Felbermayr cu excavator cu cablu. Graiferul are o capacitate de 7 metri cubi.



SCANAȚI
pentru a afla mai multe
despre proiectul de
extindere de pe
Dunăre, din Bayern.

presus de toate, o mai mare influență pe piață – actualul proiect major este un bun exemplu în acest sens. Wolfsteiner ne informează că șantierul este exploatat în funcție de nivelul apei: „Când nivelul apei este bun, lucrăm mai ales pe malul apei; când apa este scăzută, avem tendința de a lucra în zona malului. Provocarea în procesul de construcție este reacția respectivă la nivelul apei, în special în ceea ce privește transportul echipamentelor pe amplasament. Pe uscat, de exemplu, un excavator este disponibil rapid, dar pe apă poate dura câteva zile, deoarece utilajele sunt adesea blocate în altă parte.” În orice caz, în domeniul construcțiilor hidrotehnice trebuie să cântăriți întotdeauna lucrurile cu atenție și să planificați pe termen lung, spune Wolfsteiner. Temperaturile scăzute, vântul

CONSTRUCȚII HIDROTEHNICE



Domarin și Felbermayr Wasserbau: duo de excavatoare pentru îmbunătățirea transportului pe Dunăre.

înghețat și vremea nefavorabilă îi pot afecta cu greu pe cei aproximativ 20 de specialiști de la fața locului. „Căpitanii de navă și șoferii de excavator lucrează în cabine, iar marinarii, de asemenea, doar temporar în exterior”, spune directorul departamentului.

Construcții hidrotehnice pentru mai multă rentabilitate economică

Unul dintre obiectivele principale ale extinderii Dunării este acela de a asigura condițiile ca strâmtoarea de la Vilshofen la Straubing să rămână neîntreruptă, chiar și în timpul unor perioade prelungite de ape scăzute, sporind astfel eficiența economică a Dunării ca mod de transport. Pe primul tronson de 9,7 kilometri dintre Straubing și Bogen, navigabilitatea va crește de la o adâncime de descărcare de 1,6 metri la adâncimea minimă regularizată (RNW) la 1,8 metri. Pentru o navă europeană de tip II, acest lucru înseamnă o creștere a capacității de 10 procente pe o bază RNW, sau aproximativ 140 de tone de marfă în plus pe cursă. Venind din porturile Rotterdam, Anvers sau Amsterdam și din porturile Dunării inferioare și mijlocii, navele transportă în principal îngrășăminte, furaje pentru animale, minereuri, cărbune și alte mărfuri în vrac. RNW este nivelul de apă care este atins sau depășit în medie în 94% din zilele unui an (343 de zile) la un nivel al Dunării în timpul perioadei de comparație pe termen lung. Clientul pentru acest proiect de mare anvergură

este Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft (WIGES), care este deținut de statul liber Bavaria din februarie 2020. Măsurile de extindere a Dunării și de protecție împotriva unei inundații de 100 de ani sunt tratate împreună din cauza influenței lor reciproce. Proiectul de construcții hidrotehnice pentru cei 69 de kilometri de râu, de la Straubing la Vilshofen, costă 1,43 miliarde de euro, inclusiv măsuri de protecție împotriva inundațiilor și de compensare ecologică, fiind unul dintre cele mai mari de acest tip din Germania.

„Prin optimizarea procesului de construcție prin lucrări pe jumătate de latură în șenalul de navigație, traficul naval poate fi menținut în cea mai mare parte”, adaugă Wolfsteiner, menționând o măsură care economisește zilele de staționare costisitoare pentru transportul naval. Domeniul construcțiilor hidrotehnice este unul dintre cele mai importante domenii internaționale ale sectorului Construcții al companiei Felbermayr. Cele 140 de utilaje plutitoare includ împingătoare, pontoane cu clapetă de fund, pontoane pe cataligi, excavatoare cu cupă lungă și motonave. Acest lucru înseamnă că se poate lucra pe aproape toate apele interioare europene. Pe Dunăre, nava pentru mărfuri grele „Horst Felix”, nava cu macara F 131, precum și șalandele de lucru și pontoanele excavator cu motonave se numără printre navele aflate în funcțiune.

Șenalul este îngustat cu ajutorul unor ramblee de mal. Astfel, curentul din râu crește, provocând o adâncire naturală a șenalului de navigație. În plus, se creează habitate v aloroase din punct de vedere ecologic în așa-numita zonă de șenal din fundal.





De la stânga la dreapta: Yordan Georgiev (Maritza Kranvermietung), DI Horst Felbermayr (Felbermayr Holding), Angel Yankov (Maritza Kranvermietung), Ing. Mag. Peter Stöttinger (Felbermayr Transport- und Hebetchnik).

Felbermayr preia compania bulgară de închiriere macarale

Începând cu data de 31 mai Felbermayr a preluat compania bulgară de închiriere de macarale Maritza. Acest lucru va consolida și mai mult poziția Felbermayr în Europa de Sud-Est și, în paralel, Felbermayr va începe să închirieze platforme de lucru în Bulgaria.

În ceea ce privește închirierea de macarale și platforme, Felbermayr este în prezent un furnizor consacrat în Europa cu aproximativ 600 de macarale mobile și pe șenile și 4.000 de platforme de lucru și stivuitoare. Compania austriacă de familie este activă în Bulgaria din 2007 cu activitatea de închiriere de macarale. „La vremea respectivă, am înființat această filială împreună cu o altă în România”, relatează directorul

general al holdingului cu același nume, Horst Felbermayr, adăugând că cele două companii naționale s-au dezvoltat foarte bine. În Bulgaria, acest lucru a fost garantat nu în ultimul rând de angajamentul lui Valentin Radev. Acesta se va pensiona în curând. Agendele sale vor fi preluate de cei doi directori generali ai Maritza, Yordan Georgiev și Angel Yankov.

Închirierea de platforme suplimentează închirierea de macarale

„Prin preluarea companiei de închiriere macarale Maritza, avem acum posibilitatea de a ne consolida și mai mult poziția pe piața din Bulgaria, un alt obiectiv fiind acela de a ne consolida și domeniul de activitate de închiriere de platforme în Bulgaria în cursul extinderii”, spune directorul general responsabil din partea Felbermayr Transport- und Hebetchnik, Peter Stöttinger.

Compania de închiriere macarale Maritza este formată în prezent din Maritza Manpower OOD și Maritza Avtokranove OOD și este

operațională în Plovdiv cu 21 de angajați. Cu o populație de aproximativ 350.000 de locuitori, acest oraș din centrul Bulgariei este unul dintre cele mai importante centre industriale din sud-estul Europei. Parcul auto Maritza este format în prezent din șase macarale cu sarcini portante de la 40 la 160 de tone. Astfel, companiile vor continua să funcționeze sub numele Maritza.

O nouă locație în Plovdiv

În prezent, Felbermayr își desfășoară activitățile în Bulgaria de la sediul său din Haskovo, situat la aproximativ 90 de kilometri sud-est de Plovdiv. „Odată cu pensionarea conducerii îndelungate a sectorului Valentin Radev, vom muta sucursala existentă la Grupul Maritza din Plovdiv”, relatează Stöttinger și, pe baza discuțiilor, este încrezător că și cei 18 angajați Felbermayr din Haskovo vor susține această mutare și vor rămâne loiali companiei. Acest lucru înseamnă că Felbermayr va activa în cel de-al doilea oraș ca mărime din Bulgaria cu aproximativ o duzină de macarale cu sarcini portante de până la 250 de tone și 41 de angajați.



Maritza dispune de macarale cu sarcini portante până la 160 tone.

Dorn Lift și Felbermayr merg pe căi comune

În luna mai, Felbermayr Holding a preluat valorosul furnizor de platforme de lucru cu sediul în Vorarlberg. Acest lucru va duce la integrarea operațională a activității de închiriere a platformelor de lucru Dorn Lift de la locația din Lauterach în cea de la Felbermayr la începutul anului viitor. Comerțul cu platforme de lucru rămâne în mâinile companiei de familie Dorn și este continuat sub numele de Dorn Lift.

Ne-am alăturat companiei Felbermayr Holding pentru a exploata mai bine sinergiile și potențialul pieței”, susține Evelyn Dorn. Ea conduce compania de familie, situată la nivelul întreprinderilor mijlocii, împreună cu soțul ei, Alexander Dorn. Împreună, ei consideră că fuziunea va aduce avantaje în ceea ce privește oportunitățile de dezvoltare și schimbul de cunoștințe.

Pentru directorul general al Felbermayr Holding Felbermayr, Horst Felbermayr, preluarea este la fel de importantă: „Preluarea ne va permite să ne dublăm volumul de comenzi în domeniul închirierii de platforme de lucru în vestul Austriei.” Comerțul cu platforme de lucru, care va continua să fie operat sub umbrela Felbermayr Holding sub numele Dorn Lift GmbH, este, de asemenea, promițător pentru Felbermayr.



De la stânga la dreapta: DI Horst și Andrea Felbermayr împreună cu directorul general Alexander Dorn, fiul Kilian Dorn și directorul general Evelyn Dorn.

Comerțul cu platforme de lucru

Dorn Lift și Felbermayr Transport- und Hebetchnik colaborau deja bine înainte de preluare și au avut o relație de afaceri de succes de ani de zile, dincolo de închirierea de platforme de lucru: „Suntem importatorul general al platformelor de lucru pe șenile Hinowa pentru Austria și Germania, precum și al platformelor

de lucru Multitel în Austria și, ca atare, putem număra și Felbermayr printre clienții noștri”, notează Alexander Dorn și adaugă că activitatea de service tehnic al acestor mărci va fi în continuare garantat de Dorn Lift. Cu toate acestea, clienții vor beneficia de numărul mare de amplasamente Felbermayr cu ateliere în ceea ce privește o rețea de service mai densă.

Angajații aduc succesul

Forța de muncă este la fel de importantă la Felbermayr și Dorn Lift. Din totalul de 24 de angajați ai Dorn Lift, cei din divizia de închiriere vor fi transferați la divizia de închiriere a platformelor de lucru Felbermayr de la sediul din Lauterach. Cei de la vânzarea de platforme rămân în compania Dorn Lift. „Competența și expertiza personalului nostru sunt atuuri pe care vom continua să ne bazăm în viitor. Prin urmare, vom continua să-i instruiem profesional și să învățăm unii de la alții. În viitor, vom putea folosi și oportunitățile de formare și dezvoltare din cadrul Grupului Felbermayr”, explică Evelyn Dorn. Noii angajați beneficiază, de asemenea, de acest lucru, deoarece ușile sunt deschise pentru angajații dedicați atât la Felbermayr, cât și la Dorn Lift, ne informează conducerea. ■



Dorn Lift activează în domeniul distribuției platformelor de lucru de 50 de ani.

Cooptat în echipă

Noi colaboratori în funcții de conducere la Felbermayr

Cu aproximativ 3.000 de angajați în prezent în toată Europa, Felbermayr are la fel de mulți susținători de succes care asigură performanța companiei în fiecare zi în mod constant. Printre alții, următorii colaboratori ar putea fi încurajați să ocupe posturi vacante cu funcții de conducere:



De la stânga la dreapta: Hans Peter Gessl, Bmstr. DI (FH) Andreas Pupeter, Marvin Henetmair

Economist specialist, construcții subterane Austria, mediu și resurse

Cu **Hans Peter Gessl**, Felbermayr-Construcții are, începând cu luna decembrie a anului trecut, un nou director de departament pentru construcții subterane, precum și mediu și resurse în Austria. După ce a absolvit o ucenicie comercială, Gessl și-a început cariera ca director adjunct și reprezentant al comitetului director în comerțul cu ridicata pentru echipamente tehnice de amenajări municipale. În urmă cu șase ani, Gessl s-a mutat la Felbermayr în calitate de achizitor. Gessl vede ca obiectiv al poziției sale actuale la Felbermayr în primul rând consolidarea în continuare a ariilor sale de responsabilitate în acest sector. Acest lucru merge, de asemenea, mână în mână cu buna cooperare continuă cu colegii ingineri pentru a perfecționa în continuare fluxurile de lucru interne.

În viața privată, este căsătorit, are vârsta de 43 de ani, se bucură de drumeții și își petrece mult timp ca „taximetrist” pentru cele două fiice.

Șef domeniu inginerie industrială, construcții centrală energetică

Andreas Pupeter și-a stabilit obiectivul de a consolida pe termen lung departamentul de construcții supraterane, industriale și centrale energetice de la Felbermayr – ca antreprenor general și în domeniul reabilitării. Pe termen scurt, însă, Pupeter ar dori să contracareze cea mai mare problemă din prezent, cea a lipsei de personal.

El s-a alăturat echipei Felbermayr la începutul lunii aprilie. În calitate de nou șef al departamentului, Pupeter, cu 19 ani de experiență în construcții, aduce cu el premisele optime. Cel mai recent, inginerul constructor absolvent a lucrat pentru o companie de construcții supraterane și subterane ca director zonal pentru construcții industriale și municipale, cu accent pe servicii generale.

În viața privată, bărbatul în vârstă de 39 de ani poate fi găsit adesea la schi alături de soția sa și de cei trei copii. Vara îi place să dragheze terenul. Însă nu pe șantier, ci la volei.

Economist specialist, construcții civile, industriale, sector energetic și hidrotehnic

Din luna decembrie a anului trecut, **Marvin Henetmair** este noul director de afaceri al departamentului de construcții supraterane, industriale, centrale energetice și hidrotehnice de la Felbermayr. El i-a succedat astfel lui Rainer Traunwieser, care a ajuns la funcția de director general comercial în cadrul companiei de construcții Felbermayr.

Henetmair și-a început activitatea la Felbermayr în urmă cu opt ani cu o ucenicie ca funcționar în construcții și a impresionat prin înțelegerea rapidă, competența și angajamentul său. În vârstă de 27 de ani, el afirmă că este o mare plăcere să conducă o astfel de echipă de succes. În plus, el consideră o mare apreciere faptul că i s-a încredințat o sarcină de o asemenea responsabilitate la o vârstă atât de tânără.

În afară de activitățile sportive, Henetmair își petrece mult timp liber cu sporturile cu motor.



Director IT

Philipp Krenn și-a început cariera la un cunoscut producător de materiale textile pentru mărfuri din frotir, din Burgenland. După 14 ani a trecut la un comerciant XXXL de mobilier, unde a sprijinit timp de 10 ani dezvoltarea domeniului digital. Din luna mai lucrează la Felbermayr ca Director IT.

Krenn și-a stabilit ca obiectiv să facă din departamentul IT un partener în cadrul

companiei. Astfel se va reuși atingerea unor obiective comune și continuarea succesului companiei Felbermayr. Cu o experiență de aproximativ 25 de ani în domeniul IT în funcții de conducere și cu o licență part-time în informatica de afaceri, Krenn îndeplinește condițiile ideale pentru poziția de director IT la Felbermayr.

Este căsătorit, tată a doi copii și petrece cu plăcere timpul liber cu familia. Se relaxează în grădină, la grătar și la copt pâine.



COLEGIAL

Vizită la azilul de bătrâni

La sfârșitul lunii aprilie, o macara mobilă a fost folosită pentru ridicarea stâlpului pentru casa de bătrâni din Thalheim. Printre rezidenți se numără și Max, șoferul nostru de mare tonaj încă de la început.

Numeroși pionieri Felbermayr deja pensionați și angajați activi care urmează același drum, au profitat de ocazia de a-l vizita pe Max. De asemenea, a fost prezent și „autotrenul său de mare tonaj”, având 800 de cai putere. Construit în 1992, ÖAF se află deja la o binemeritată pensionare.



CURSĂ ANIVERSARĂ
30 de ani bine gestionați

Conform motto-ului „have fun an run”, câteva sute de pasionați de sport au participat anul acesta la tradiționalul eveniment sportiv din Wels. Felbermayr a fost din nou sponsorul principal al celei de-a 30-a ediții. Numeroși angajați Felbermayr participanți au fost, de asemenea, entuziasmați de eveniment, care s-a axat pe distracție și pe bucuria mișcării. Mai ales Horst și Andrea Felbermayr. Pentru șefi, a fost o plăcere să susțină evenimentul, deoarece a fost pur și simplu extraordinar și important să entuziasmeze cât mai mulți oameni cu privire la exercițiile fizice.



FOTOGRAFII: PHILIPP KRENN, MARKUS LACKNER (2), CHRISTOPH WEISS



SCANAȚI
pentru a naviga
la videoclipul
despre Titan.



A doua viață pentru o legendă a camioanelor

DI Horst Felbermayr alături de cei care au contribuit la reabilitarea Titanului (de la stânga la dreapta): Mijo Gagulic, Matthias Gruber, Manfred Burgstaller, Wolfgang Hundstorfer, Petar Gagulic, Franz Mai, Josef Kreuzmayr.

Tahometrul indică 707.136 de kilometri – Legendarul camion de mare tonaj, fabricat în anul 1982, strălucește din nou în cel mai frumos albastru celestial. Încă din anii '90, directorul general actual, Horst Felbermayr, a efectuat transporturi grele, până în Republica Uzbekistan, cu ajutorul acestui pachet de putere. În ultimii patru ani, echipa din atelierele din Wels a restaurat de la zero camionul de mare tonaj. O performanță excepțională.

A fost nevoie de mult timp, perseverență și dragoste pentru detaliu", a rezumat șeful de atelier de la Felbermayr, Josef Kreuzmayr. „În afară de motor și cadru, nu există piesă separată pe care noi să n-o fi înlocuit sau prelucrat și remontat.” Aproape toate au o mică poveste care ar putea fi relatată.

Scaunul șoferului a fost găsit în Atena

„De exemplu, am găsit în Atena scaunul șoferului original, pe care l-am remontat.” Desigur, nu la fața locului, ci pe o platformă de licitații. „Mercedes a documentat bine piesele, ceea ce a fost de mare ajutor pentru căutarea noastră. În acest scop, există și comunități speciale.” Kreuzmayr și-a petrecut multe seri încercând să identifice online furnizori și piese de schimb în întreaga Europă. Astfel, multe piese, precum capitonajul impecabil al țevii de eșapament au apărut în propriile noastre ateliere și se pare că arată astăzi mai bine decât originalul - Asta se întâmplă când se

întâlnesc competența și pasiunea. Un dispozitiv robust care la finalul perioadei de utilizare nu arăta deloc rău. Totuși, după demontare, tehnicienii au avut parte de o imagine diferită. „Trecerea timpului a erodat puternic Titanul”, afirmă șeful de

atelier. Bine că nu am știut de la început că ne așteaptă o provocare atât de mare.

250 tone tractate

După 36 de ani de serviciu, vehiculul de mare tonaj, odată considerat cel mai puter-



E nevoie de tehnicieni calificați pentru a transforma un rest de cablu într-un fascicul de cabluri funcțional.

La finalul anilor „90 Titan” a fost un sprijin de încredere pentru transportul a până la 50 de metri de convoaie industriale prin Turkmenistan. De asemenea, DI Horst Felbermayr l-a folosit și ca sistem de agățare pentru hamacul său.



nic din clasa sa, cu trei osii, a fost achiziționat în 2018, în Buckel. Câțiva ani mai târziu a fost adăugată și cea de-a patra. Motorul Diesel V12 cu două turbocompresoare și 525 cai putere a fost tractat, însumând 250 de tone. Cu ajutorul pachetului de putere, au fost desfășurate transporturi grele, care au traversat Europa și au ajuns până în Asia. Directorul general actual, Horst Felbermayr, a condus la finalul anilor ,90 un proiect pentru transportul componentelor mărfurilor grele, pentru câmpul de gaze Shurtan. Ruta a cuprins peste 2.000 de kilometri, din Turkmenistan către Uzbekistan. Între timp, „Titan” a fost utilizat permanent cu semiremorci pe șantiere.

Un rezultat strălucit

Chiar dacă de-a lungul anilor a fost desfășurată o muncă de Sisif, toate eforturile au fost aproape uitate la final. Toți cei care au contribuit cu măiestria lor la acest proiect pot fi mândri de rezultatul final strălucit: Mecanici, lăcătuși, instalatori, vopsitori, electricieni. A doua viață a modelului proaspăt dichisit nu poate fi ținută ascunsă. „Ne dorim să fim prezenți la apariția camionului”, dezvăluie Kreuzmayr.

CITIȚI ȘI CÂȘTIGAȚI

Răspundeți la întrebările noastre de concurs – vă așteaptă 15 premii materiale grozave!

Întrebare cu premii: Care este compania de logistică care sărbătorește anul acesta 10 ani de apartenență de succes la Felbermayr Holding?

Găsiți răspunsul corect în această revistă. Vă rugăm să ne trimiteți răspunsul corect pe e-mail informer@felbermayr.cc, indicând adresa dvs. poștală. Termenul-limită pentru expedieri este 31 octombrie 2023. Este exclusă procedura judiciară.

PENSIONĂRI
Merituoși la pensie

Un mare mulțumesc și multă recunoștință pentru acei colaboratori care au devenit pensionari de curând.

- Necat Baz – MTA/Wels
- Cazim Besirovic – Macarale/Klagenfurt
- Helmut Brandstetter – Transport/Wels
- Franz Breit – Construcții de drumuri/Raab
- Elke Danner – Danner/Vorchdorf
- Anton Dorn – Transport/Wels
- Georg Duschlbauer – Exploatarea echipamentelor/Linz
- Roland Fünfkirchler – Exploatarea echipamentelor/Linz
- Ferdinand Gattermaier – Transport/Wels
- Oskar Ginther – Macarale/Lauterach
- Kurt Gmeilbauer – Macarale/Wels
- Roland Haider – Transport/Wels
- Dietmar Hobisch – Construcții de drumuri/Haag
- Christa Holzinger – Recepție/Wels
- Zvonko Marijanovic – Construcții de drumuri/Haag
- Robert Matthes – Construcții subterane/Hagn/Sulzemoos
- Ferdinand Milaczek – Macarale/Lanzendorf
- Claus Mittermayr – Transport/Wels
- Jurek Pacak – Macarale/Görlitz
- Helmut Reitböck – MTA/Wels
- Peter Sattler – Transport/Klagenfurt
- Reinhold Schebesta – Macarale/Graz
- Matthias Schmutzer – Macarale/Bautzen
- Peter Wageneder – Platforme/Linz
- Peter Wisgigl – Transport/Wimmer/Sulzemoos
- Ryszard Wojtowicz – Depozit/Lanzendorf
- Marion Wolff-Slotta – Accounting&Finance/Haeger & Schmidt/Duisburg



1. PREMIU:
Machetă Felbermayr:
Macara pe șenile cu
braț telescopic Tadano
GTC-2000 la
scara 1:50.

Container - Fahrzeugaufbauten - Anhänger - Ladetechnik:

Alles aus einer Hand. Ideal abgestimmt, zuverlässig und hochwertig!

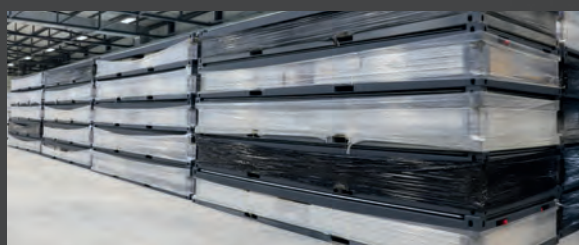


Unser neue Containerbaureihe:

Bewährte Qualität - verbesserter Preis

zu mieten / zu kaufen

Auch als Transpack für optimierten Transport:



www.gfoellner.at

- preiswert
- lagernd
- stapelbar



Egal was die Zukunft bringt, wir liefern den Beton



ASAMER Kies- und Betonwerke - Unterthalham Str. 2 - 4694 Ohlsdorf
+43 (0) 50 799-0 www.asamer.at