

«ÎNTRETINEREA LOCĂȚIEI»

FELBERMAYR CONSTRUIEȘTE
PENTRU FELBERMAYR



„DEBOHRA”

Cursă mare pentru mașina
de săpat tuneluri

UNDE SĂLĂSLUIEȘTE VULTURUL

Lucrări de construcții subterane
speciale în zona Grossglockner

TREI MOTIVE DE SĂRBĂTOARE

Mediu, aspecte sociale,
conducere a companiei



11

Până în vara anului 2026, la sud de Graz va lua naștere noul sediu al departamentului Felbermayr Steiermark. Locația de cinci hectare va fi situată, mai exact, în localitatea Seiersberg-Pirka. Deoarece construcțiile supratereane se ridică pe un fost depozit de deșeuri, lucrările de construcție au fost precedate de ample măsuri de îmbunătățire a terenului.



20

Solicitant atât pentru oameni, cât și pentru tehnică: până în toamnă, angajații diviziei de specialitate în construcții subterane a Felbermayr au fost însărcinați cu măsuri de stabilizare a versanților pe un sector al șoselei alpine înalte Grossglockner.

28

Precum o cârțiță, mașina de forat tuneluri Debohra își croiește drum prin subteranul Vienei. Pentru o schimbare de locație, a fost utilizată tehnologia de transport și ridicare de la Felbermayr.



04

Mesaje – De interes la departamentele Felbermayr

14

Casawest – Artizanat din piatră pentru interior și exterior

16

Felbermayr realizează în Bulgaria un proiect mare pentru un producător de cupru

18

Hagn Tehnologie de mediu modernizează sistemul de canalizare din Bavaria Superioară pentru viitor

22

Bau-Trans Liechtenstein sărbătorește un jubileu și participă intens la construcția unei telegondole cu opt locuri în Elveția

24

„De la fundație până la centrala energetică” au mers lucrările de reabilitare a betonului pentru o centrală din Austria Superioară

26

Felbermayr a reunit lucrările de demolare, artizanat din piatră și construcții industriale pentru o grădină tradițională cu experiențe din Wels

30

O privire în culisele șantierului naval Erlenbach dezvăluie cum iau naștere capodopere plutitoare



35

Atât profesional, cât și în viața privată, Björn Zirotzki este strâns legat de apă – în calitate de antrenor federal al echipei naționale germane de kanupolo, și-a condus anul acesta echipa spre triumf la World Games.



Editorial



”

Anul 2025 ne-a pus din nou la încercare din punct de vedere economic, însă am demonstrat că incertitudinile pot fi transformate în oportunități și că putem dobândi astfel noi puteri.

Unitate și colaborare

Stimate doamne și stimați domni,

Anul trecut a pus din nou economia europeană în fața unor mari provocări. După perioade de încercări de gestionare a crizelor și tensiuni geopolitice, Uniunea Europeană pare mai stabilă decât se previziona, însă dinamica economică rămâne slabă din cauza unei creșteri reduse și a unei inflații care scade doar ezitant, iar situația este în continuare departe de a fi una bună. Disponibilitatea pentru investiții stagnează, competitivitatea suferă din cauza prețurilor ridicate la energie, a reglementărilor complexe și a lipsei persistente de personal calificat. În același timp, incertitudinile globale apasă asupra piețelor de export și asupra încrederii companiilor.

Deosebit de îngrijorătoare sunt evoluțiile structurale greșite: În timp ce unele state membre beneficiază de un consum robust, economii centrale precum Franța și Italia, la fel ca Germania și Austria, se confruntă cu o industrie slăbită și cu reforme blocate.

Ne aflăm, așadar, într-un mediu marcat de incertitudine, dar care oferă și oportunități. Economia europeană mizează tot mai mult pe autonomie strategică, digitalizare și tranziția verde. Aceste evoluții deschid noi perspective pentru soluții logistice inovatoare și proiecte de infrastructură durabilă.

În acest context, totul depinde de fiabilitate: de echipe care rămân unite, de parteneriate solide și de clienți care au încredere în noi. Doresc să vă transmit tuturor mulțumirile mele sincere. Implicarea și sprijinul dumneavoastră sunt motorul care ne poartă cu succes stabil prin această perioadă dificilă. Împreună vom continua să transformăm provocările în oportunități.

Vă doresc, dumneavoastră și familiilor dumneavoastră, la final de an, o perioadă de Crăciun liniștită, iar Noul An să vă aducă pace, încredere, putere nouă și succes, dar mai presus de toate, sănătate.

Cu stimă,

DI Horst Felbermayr

PE DRUMUL CEL BUN

ITB și RCG își prelungesc colaborarea

Din 1 iulie 1994, Rail Cargo Group și departamentul Felbermayr, denumit ITB, pentru transporturi feroviare internaționale cu platforme joase colaborează. Acest parteneriat a fost prelungit cu încă zece ani, adică până la sfârșitul anului 2034. La întâlnirea comună din mijlocul lunii octombrie 2025, cei doi parteneri de cooperare au stabilit direcțiile viitoarei colaborări.

Cooperarea este considerată una dintre cele mai longevive povești de succes din industrie. Prin prelungire, s-a menținut baza dovedită de capacități planificabile, procese bine rodite și un nivel ridicat de siguranță operațională. Prin urmare, RCG și ITB se îndreaptă către aniversarea de 40 de ani.



REÎNNOIT

Reabilitare generală pentru podul Göweil

De la începutul lunii iunie până la sfârșitul lunii august, departamentul de construcții subterane Felbermayr a reabilitat podul Göweil peste râul Große Gusen, de-a lungul străzii Gusental din Engervitzdorf. Lucrările au inclus lărgirea structurii de rezistență, inclusiv a consolelor, etanșarea construcției și refacerea completă a carosabilului. Un alt punct central a fost realizarea unei cămășuieli pentru consolidarea pilonului central, betonată în albia curentă a râului. Complementar, angajații Felbermayr de la Construcții subterane au construit noi scări de acces în zona malurilor, pentru a permite inspecțiile ulterioare ale podului din partea inferioară a structurii. Au fost utilizate excavatoare pe roți și pe șenile, basculante frontale, un echipament de curățare cu jet de apă la presiune foarte înaltă și mai multe finisoare de asfalt.

100 LINII DE OSII

Debarcare prin rulare cu marfă de mari dimensiuni

Partenerul din societatea mixtă Felbermayr, PSA Breakbulk, a descărcat de pe nava M/V Rolldock Storm „Marine Control Building MCB-1”, cu o greutate de aproape 385 tone, precum și stația de transformare SS-06, cu o greutate de peste 1.000 de tone. Cele două componente sunt necesare pentru o nouă fabrică de etilenă din portul Anvers. Pentru operațiunea de debarcare prin rulare și transportul pe șantier au fost utilizate două combinații SPMT Felbermayr cu un total de 100 linii de osii. Cele două unități, cu lungimi de până la 70 de metri și înălțimi de 9,7 metri, au fost aduse

la țărm prin „plăci de dragaj” – platforme metalice care asigură stabilitatea și siguranța necesară. În colaborare cu Felbermayr și Haeger & Schmidt Logistics, ecosistemul PSA Project Cargo a funcționat ca o soluție unică integrată

pentru proiect, cu acces direct la transport maritim și în zona din interiorul țării. Astfel, transparența, eficiența și respectarea termenelor în lanțul logistic au fost asigurate. Proiectul a fost comandat de Ineos Project One.





ÎN ARMONIE CU NATURA

Danner Landschaftsbau în acțiune pentru amenajarea spațiilor verzi

În zona industrială Ehrenfeld din Ohlsdorf, VGP Group a construit un parc logistic. Din septembrie 2024, Danner Landschaftsbau, o filială a grupului Felbermayr, se ocupă de amenajarea naturală a spațiilor exterioare. Pe o suprafață de 189.400 m², aproximativ 50.000 m² vor fi plantați, iar 120.000 m² vor fi înverziți. Pentru consolidarea taluzurilor pe circa 14.000 m², specialiștii Danner au utilizat geotextile din fibre de cocos și au integrat aproximativ 2.000 de butași de salcie obținuți pe amplasament. Pe suprafețele abrupte, o hidroînsămânțare asigură reîmpădurirea necesară. De asemenea, vor fi plantați circa 400 de arbori mari și 8.000 de arbuști și puieți. Un aspect central este crearea a trei biotopuri umede, totalizând între 1.000 și 1.200 m², care vor oferi habitat pentru mici organisme și vor contribui la biodiversitate.



SCANATI
și descoperiți
noul site Danner.



REABILITARE CANALE

Reabilitare de canalizare cu procedură robotică

La începutul lunii septembrie, specialiștii în construcții subterane din Lungau au început ample lucrări de reabilitare canale în Zell am See. Pe un total de 700 metri liniari de canal, cu diametre între 200 și 400 mm, au fost utilizate, în funcție de tipul pagubelor, proceduri cu manșon scurt, cu manșon continuu sau metode robotizate. Robotul pentru reabilitarea canalizării a preluat lucrările inaccesibile sau dificil accesibile pentru oameni. Direct în conductă, acesta a frezat, șlefuit și perforat depuneri și obstacole, a pregătit tronsoanele pentru montarea manșonului continuu și a reparat fisuri, mufe neetanșe, racorduri și ramificații deteriorate. Procedura robotizată își poate valorifica pe deplin avantajele aici, asigurând o reabilitare sigură și durabilă a rețelei de conducte.



SCANATI
și vedeți procedura
robotică în acțiune.



„HEAVY METAL”

Echipamente de ridicare Felbermayr în febra festivalurilor

De la Linz la Nickelsdorf, Felbermayr a fost vara aceasta în mijlocul febrei festivalurilor. La Bubble Days din portul Linz, pontonul cu „plaja plutitoare Felbermayr” a adus, la începutul lunii iunie, timp de două zile, o adevărată atmosferă de vacanță în zona industrială. Împreună cu miile de vizitatori, și angajații Felbermayr, alături de familiile

și prietenii lor, s-au bucurat de nisip, soare și muzică, înainte ca DJ-ul să transforme seara pontonul într-o insulă dansantă. Felbermayr a avut un rol esențial și la festivalul insular de pe Dunăre – la propriu: Cu aproximativ 20 de utilaje, printre care stivuitoare frontale și telescopice, precum și macarale mobile, a fost construită în

doar două săptămâni o platformă pentru milioane de fani ai muzicii. Anul acesta, echipamentele de ridicare Felbermayr au avut premiera și la Nova Rock Festival din Nickelsdorf. Cu aproximativ 30 de utilaje de închiriat, „Heavy Metal” de la Felbermayr a dat ritmul perfect pentru montaj și demontare.

ECHIPAMENTE DE RIDICARE

Macara pentru montarea unui pod feroviar

În mijlocul lunii iulie, departamentul de tehnologie de transport și ridicare Felbermayr a preluat transportul special al unui pod feroviar de aproximativ 90 de tone, de la fabrica ÖBB din St. Georgen am Steinfelde până la șantierul situat la circa 20 km distanță, în Wiesenfeld. Au fost utilizate un cap tractor cu 4 axe și un semitrailer jos cu 8 axe. După aproximativ două ore de mers pe șosele înguste, transportul a ajuns la destinație conform planului. La fața locului, o macara mobilă de 650 de tone a ridicat structura și a poziționat-o cu o precizie de milimetri pe culee pe parcursul a încă două ore. Această operațiune a reprezentat un pas important pentru electrificarea ecologică a liniei feroviare Traisental din Austria Inferioară.



ÎNCHIRIERE DE UTILAJE

Felbermayr implicat în extinderea TGW Logistics

Pe parcursul mai multor luni, până în octombrie 2025, departamentul Tehnologie de transport și ridicare de la Felbermayr a preluat lucrările principale pentru extinderea sediului TGW Logistics din Marchtrenk. Au fost utilizate numeroase platforme de lucru, excavatoare și camioane, precum și o macara mobilă pentru construcții, numită și taxi-macara, care s-a dovedit deosebit de flexibilă, deoarece poate fi folosită în spații restrânse și fără ancorare fixă de tip turn. Utilizarea extinsă a echipamentelor a evidențiat dimensiunea proiectului și a contribuit la implementarea eficientă a lucrărilor de montaj. Din septembrie, Felbermayr este prezentă și pe șantierul halei de producție de 20.000 m², cu o lungime de 230 de metri, realizată în mare parte în construcție prefabricată.



**SCANATI**

și urmăriți operațiunile
cu elicopterul, precum și
lucrările la Elstenthaler Leite.

**LUCRĂRI DE CONSTRUCȚII SUBTERANE SPECIALE**

Operațiuni cu elicopterul la Grafenau

În august, departamentul Lucrări de construcții subterane speciale Felbermayr a primit contractul pentru lucrări de stabilizare a stâncilor în zona Grafenau, Bavaria Inferioară. Blocuri mari de rocă de deasupra traseului reprezentau un pericol pentru trafic și au fost securizate printr-o combinație de ancorare, plase și garduri de protecție împotriva căderilor de pietre. Pe terenul parțial greu accesibil, transportul materialelor s-a realizat cu elicopterul. În total, au fost instalate aproximativ 3.500 de metri liniari de ancore, folosind în funcție de zonă camionul de foraj, excavatorul pe șenile sau munca manuală. Dacă a fost necesar, pentru montaj s-a utilizat și o platformă telescopică cu 34 metri înălțime de lucru. Ulterior, au fost instalate aproximativ 1.850 m² de plasă spiralată de înaltă rezistență și aproximativ 1.700 m² de plasă țesută de înaltă rezistență. Un gard de protecție împotriva căderii pietrelor lung de 230 metri, cu capacitate de absorbție a energiei de 2.000 kJ, completează sistemul și crește siguranța traficului rutier adiacent.

**URCARE ABRUPTĂ**

Transport transformator către Vissoie

În luna mai, angajații de la locația Felbermayr din Mägenwil, Elveția, au transportat din nou un transformator de 36 de tone către centrala energetică din Vissoie, cantonul Valais. Pentru transportul special de aproximativ 1.200 km, cu numeroase serpentine și tuneluri înguste, la o altitudine de 1.100 metri, a fost utilizat un cap tractor cu 3 axe, combinat cu un semitrailer jos cu 5 axe. Traseul solicitant prin Alpi a fost parcurs conform planului, iar agregatul a fost livrat la centrală la termen. Transportul face parte dintr-un proiect care se întinde pe mai mulți ani, de extindere a energiei hidroelectrice.



PARADA UTILAJELOR

Orașul expozițional Wels se extinde

Orașul expozițional Wels rămâne în prim-plan: Primăvara anului 2025 a marcat startul construcției unei noi săli de expoziții. Pe o suprafață de aproximativ 14.000 m², departamentul de Construcții Felbermayr a realizat lucrări extinse de terasament. Au fost mutate aproximativ 18.000 m³ de pământ și eliminate în jur de 10.000 m³ de materiale. Pentru înlocuirea

solului s-au folosit materiale reciclate din beton zdrobit. Două excavatoare GPS de 27 tone, un încărcător frontal de 23 tone, un compactator de 13 tone și șapte camioane tractor în fiecare zi au asigurat progresul lucrărilor. În plus, Felbermayr-Bau a realizat lucrări de asfaltare în interiorul și exteriorul sălii, precum și montarea bordurilor. Filiala Felbermayr, Casawest, a fost prezentă pe

terenul din fața sălii pentru lucrări de pavare cu un nou tip de beton și pentru construcția canalelor de scurgere. Finalizarea este planificată pentru sfârșitul lunii ianuarie 2026. La mijlocul lui februarie va începe montajul pentru prima expoziție. Hala 22 va deveni atunci noua casă a secțiunii de construcții a Târgului pentru economisirea energiei 2026.



PROIECTUL SECOLULUI

Transporturi de conducte pentru noua conductă subterană de sub Rin din Köln

Construcția noi conducte subterane de sub Rin este considerată un proiect de secol, menit să asigure colectarea sigură a apelor uzate pentru populația în creștere a orașului Köln pe termen lung. În mai, anul acesta, au început lucrările extinse de tunelare: Prin împingerea conductelor sub Rin se creează un nou traseu de conductă subterană între Köln-Stammheim și Köln-Niehl. Conductele mult mai mari vor permite un debit mult mai ridicat. Până la 6.000 litri de apă uzată pe secundă vor putea fi transportați eficient și sigur către stația de epurare din Köln-Stammheim. Lucrările la gropile de fundație și la împingerea conductelor se estimează a se încheia toamna lui 2026. Punerea în funcțiune completă a noii conducte subterane este planificată pentru 2028. O provocare majoră a proiectului a fost transportul celor 234 de conducte cu dimensiunea DN 3200, cu diametrul exterior de 4 metri, lungime de 4,16 metri și greutate de aproximativ 47 tone fiecare. Această sarcină logistică a fost realizată de Haeger & Schmidt Logistics împreună cu Felbermayr Germania. Pentru a reduce la minimum perturbările traficului, livrările s-au efectuat exclusiv pe timp de noapte. Uneori, patru vehicule transportau simultan, fiecare efectuând până la trei tururi pe noapte, însoțite de vehicule de escortă BF4. Din cauza spațiului limitat de depozitare, conductele livrate au fost integrate imediat după transport în procesul de construcție și montate în paralel.

FOTOGRAFII: MARKUS WEICKINGER, MARKUS WIRZ, JÜRGEN KOSTELAC DORNBIRNER

TRASPORT POD

Podul Karren din Dornbirn

La începutul lunii iunie, echipa Felbermayr din Lauterach a transportat și montat noul pod Karren al telegondolei Karren din Dornbirn. Pentru transport au fost utilizate un cap tractor greu cu patru axe, o platformă joasă cu cinci axe și mai multe vehicule de escortă. La fața locului, două macarale mobile au ridicat podul și l-au poziționat exact pe culee. Pregătirile pentru proiect au început la începutul anului și au inclus verificarea traseului, obținerea autorizațiilor și elaborarea conceptului de montaj. Noul pod asigură o legătură fără bariere către populara zonă de recreere din apropiere.



RIDICAT

Construcții cu macarale la Kaprun

Barajul Limberg de la lacul de acumulare Wasserfallboden, cu o înălțime de 120 metri, va fi ridicat cu aproape nouă metri în următorii trei ani. Astfel, volumul util al lacului de acumulare va depăși 90 milioane m³, iar capacitatea va crește cu aproximativ 30 GWh. Pentru lucrările de betonare vor fi utilizate aproximativ 32.000 m³ de beton. Pentru transportul materialelor pe baraj a fost instalată o macara pe șine.

Astfel, în vara acestui an, s-a utilizat tehnologia de transport și ridicare de la Felbermayr: Folosind o macara mobilă de

130 tone, s-a poziționat și asamblat pas cu pas o macara de turn pe baraj. Chiar și accesul pe șantier s-a dovedit extrem de dificil. În zona apropiată barajului, un tunel de aproximativ 80 metri a fost lărgit pentru a permite accesul la șantier. Macaraua montată se deplasează pe șine, are înălțimea cârligului de 27,9 metri și o lungime a brațului de 65 metri. În această configurație, pot fi ridicate sarcini de până la 6,5 tone. Astfel, Felbermayr asigură manipularea materialelor pe barajul Limberg și pregătește etapele următoare ale construcției.



EXPERTIZĂ ÎN CONSTRUCȚII SUBTERANE

Reabilitare izvoare Millstatt

Comuna Millstatt a însărcinat sucursala Felbermayr din Spittal an der Drau cu renovarea completă a celor două izvoare Sulznig și Gasser. Între începutul lunii aprilie și sfârșitul lunii mai, specialiștii în construcții civile au reînnoit captările existente ale izvoarelor, rezervoarele de colectare și conductele de alimentare. Datorită terenului abrupt și greu accesibil, a fost folosit un excavator pășitor de opt tone. Captările izvoarelor, vechi de

aproximativ 50 de ani, au fost demolate și modernizate tehnic. Apa izvoarelor este colectată în fiecare caz într-un cămin de captare și condusă prin conducte într-un rezervor de colectare cu o capacitate de aproximativ 1.500 de litri, înainte de a fi introdusă în rezervorul de apă potabilă al comunei, cu un volum de 25.000 de litri. În cadrul lucrărilor, specialiștii Felbermayr au expus cu grijă captările existente până la o adâncime de șase metri și le-au renovat.

Zonele din spatele acestora au fost umplute cu pietriș, etanșate cu folie alimentară și acoperite cu un strat suplimentar de beton. Un tub de drenaj nou instalat va asigura în viitor evacuarea sigură a apei de suprafață. În final, Felbermayr a realizat conexiunile profesionale la rețeaua existentă de alimentare cu apă. Odată cu finalizarea renovării, alimentarea cu apă potabilă a comunei Millstatt este asigurată pe termen lung.

TRANSPORT CALE FERATĂ

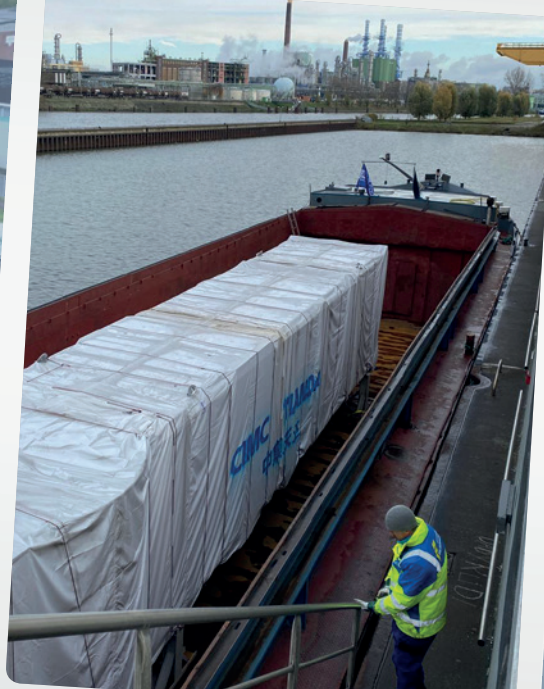
Din Linz la Hamburg

La sfârșitul lunii septembrie, locația Felbermayr din Linz a preluat transportul unei mașini de construcții feroviare în două segmente. Aceasta va fi utilizată în viitor în infrastructura feroviară. Cele două segmente cântăreau aproximativ 50 tone fiecare și aveau lungimi de circa 20 metri. Pentru transportul greu au fost utilizate două capete tractoare cu patru axe și semitrailere joase, inclusiv planificarea



precisă a traseului și coordonarea logistică între mai multe țări. Destinația finală a fost portul german Hamburg, unde segmentele au fost predate pentru transportul ulterior. Această operațiune demonstrează din nou expertiza departamentului de Tehnologie

de transport și ridicare de la Felbermayr în manipularea în siguranță a echipamentelor feroviare de mari dimensiuni, de la ncărcarea în terminalul de mărfuri grele din Linz până la sosirea în porturile europene.



MULTIMODAL

54 Pasarele pentru aeroport pentru Frankfurt și München

Între aprilie 2024 și aprilie 2025, departamentul Tehnologie de transport și ridicare Felbermayr a transportat în total 41 de pasarele pentru pasageri, fiecare de până la 40 tone, pentru noul Terminal 3 din Frankfurt. Componentele au fost preluate de Felbermayr din porturile Rotterdam, Zeebrugge și Hamburg. Pentru transportul

ulterior s-au utilizat poduri speciale pentru cazane cu trei axe și capete tractoare cu patru axe, precum și platforme rulante pentru distribuirea sarcinii. Datorită înălțimilor de transport de peste 4,5 metri, anumite segmente au fost transportate multimodal, pe șosea sau pe navigație interioară în porturile Roth și Höchst.

Procesul a fost realizat de colegii de la Haeger & Schmidt Logistics. La aeroport, transportul greu s-a efectuat pe timp de noapte. După livrare, pasarelele au fost descărcate cu două macarale în tandem. La aeroportul München, au fost instalate 13 pasarele, cu lungimi de până la 22,7 metri și lățime de 3,9 metri.



DRAGARE UMEDĂ

Adâncimea șenalului navigabil a fost realizată la Würzburg

Pentru a restabili adâncimea de navigație necesară pe o distanță de aproximativ 90 de kilometri, Domarin a efectuat, din august până la sfârșitul lunii octombrie, ample lucrări de excavare umedă pe râul Main. În total, în 20 de puncte definite între Marktbreit și Volkach, în zona metropolitană Würzburg și până spre Schweinfurt, au fost îndepărtate zonele cu adâncime redusă. Suprafețele afectate ale fundului albiei au variat ca dimensiune între aproximativ 250 și 10.000 de metri pătrați, iar adâncimile de excavare au fost de circa 3,10 metri. S-a utilizat un ponton excavator Liebherr 966, asistat de un împingător cu două barje împinse, precum și de o barcă dotată cu cadru de măsurare pentru verificarea adâncimilor. Materialul excavat a fost încărcat direct în șalupe și apoi transportat pe cale navigabilă către un subcontractor, pentru eliminarea conformă. Domarin se asigură prin aceste lucrări că depunerile de sedimente sunt îndepărtate sistematic și că sectoarele importante ale căilor navigabile rămân libere pentru traficul naval.



Întreținerea locației

Fundație solidă pentru un viitor puternic

Odată cu construcția noii sucursale Seiersberg-Pirka, Felbermayr creează o locație modernă pentru Stiria. După o fază intensivă de dezvoltare și aprobare, noul sediu pentru tehnologia de transport și ridicare este construit pe un teren de 50.000 de metri pătrați. Finalizarea proprietății construite de construcții Felbermayr este planificată pentru vara anului 2026.

Pe 24 aprilie, ceremonia oficială de începere a lucrărilor a marcat începutul unuia dintre cele mai mari proiecte de infrastructură din istoria de peste 80 de ani a companiei. În zona industrială Seiersberg-Pirka, la sud de Graz, se construiește noul sediu principal pentru Stiria. După trei ani de dezvoltare și aprobare, proiectul de construcție se află în prezent în faza de construcție. „Cererea în Stiria este în creștere și avem nevoie de mai mult spațiu – atât pentru angajații noștri, cât și pentru vehiculele și echipamentele noastre”, explică Wolfgang Schellerer, director general al tehnologiei de transport și ridicare, și continuă: „Cu construcția nouă, creăm condițiile pentru o creștere suplimentară și o organizare orientată spre viitor a proceselor noastre.”

Locație centrală cu avantaje clare

Noua locație oferă ceea ce este crucial pentru operațiunile zilnice: distanțe scurte și accesibilitate optimă. Conexiunea directă la autostradă în ambele direcții permite distribuirea și supravegherea de servicii și mărfuri rapidă a echipamentelor mari și a transporturilor grele. În același timp, amplasamentul se află în imediata apropiere a orașului Graz și, prin urmare, într-una dintre cele mai puternice zone metropolitane din Austria din punct de vedere economic. Construcția noii sucursale este coordonată de Dezvoltări imobiliare Felbermayr, prin domnul Benedikt Linimayr, administrator tehnic. „Cu construcția nouă dorim să consolidăm locația din Styria și, de asemenea, să creăm un mediu de lucru atractiv”, subliniază Elisabeth Felbermayr-Schierl, care a promovat în mod decisiv proiectul.

Construcție durabilă și implementare complexă

Specialiștii în construcții de la Felbermayr, în jurul directorului de construcții Robert Grundner, asigură o implementare precisă și la timp. „Din cauza condițiilor complexe ale solului, o fundație convențională nu a fost posibilă”, explică Grundner. În schimb, a fost utilizată o combinație de coloane de beton și compactare cu vibrații, o fundație specială, sofisticată din punct de vedere tehnic, care stabilizează permanent terenul și asigură o fundație solidă. În special construcția halelor ilustrează în mod impresionant expertiza în construcții a Felbermayr. Cu grinzi de până la 42 de tone greutate proprie și o anvergură de 30 de metri, sunt realizate câmpuri portante de format mare. În plus, soluțiile de fundație turnate pe stâlpii halei reduc timpul de asamblare și optimizează

Lucrările de construcție de la Seiersberg-Pirka se desfășoară în ritm alert pentru a respecta programul ambițios.



SCANAȚI
și vedeți construcția
nouă a filialei din
Seiersberg-Pirka.

transferul de sarcină. În plus, sunt construite clădiri funcționale extinse pentru operarea viitoare. Astfel, de exemplu, în zona atelierului se construiește o groapă de montaj de 27 de metri lungime și o stație de alimentare cu o capacitate de 15.000 de litri pentru AdBlue și puțin peste 85.000 de litri de motorină. Acest procedeu ambițios de construcție este implementat de o armadă de vehicule și echipamente de culoare albastru deschis. Oferta variază de la automacarale de 450 de tone, la macarale mobile cu sarcină portantă de 40 până la 250 de tone, până la excavatoare de 30 de tone, buldozere și, în faza de vârf, aproximativ 25 de echipamente miniere și numeroase platforme de lucru. Numai pentru logistica materialelor și a echipamentelor au fost coordonate până la sfârșitul construcției la roșu peste 1000 de transporturi.

Arhitectură cu viziune

Pentru planificarea arhitecturală este responsabil biroul de arhitectură Benesch/Stögmüller din Wels. Designul clar, funcțional este conceput pentru cerințele unei locații



Cu noua locație din Seiersberg-Pirka creăm spațiu pentru creștere și eficiență.

Director adjunct Konrad Vollmann,
Conducere sector din Styria

moderne de operare. Ansamblul de clădiri este completat de un atelier de 5.400 de metri pătrați, două garaje cu o suprafață de peste un hectar și o hală de depozitare de aproximativ 3.000 de metri pătrați. După finalizarea sa, locația Seiersberg-Pirka oferă suficient pentru birouri, ateliere și depozite pe o suprafață construită totală de 20.000 de metri pătrați. Aceasta include aproximativ

72 de locuri de parcare pentru camioane și 166 de locuri de parcare pentru autoturisme. Deosebit de remarcabil este spațiul de birouri generos, de aproximativ 1.700 de metri pătrați, care permite o divizare flexibilă a echipei și o creștere suplimentară a personalului. „Toate suprafețele acoperișului vor fi ecologizate, iar unul dintre garaje va primi un sistem fotovoltaic cu o putere maximă de 480 kilowați-peak,” raportează Felbermayr-Schierl și subliniază: „Acordăm o mare importanță faptului că proiectele noastre de construcție combină responsabilitatea ecologică cu funcționalitatea.” Pentru Konrad Vollmann, șeful departamentului de transport, macara, platformă, punere în operă și depozitare din Styria, noua filială simbolizează începutul unei noi generații de locații operaționale: „Planificarea spațială generoasă ne permite să fim mult mai eficienți în organizare. În același timp, angajații noștri beneficiază de spații moderne și de o calitate mai bună a locului de muncă.” Conform programului actual, noua sucursală urmează să fie finalizată până în vara anului 2026.



Hala de logistică Linz - Noi capacități în terminalul de mărfuri grele

Imaginea arată hala de logistică și montaj finalizată și deja închiriată din terminalul pentru mărfuri grele.



Noua hală de logistică și montaj din portul Linz a fost finalizată și deja închiriată. Cu aproximativ 2.600 de metri pătrați, hala oferă capacități extinse pentru sarcini de depozitare și logistică. Construcția a început în decembrie 2024 și a fost finalizată în iunie anul acesta, după un timp record de construcție. Noua hală, cu dimensiuni de 66 pe 41 de metri, este echipată cu un total de trei macarale portal de 60 de tone. Instalațiile de macarale sunt distribuite pe două nave de hală, cu două macarale care rulează într-o navă de hală și ating o capacitate de încărcare combinată de 120 de tone – ideal pentru operațiuni grele de montaj și manipulare la fața locului. Datorită locației speciale din zona portuară, au fost necesare relocări extinse ale conductelor și explorări ale solului. Aceasta a reprezentat o provocare logistică și tehnică costisitoare. Construcția nouă completează infrastructura logistică și de asamblare existentă la terminalul de mărfuri grele Felbermayr.

Casawest

Artizanat din piatră pentru interior și exterior

Specialiștii în piatră naturală Casa Sasso și West-Asphalt au fuzionat deja la 1 aprilie 2025, formând casawest GmbH. Cu o experiență combinată de peste 60 de ani în industria pietrei, compania își va desfășura activitatea în viitor la locația Pucking. Cu expertiza a peste 70 de angajați, compania este astfel unul dintre cei mai mari procesatori de piatră din Austria.

Cele două companii se completează perfect”, declară Bernhard Strasser, directorul general al construcției Felbermayr. Cu o expertiză concentrată în lucrări de piatră în interior și în exterior, compania își propune să inspire în viitor clienții publici, precum și arhitecții și clienții privați. Cu meserii precum pavajul și lucrările din piatră naturală în interior și în exterior, de la fațade din piatră la blaturi de bucătărie, compania marchează o nouă eră.

Pietrarii sunt situați în construcții subterane Felbermayr.

Locație comună

Până la sfârșitul lunii iulie, mutarea în fosta locație a Casa Sasso din Pucking, situată la aproximativ 15 kilometri est de Wels, ar trebui să fie finalizată. „Cu locația comună, creăm competență concentrată sub un singur acoperiș și ne poziționăm astfel ca unul dintre cei mai importanți procesatori

și montatori de piatră naturală din Austria”, afirmă Strasser.

Cu 72 de angajați și cele mai moderne mașini, cum ar fi un „Waterjet” pentru tăierea pietrei naturale, Casawest poate oferi o gamă largă de produse.

Directorul departamentului de construcții subterane, Hans Becker, și directorul sucursalei Casawest, Johannes Eder, sunt



De la stânga la dreapta: Inginer economist diplomat (FH) Bernhard Strasser (Directorul general al construcției Felbermayr), DI (FH) Hans Becker (Șef de departament construcții subterane) și Johannes Eder (Șeful filialei Casawest) sunt încântați de cooperare.

de acord: „Acum este timpul să punem în comun cunoștințele tuturor angajaților. Există deja exemple de succes pentru utilizare în interior și în exterior: „De exemplu, centrul comercial Pluscity din Pasching cu designul pardoselii și piața orașului Hörsching cu 6.000 de metri pătrați”, menționează Becker și se bucură de proiectele deja realizate sub numele Casawest.

Istoric

Fondată în 1991 în Ansfelden, Casa Sasso s-a mutat la locația actuală din Pucking la sfârșitul anilor 1990. Compania a primit premiul de artizanat pentru lucrările de

piatră naturală din jurul bisericii parohiale Gallspach. La începutul anului 2024, a fost integrată în familia de companii Felbermayr.

Profesionistul pentru pavaj și instalare de piatră naturală West-Asphalt a deschis noi drumuri în construcția de drumuri și piețe în 1996 cu primele proiecte, cum ar fi

reproiectarea pieței bisericii din Ried. În 2021, a fost inclusă în grupul Felbermayr Holding. West-Asphalt și-a subliniat realizările excelente prin acordarea Premiului Meșteșugurilor din Austria Superioară în 2024. Pentru a face fuziunea vizibilă și pentru lumea exterioară, a fost creat un nou design corporativ și un site web la casawest.at.



SCANAȚI
și ajungeți la
noul site web.

Cu ajutorul unei instalații moderne de tăiere cu jet de apă pot fi realizate decupaje individuale de înaltă calitate.



Plăcile poligonale durabile din cuarțit Verdura Kavala au un aspect atemporal și conferă băii un accent natural.





Timp record

Felbermayr realizează un proiect mare pentru Aurubis în Pirdop

Într-unul dintre cele mai mari proiecte de întreținere ale Grupului Aurubis, producătorul de cupru cu sediul în Hamburg s-a bazat pe competența Felbermayr în domeniul sarcinilor grele. La locația Pirdop din Bulgaria, începând cu luna mai, a fost necesară înlocuirea a două filtre electrice de 450 de tone într-un interval de timp de 62 de zile. O sarcină care a necesitat cea mai mare precizie, cooperare transfrontalieră și un volum de muncă de neimaginat.

Peste 120 de proiecte individuale au fost realizate în doar 62 de zile, în schimburi, o inițiativă de o dimensiune impresionantă și aproape gigantică.

Felbermayr Bulgaria, cu sprijinul activ al colegilor Felbermayr din România. Personajul principal al acestui proiect cu caracter de blockbuster a fost o macara pe șenile de 750 de tone, suficient de puternică pentru a ridica aproximativ 190 de elefanți dintr-o singură bucată și, în același timp, suficient de sensibilă pentru a poziționa cu precizie filtrele noi până la ultimul milimetru. Macaraua pe șenile a fost însoțită de o automacara de 650 de tone, care a permis, printre altele, construirea unei macarale de pod și astfel a asigurat manevrele ulterioare cu încărcături grele. În plus, a fost necesară utilizarea în paralel a două macarale pe șenile de 600 de tone. Când a devenit evident cu puțin timp înainte de începerea proiectului că una dintre ele nu era disponibilă, a putut fi organizată în câteva zile o înlocuire din Polonia, coordonată de sediul central Felbermayr din Wels. Pentru clientul Aurubis a fost astfel clar: Un partener ca Felbermayr impresionează prin flexibilitate și fiabilitate, nefiind doar o condiție prealabilă, ci aproape o garanție pentru o implementare reușită.

120 de proiecte individuale

În plus față de înlocuirea precipitatorului electrostatic, în producția de acid sulfuric au fost înlocuite șase schimbătoare de căldură cu greutate cuprinse între 100 și 150 de tone. O provocare deosebită a fost, de asemenea, reînnoirea completă a cuptorului de topire: Peste 100 de camioane cu 1.500 de tone de țigle refractare, 300 de tone de structuri din oțel și 15 kilometri de țevi de cupru au trebuit să fie instalate în acest scop. În total, în timpul perioadei de oprire de două luni, au fost realizate peste 120 de proiecte individuale cu un volum total de 115 milioane de euro, o dimensiune care este excepțională chiar și pentru standardele internaționale.

Precizie sub presiunea timpului

„Un program strâns și sarcinile enorme au făcut din acest proiect un test deosebit. Fiecare mișcare a trebuit să fie corectă, fiecare pas a fost planificat meticulos. „Când pierderile de producție de milioane de dolari sunt la ordinea zilei, nu este loc de greșeli. Presiunea a fost enormă, asta ne-a motivat să lucrăm și mai precis și mai eficient”, descrie Georgiev situația dificilă.

În incinta fabricii au fost utilizate în total 19 macarale și mai mult de o duzină de platforme de lucru. Deja la începutul

proiectului a fost clar: zece macarale trebuiau să fie în funcțiune non-stop, inclusiv personalul de operare. O altă probă a fost, prin urmare, punerea la dispoziție a propriilor angajați pentru a asigura „funcționarea 24/7” pe termen lung. În ciuda volumului mare de muncă cu sute de profesioniști implicați, proiectul a decurs fără incidente semnificative - rezultatul a peste un an de pregătire, în care au fost implicați aproximativ 2.000 de specialiști din douăsprezece țări. Pentru Georgiev a fost impresionant să vadă: „Cât de repede departamentele noastre din Bulgaria și România au format o unitate și apoi au lucrat la viteză maximă în schimburi non-stop timp de o lună. O capodoperă logistică, tehnică și mai ales umană, care nu se întâmplă în fiecare zi.”



”

Sunt mândru de echipa noastră, de angajamentul și coeziunea noastră. Acest lucru a făcut posibil acest proiect.

Yordan Georgiev, Director General Bulgaria

Modernizare cu efect de semnal

Pentru Aurubis, modernizarea din Pirdop marchează un pas important spre viitor. Noile instalații funcționează mai eficient, mai sigur și cu un bilanț energetic semnificativ mai bun. Și pentru Felbermayr proiectul a fost o performanță de referință de rang internațional. „Proiectul din Pirdop este un semn puternic: Cu tehnologia și expertiza noastră, putem asigura chiar și cele mai mari proiecte industriale și putem coordona acest lucru la nivel internațional”, subliniază Georgiev.

După 62 de zile de muncă intensă, uzina Pirdop a putut să-și reia producția, cu tehnologie modernizată și viabilitate asigurată. Pentru Felbermayr, această intervenție a fost o dovadă în plus a modului în care echipele internaționale, cu tehnologie de ultimă oră, susținute de un standard de înaltă precizie, pot realiza lucruri mari chiar și în condiții solicitante



**SCANĂȚI
și descoperiți proiectul
mare în dimensiunea
sa completă.**

Între 10 mai și 12 iulie 2025, producția din Pirdop a fost oprită, fiecare zi a însemnat pierderi de aproximativ un milion de euro. „Presiunea de a respecta programul strâns a fost la fel de mare. În trecut, un singur filtru putea fi înlocuit în 45 de zile, la Pirdop a trebuit să fie înlocuiți doi coloși de 450 de tone în doar 62 de zile”, descrie Yordan Georgiev, director general Felbermayr Bulgaria, subliniind dimensiunea proiectului. Astfel, oprirea programată pentru întreținere marchează cel mai mare proiect de întreținere din ultimele trei decenii la locație. Pentru Europa de Sud-Est, aceasta este o etapă importantă în producția de cupru.

Echipamente de ridicare impresionante

Responsabilitatea generală pentru echipamentele de ridicare a revenit

Siguranță pentru generații Canalul Loisach-Isar a fost reabilitat

Echipamentele grele funcționează în curba Gelting, inclusiv o macara telescopică pe șenile și mai multe excavatoare care sunt operate cu HVO.



SCANATI
și descoperiți mai multe
despre lucrările
la canalul Loisach-Isar.

De aproximativ o sută de ani, canalul Loisach-Isar a dirijat apa din sistemul Isar, care intră în sistemul Loisach prin centrala de la Lacul Walchen, înapoi în Isar în fața orașului Wolfratshausen. Din 2022, canalul a fost reabilitat treptat, în prezent, accentul se pune pe secțiunea din curba Gelting. În numele companiei energetice Uniper, HAGN Tehnologie de mediu, o companie a Grupului Felbermayr, sigilează în mod durabil zona de aproximativ 1,6 kilometri și pregătește pentru viitor una dintre cele mai importante structuri de gestionare a apei din Bavaria Superioară.

Surgerile și daunele punctuale care au dus la prăbușirea malurilor în decembrie 2023 au făcut necesară o reabilitare mai cuprinzătoare decât s-a presupus inițial. Aici intră în joc punctele forte ale Hagn Tehnologie de mediu: Maeștrii în domeniul lor asigură o conducere sigură a apei, o exploatare stabilă și o durabilitate pe termen lung a instalației. „Prin lucrările noastre aici, pe canalul Loisach-Isar, creăm un plus de siguranță”, rezumă șeful de șantier Martin Höpp.



„
Aici, la canalul Loisach-Isar, se construiește o structură care va rezista - pentru oameni, mediu și generațiile următoare.

Martin Höpp, Manager de șantier

Focus pe curba Gelting

Punctul central al reabilitării, gestionat intern ca lotul 2, este acolo unde dinamica fluxului provoacă în mod deosebit canalul, în curba Gelting. Specialiștii de la Hagn îndepărtează mai întâi vechea acoperire de beton din zonele de construcție, reprofilează fundul și taluzurile și creează astfel o bază stabilă. Punctul de sprijin al lucrării este căptușeala completă cu membrane geosintetice de etanșare din argilă, abreviat GTD. Ca material de etanșare se utilizează bentonită cu capacitate de umflare. Acesta formează o barieră elastică, autoetanșantă, în combinație cu apa. În plus, geotextilele și geogriurile asigură taluzurile împotriva eroziunii și rădăcinilor. Astfel, canalul poate fi etanșat durabil, iar durata de viață poate fi extinsă semnificativ. „După cum se știe, apa își găsește întotdeauna drumul”, subliniază Höpp. „Sarcina noastră este să direcționăm acest curs – controlat și durabil.”



În cadrul lucrărilor de reabilitare, specialiștii de la Hagn Tehnologie de mediu au instalat în total peste 35.000 de metri pătrați de membrane geosintetice de etanșare cu argilă.

Protecție pentru ecologia acvatică

Prin construirea unui dig de separare la kilometrul „7 +450” al canalului, reabilitarea canalului poate fi efectuată pe secțiuni, înainte și după care canalul rămâne inundat. O conductă de pompare de aproximativ 1.600 de metri lungime cu canale de drenaj, proiectată pentru până la 70.000 de litri pe oră, asigură operațiunile de construcție și protejează ecologia apei. În cazul în care se instalează GTD, Hagn va lua apoi măsuri ecologice adecvate cu iarbă săracă în loc de plante lemnoase cu rădăcini adânci.

Calendar și investiții

Lucrările principale de etanșare a canalului în curba Gelting se desfășoară din octombrie 2024 și vor fi în mare parte finalizate până la sfârșitul anului 2025. În 2026, vor urma secțiunile de la est de municipiul Gelting până la districtele Farchet și Waldram ale orașului Wolfratshausen, precum și finalizarea, măsurile de recultivare și dovezile funcționale. Pe întreaga perioadă a proiectului, din 2022 până în 2026, Uniper investește aproximativ 15 milioane de euro în canalul Loisach-Isar.

Valoare adăugată pentru regiune

Regiunea câștigă de două ori cu reabilitarea: Canalul își revine pe deplin funcția, fără pierderi necontrolate de apă. Designul modernizat reduce semnificativ riscul de deteriorare viitoare. În același timp, coridorul ecologic de-a lungul canalului va fi modernizat. Ca aspect suplimentar, utilizarea uleiului vegetal hidrogenat numit HVO ca înlocuitor al motorinei arată că operațiunile moderne de construcție și durabilitatea trăită pot merge mână în mână.

Clădire a secolului pentru viitor

Canalul Loisach-Isar rămâne ceea ce a fost timp de o sută de ani: un element de încredere al sistemului de centrale electrice de pe Isarul superior, adaptat la soluțiile tehnice și de mediu de astăzi. Combinația dintre metodele moderne de impermeabilizare și noua structură a vegetației face din reabilitarea canalului un proiect cu carismă. Sau, așa cum o formulează Martin Höpp: „Munca noastră aici la canal este o promisiune pentru următoarele decenii, pentru următoarea generație.”

Vârful Edelweiß

Lucrări de construcții subterane speciale deasupra norilor

Pentru a proteja pe termen lung șoseaua alpină Grossglockner de alunecările de teren, experții în construcții subterane speciale de la Felbermayr au implementat măsuri de siguranță extinse pentru stabilizarea taluzului. La câțiva metri sub curba patru, la aproape 2.536 de metri deasupra nivelului mării, au fost instalate în total 28 de așa-numite elemente de umbrelă. Proiectul a necesitat cea mai mare precizie din partea lucrătorilor la înălțime din Lienz în condiții extreme, acolo unde șoseaua alpină Grossglockner pare să atingă cerul.



SCANATI

și obțineți o perspectivă asupra
lucrărilor spectaculoase de
construcții subterane speciale.

În august 2025, șoseaua alpină Grossglockner, lung de 48 de kilometri, a împlinit 90 de ani.

Vârful Edelweiß marchează cel mai înalt punct al șoselei alpine Grossglockner la 2.571 de metri și oferă o vedere panoramică unică asupra 37 de vârfuri de peste 3.000 de metri. Din cauza eroziunii și a apei de precipitații persistente, panta a alunecat deja cu până la doi metri în unele locuri de-a lungul anilor. Pentru a garanta siguranța pe termen lung a drumului panoramic istoric, echipa de la lucrări de construcții subterane speciale Felbermayr și-a adus contribuția cu experiența sa de mulți ani.

Provocare în munții înalți

„Lucrăm aici la peste 2.500 de metri deasupra nivelului mării, pe teren stâncos, la o pantă de aproape 40 de grade, iar fiecare mișcare trebuie să fie corectă și fiecare pas trebuie să fie bine gândit”, descrie șeful de șantier Johann Bugelnig condițiile solicitante de lucru. Elementele pentru consolidarea taluzului au fost poziționate pe teren cu ajutorul unui excavator cu braț telescopic, parțial pe un teren neasfaltat cu pietriș.

„Pe lângă munca solicitantă din punct de vedere fizic pe terenul alpin de mare altitudine, logistica a fost o problemă centrală. Transportul materialelor până la șantier, precum și ridicarea elementelor de protecție pe pantă au trebuit să fie coordonate cu precizie și implementate cu măsuri de siguranță sporite”, adaugă Șef de șantier Florian Haller.

Implementarea tehnică a stabilizării taluzului

Elementele de protecție montate constau dintr-o construcție flexibilă din oțel cu o suprafață de bază de 2,00



”

La aceste altitudini, fiecare mișcare contează, la fel ca încrederea în colegi.

Florian Haller, Șef de șantier

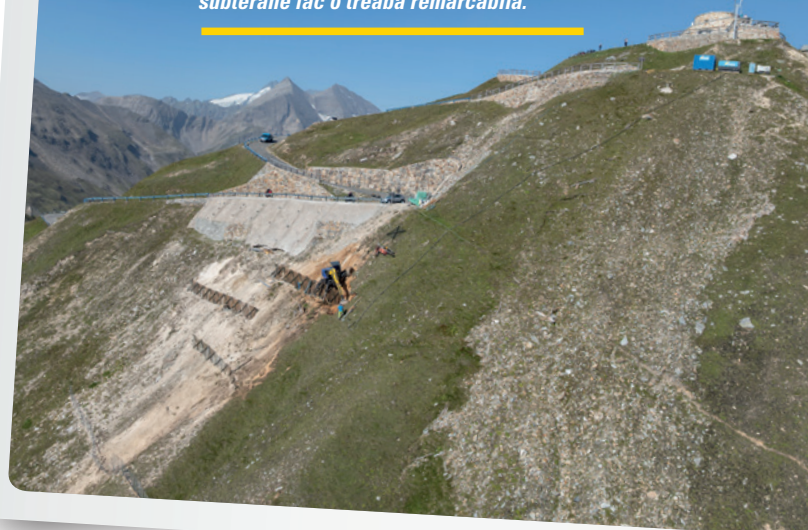
pe 2,50 metri. Două grinzi de oțel care se intersectează sunt conectate printr-o placă centrală pe care este montată tija centrală. Cablurile de oțel întind suplimentar construcția, astfel încât forțele care apar să fie disipate în substratul portant prin intermediul ancorelor încorporate. În total, au fost instalați 850 de metri liniari de armătură de injecție. Aceste ancore tubulare autoforante sunt umplute cu mortar de injecție printr-un sistem de țevi și asigură o transmisie optimă a forței.

În completarea elementelor de protecție tip „schirm”, specialiștii au realizat o grindă din beton proiectat, care a fost poziționată sub un sistem de stabilizare a rocii deja existent. „Peretele armat din beton pulverizat, împreună cu elementele de siguranță pentru taluz,

crește semnificativ stabilitatea generală a versantului”, explică Haller. Pe lângă stabilitatea durabilă, sistemul oferă două avantaje principale: un montaj relativ simplu și cerințe reduse pentru materialul de umplutură. Acestea sunt ambele aspecte cruciale în terenul greu accesibil.

Datorită designului compact, elementele de protecție pot fi așezate direct la fața locului și montate într-un timp scurt. „În ciuda condițiilor extreme, consolidarea taluzului a putut fi finalizată la timp. Astfel de proiecte arată că, prin experiență, spirit de echipă și expertiză tehnică, creăm soluții unice și individuale acolo unde alții ajung la limitele lor”, concluzionează Bugelnig. Odată cu finalizarea lucrărilor, vârful Edelweiß rămâne un punct culminant topografic și sigur al șoselei alpine Großglockner, și un exemplu al modului în care firma lucrări de construcții subterane speciale Felbermayr aduce precizie și performanță la cele mai înalte altitudini.

La o pantă de aproape 40 de grade, specialiștii lucrărilor speciale de construcții subterane fac o treabă remarcabilă.



Alpii înalți

Utilizarea macaralei pentru telecabina cu opt locuri

În stațiunea de schi elvețiană Laax, filiala Felbermayr Bau-Trans va sprijini montajul a trei stații ale unei noi telecabine cu opt cabine în vara anului 2025. Pentru proiectul aflat la o altitudine de aproximativ 2.200-2.600 de metri, se utilizează o macara mobilă, precum și o varietate de platforme de lucru și stivuitoare. Datorită tehnologiei de ultimă oră și a echipamentelor grele, punerea în funcțiune ar trebui să aibă succes pentru sezonul de iarnă 2025/26.



Sucursala noastră din Liechtenstein din Triesen este responsabilă pentru asamblarea a trei stații ale noii linii de cale ferată Crap Masegn – Fuorcla – Vorab. În acest fel, aducem o contribuție importantă la modernizarea infrastructurii din domeniul schiabil Laax”, explică Roger Beck, director general Bau-Trans din Triesen. Prin acest proiect, Weisse Arena Gruppe, operatorul domeniului schiabil, înlocuiește telecabina

Habegger, veche de peste 45 de ani, care a fost în funcțiune până în martie 2025. Stațiile și pilonii sunt în mare parte păstrați și sunt consolidați sau ajustați. Noul telecabină de la producătorul Garaventa și constructorul de cabine CWA va oferi în viitor spațiu pentru 86 de cabine de opt persoane fiecare, o viteză de deplasare de 6 metri pe secundă și o capacitate de transport de până la 2.000 de persoane pe oră.

Echipamente grele în acțiune

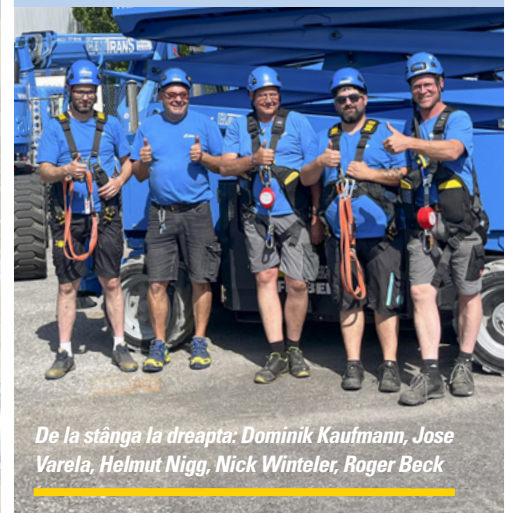
Pentru lucrările de montaj se folosește o macara mobilă de 100 de tone cu tracțiune 8x8. Aceasta este completată de stivuitoare telescopice, platforme de tip foarfecă, cu catarg și cu șenile. Beck subliniază: „Numai lucrările cu macaraua durează aproximativ 6 săptămâni. „La acestea se adaugă zborurile cu elicopterul pentru îndepărtarea capetelor



Cu vedere la panorama Alpilor Elvețieni, echipa Bau-Trans își îndeplinește sarcina la o altitudine de 2.475 de metri.

20 de ani cu Bau-Trans

Din 2005, Bau-Trans AG, cu sediul în Liechtenstein, face parte din grupul Felbermayr. În 2025, echipa condusă de directorul general Roger Beck sărbătorește 20 de ani de existență. De două decenii, compania reprezintă în cadrul grupului Felbermayr o vastă expertiză în transporturile grele și speciale la nivel internațional, în logistica de montaj de înaltă precizie, precum și în închirierea de macarale, platforme de lucru și stivuitoare. Aceste calități, împreună cu echipa dedicată din Liechtenstein, au făcut ca Bau-Trans să devină cunoscută mult dincolo de granițele țării.



De la stânga la dreapta: Dominik Kaufmann, Jose Varela, Helmut Nigg, Nick Winteler, Roger Beck

de susținere, o provocare logistică la altitudine mare și în intervale de timp restrânse.

Lucrări în terenuri alpine de mare altitudine

Locația de deasupra norilor necesită multă muncă din partea experților de la Bau-Trans. „Pe lângă sezonul scurt de construcție, există în principal schimbări

meteorologice și accesibilitate limitată. Acest lucru necesită o planificare precisă și flexibilitate maximă. În același timp, acest proiect arată în mod impresionant cât de versatilă este echipa și echipamentul nostru”, subliniază Beck.

Privire asupra sezonului de iarnă

Lucrările la stații vor continua până în toamnă. Aceasta este urmată de punerea în funcțiune

și integrarea sistemului de către producător. Începând cu sezonul de iarnă 2025/26, oaspeții vor avea la dispoziție o conexiune modernă și eficientă între Crap Masegn, Fuorcla și Vorab cu noua telecabină cu opt locuri. Cu o investiție de aproximativ 24 de milioane de franci elvețieni, Grupul Weisse Arena se concentrează pe confort, eficiență și durabilitate în turismul alpin, susținută de expertiza Bau-Trans.

De la bază până la centrala electrică

Canalul de apă superior renovat

De la jumătatea lunii iunie, compania de construcții civile, industriale și de centrale energetice Felbermayr modernizează canalul de apă superior al centralei hidroelectrice Kleinmünchen.

Până în decembrie 2025, pe o suprafață de peste cinci hectare va fi construită o nouă placă de bază din beton fibros, care va asigura funcționarea durabilă timp de decenii.

Centrala hidroelectrică Kleinmünchen a intrat în funcțiune în 1978 și de atunci a furnizat energie electrică ecologică pentru aproximativ 20.000 de gospodării. Apa este preluată din Traun printr-un sistem de baraj și condusă prin canalul de apă superior către centrala electrică, unde generatoarele cuplate ale două turbine tubulare generează o putere de aproximativ zece megawați. După mai mult de patru decenii de funcționare și doisprezece ani de la ultima reabilitare, canalul a necesitat acum o reparație cuprinzătoare.

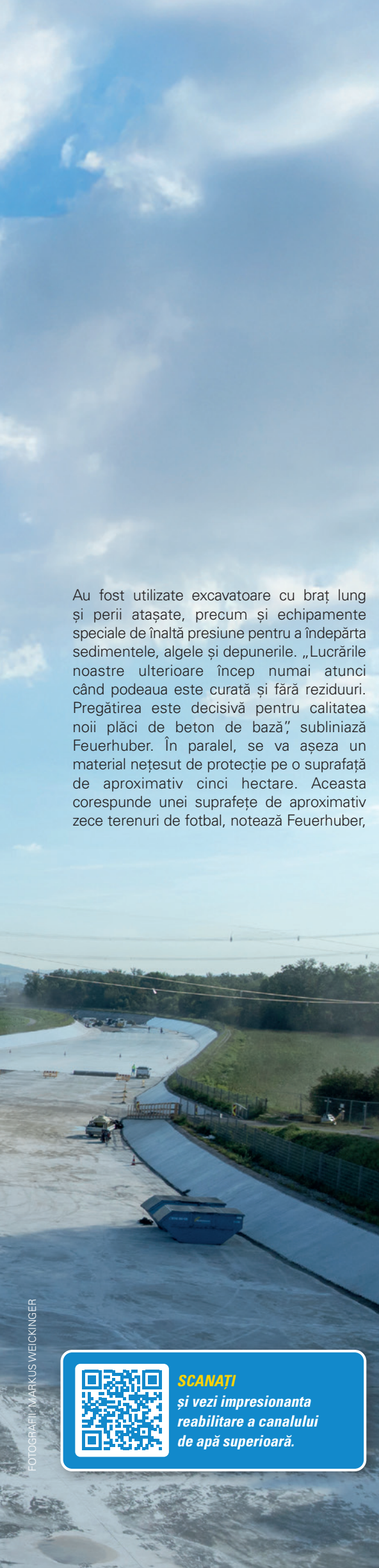
Drenaj și construcția barajului

Canalul de alimentare a fost complet drenat pentru efectuarea lucrărilor. În acest scop, specialiștii în construcția de centrale energetice de la Felbermayr au construit mai multe baraje temporare, inclusiv diguri de terasament, de protecție și de inundații, precum și pompe și conducte de pompare pentru evacuarea apei de curățare și a apei de precipitații. „Drenarea completă este excepția în construcția de centrale energetice, deoarece fiecare oră în care nu se generează energie electrică costă”, explică Hubert Feuerhuber,

director de construcții la Felbermayr. Cu barajul de terasament deasupra joncțiunii și un baraj final în fața intrărilor turbinei, scurgerea apei a putut fi controlată într-un mod țintit. „În acest fel, creăm secțiuni de construcție definite, uscate și, în același timp, menținem rezerve suficiente pentru evenimentele de precipitații”, explică Feuerhuber.

Curățarea și pregătirea fundului canalului

După finalizarea drenajului, curățarea complexă a canalului a început în iulie 2025.



Au fost utilizate excavatoare cu braț lung și perii atașate, precum și echipamente speciale de înaltă presiune pentru a îndepărta sedimentele, algele și depunerile. „Lucrările noastre ulterioare încep numai atunci când podeaua este curată și fără reziduuri. Pregătirea este decisivă pentru calitatea noii plăci de beton de bază,” subliniază Feuerhuber. În paralel, se va așeza un material nețesut de protecție pe o suprafață de aproximativ cinci hectare. Aceasta corespunde unei suprafețe de aproximativ zece terenuri de fotbal, notează Feuerhuber,



CONSTRUCȚII SUBTERANE

Acolo unde apa curge altfel, experții de la Construcții supratere, construcții industriale și construcții centrale energetice Felbermayr.

descriind astfel dimensiunile într-un mod impresionant. Materialul nețesut acționează ca un strat protector și de separare și asigură o acoperire uniformă cu beton.

Beton de fundație pe întreaga lungime a canalului

Apoi au început lucrările de betonare pentru noua placă de beton de fundație. Secțiunea de renovare de trei kilometri are o lățime a fundației între 7 și 63 de metri. În această zonă a fost instalată o placă de bază de 15 centimetri grosime, realizată dintr-un total de 7.500 de metri cubi de beton fibros. Ulterior, suprafața de beton a fost nivelată pe o suprafață de aproximativ cinci hectare cu așa-numitele vibratoare cu acumulator și netezită cu mașini de netezit cu aripi. Pentru turnarea betonului, accesul la canal a fost posibil doar pe o parte, prin urmare transportul betonului s-a făcut prin conducte de pompare special instalate, cu o lungime de până la 140 de metri.

Măsuri de însoțire pentru reparații și protecție

În plus față de betonarea plăcii de fundație, Felbermayr a efectuat reparații extinse cu beton la pereții terasamentului canalului și la baraj, precum și la clădirea centralei electrice. În timpul lucrărilor, centrala a rămas oprită, astfel încât să poată fi efectuate în paralel măsuri de reparații la turbine și instalații auxiliare de către Linz AG. Pentru a proteja ecologia acvatică, toate stocurile de pești și raci au fost pescuite de specialiști externi în timpul îndiguirii treptate. „Tehnologia și ecologia merg mână în mână pentru noi: Planificăm procesele de construcție astfel încât influența umană să fie redusă la minimum și măsurile de protecție corespunzătoare să fie eficiente”, subliniază Feuerhuber.

Provocare tehnică de construcție

Utilizarea betonului armat cu fibre în locul armăturii convenționale cu plasă pe o etanșare din compozit PVC asigură o durată de viață mai lungă cu utilizare redusă de mate-

riale. Pentru Feuerhuber este clar: „Betonul cu fibre scurtează timpul de instalare, reduce fisurile rosturilor și reduce costurile de armare. Acest lucru crește durabilitatea în execuție și exploatare și, prin urmare, este un exemplu ideal de construcție eficientă și durabilă în sectorul centralelor electrice.”



”

Când centrala energetică și canalul sunt oprite, înseamnă concentrare deplină și performanță maximă pentru noi - pentru că fiecare zi costă.

Hubert Feuerhuber, Șef de șantier

Precipitațiile abundente din iulie 2025 au pus la încercare și echipa de proiect. Pentru a evita deteriorarea fundației existente din cauza creșterii nivelului apei subterane, s-a accelerat instalarea câmpurilor de beton de fundație. „Pe măsură ce nivelul crește, viteza este crucială, dar calitatea nu trebuie să aibă de suferit”, afirmă Feuerhuber.

Punerea în funcțiune înainte de Crăciun

Până la jumătatea lunii decembrie 2025, toate lucrările ar trebui să fie finalizate și canalul să fie din nou blocat. Apoi apa va curge din nou către centrala electrică, unde cele două turbine tubulare vor genera în viitor aproximativ 70.000 de megawați-oră de energie electrică pe an; curată, durabilă și pregătită pentru următoarele decenii datorită preciziei tehnice a Felbermayr. „Scopul nostru este o structură durabilă. Noua placă de bază formează fundația corespunzătoare pentru o funcționare stabilă în deceniile următoare”, anticipează Feuerhuber.



SCANATI

**și vezi impresionanta
reabilitare a canalului
de apă superioară.**



Competență concentrată în construcții

Demolare, lucrări de zidărie și construcții industriale

În construcția noii grădini de aventuri Dopetsberger din Wels, Grupul Felbermayr își demonstrează versatilitatea. Mai multe domenii lucrează aici mână în mână, de la demolarea vechiului sistem, construcția bazinului de apă de ploaie, până la lucrările de beton și pavaj efectuate de filiala Casawest și construcția industrială pentru racordul de termoficare. Rezultatul este unul dintre cele mai moderne complexe horticole.

Pepiniera tradițională are în prezent aproximativ 60 de angajați și și-a construit prima seră proprie în Wels în 1982. Odată cu noua clădire, instalația crește la o suprafață totală de aproximativ 15.000 de metri pătrați. Grupul Felbermayr a însoțit implementarea acestui proiect încă de la început și își demonstrează în mod impresionant versatilitatea în industria construcțiilor. Specialiștii în demolări de la construcții subterane Felbermayr au început

demolarea vechii instalații în iunie. „În doar trei săptămâni, am demontat trei sere bucată cu bucată, una dintre ele în imediata apropiere a clădirii existente, unde precizia a fost necesară până la ultimul centimetru”, relatează Florian Beschta, șef de șantier la construcții subterane exploatare Austria.

Ulterior, construcțiile civile și industriale au preluat construcția unui bazin subteran de apă de ploaie cu o capacitate de aproximativ

640 de metri cubi și extinderea spațiului comercial cu 300 de metri pătrați. În plus, în clădirea existentă a fost construit un puț de lift, care permite accesul fără bariere la aripa de birouri de deasupra spațiului comercial. Slavisa Kesic, șef de șantier pentru construcții de clădiri, construcții industriale și centrale energetice, explică cât de intensă a fost această lucrare: „Puțul liftului a fost o adevărată lucrare manuală: În condițiile de spațiu limitat și cu operațiunile

comerciale în curs de desfășurare, utilizarea unei macarale a fost exclusă. Așa că am luat fiecare cărămidă în mână și am zidit puțul cărămidă cu cărămidă.”

Casawest proiectează podele din beton și suprafețe exterioare

Pentru pavarea zonelor de vânzare și amenajarea spațiului exterior extins este responsabilă filiala Felbermayr Casawest. De la începutul lunii septembrie, specialistul în piatră naturală din Pucking a dat o notă fină zonei operaționale, cu o parcare de mari dimensiuni și căi de acces nou amenajate. „Zona exterioară asfaltată și spațiile verzi nou amenajate sunt primele lucruri pe care le văd clienții. Scopul nostru este să creăm căi și zone care să fie funcționale și primitoare și să sublinieze impresia generală a unei pepinieri moderne”, explică Helmut Schmidt, director de construcții la Casawest.

Construcție industrială pentru rețeaua de termoficare

Un alt proiect central de construcție al pepinierii este racordarea la rețeaua de termoficare a furnizorului de energie eww. Astfel, compania de familie din Wels se bazează pe o aprovizionare durabilă cu energie și reduce utilizarea combustibililor



Odată cu construcția bazinului de apă de ploaie, pepiniera se bazează pe irigarea durabilă a plantelor.

fosili. Departamentul de infrastructură Felbermayr este responsabil pentru excavarea șanțului necesar. „Pentru noua conexiune de termoficare, săpăm un șanț de 124 de metri lungime și 1,20 metri adâncime. Timpul trece, deoarece pepiniera trebuie să fie conectată până la începutul lunii octombrie”, descrie Martin Jellen, șef de șantier pentru Construcții subterane în Austria.

Pregătit pentru mâine

Noua pepinieră Dopetsberger nu numai că va fi extinsă, ci și actualizată din punct

de vedere tehnic. Pe lângă o alimentare durabilă cu căldură, apa de ploaie este colectată de pe suprafețele acoperișului și utilizată pentru irigații. Conceptul durabil al pepinierii este completat de sisteme fotovoltaice.

Cu acest proiect mare, Grupul Felbermayr aduce o contribuție semnificativă la dezvoltarea ulterioară a uneia dintre cele mai importante companii horticole din Austria; în același timp, arată modul în care diferitele departamente și competențe din cadrul Grupului se împletesc armonios. ■

Lucrările de la Pepiniera interactivă Dopetsberger arată modul în care diferitele domenii de construcție ale Felbermayr se împletesc perfect.



„Debohra” Cursă mare pentru mașina de săpat tuneluri

Într-o epopee în trei părți, Felbermayr a mutat componentele centrale ale utilajului de săpat tuneluri „Debohra” de la Piața Augustin la Piața Matzleinsdorf din Viena. Cu un elevator în tandem, precum și cu un tractor cu patru osii și o platformă joasă cu zece osii, componentele grele au fost transportate prin oraș pe o distanță de aproximativ unsprezece kilometri la sfârșitul lunii septembrie. Capodopera orchestrată cu succes până la cel mai mic detaliu asigură continuarea construcției celui de-al doilea tub al tunelului U2.

Mașina de săpat tuneluri „Debohra” este unică, fiind fabricată de producătorul german de mașini de săpat tuneluri Herrenknecht. Roata de tăiere are un diametru de aproximativ șapte metri, în timp ce utilajul de săpat tuneluri cântărește în jur de 1.300 de tone și are o lungime de peste 120 de metri atunci când este gata de funcționare. Cu o putere de acționare de 1,92 megawați sau echivalentul a 2.600 de cai putere, acesta sapă metru cu metru prin subsolul Vienei cu ajutorul discului său de tăiere uriaș.

Trei nopți, trei ridicări, trei transporturi

Pentru ca Debohra să-și poată începe activitatea pe noua secțiune de tunel, a

trebuit să fie parțial dezasamblată, încărcată și transportată înapoi la suprafață, în Piața Matzleinsdorf. Capitolul central al acestei epopei a fost scris de experții în tehnologia de transport și ridicare de la Felbermayr, care au ridicat aceste componente uriașe în Piața Augustin și le-au manevrat noaptea prin Viena.

Au început cu unitatea de acționare a discului de tăiere, care cântărește aproape 73 de tone. A fost ridicat și încărcat cu o macara de 400 de tone. Doar o noapte mai târziu a urmat inima mașinării, discul de tăiere de 78 de tone. Datorită dimensiunilor sale, componenta a trebuit să fie ridicată în tandem, macaraua de 400 de tone fiind susținută de o macara de 250 de tone în timpul ridicării și coborârii. În cele din urmă, în a treia zi,

așa-numitul coadă de scut, cântărind 34 de tone și cu un diametru de aproape șapte metri, a putut fi ridicat și transportat. „Astfel de transporturi nu pot fi improvizate, ele sunt planificate de luni de zile până la cel mai mic detaliu”, explică Thomas Daxelmüller, director adjunct al sucursalei Lanzendorf și manager de proiect din partea Felbermayr. „Nu este suficient să ridici încărcătura și să pornești. Trebuie să luăm în considerare în prealabil fiecare intersecție, fiecare îngustare, fiecare limită de înălțime.”

Viena noaptea

Seara, când metropola dunăreană se liniștește încet, începe ridicarea în tandem. Fixare, pretensionare, test de sarcină, apoi discul de tăiere se ridică de la sol milimetru



SCANATI
și experimentează transportul
spectaculos al mașinii de forat
tuneluri „Deohra”.

pe secțiuni, stâlpii de iluminat și semnele de circulație au fost îndepărtate temporar, iar mai multe zone de parcare interzise au fost ridicate înainte ca convoiul să ajungă la destinație în jurul orei trei dimineața. „Când o componentă de șapte metri lățime se rostogolește printr-o metropolă, simțiți dimensiunea proiectului cu fiecare metru”, descrie șeful de departament și managerul de proiect Gabriel Asböck și remarcă: „Pentru cei din afară, pare un spectacol, însă pentru noi înseamnă cea mai mare precizie și concentrare.”



”

„Deohra” a fost o adevărată provocare, pe care am stăpânit-o cu cea mai mare precizie și un puternic spirit de echipă.

Thomas Daxelmüller, Manager de proiect

Pe lângă orchestrarea celor două macarale și a unității de transport, experții de la Tehnologie de transport și ridicare Felbermayr sunt cei care ghidează în siguranță componentele prin coridorul din centrul orașului, în special pe străzile

înguste și în curbe. „Ridicarea și transportul componentelor este ca și cum ai dansa un vals”, spune Asböck. „Conducerea, postura, rotația trebuie să fie internalizate și executate cu exactitate, dacă un singur pas nu este în ritm, figura riscă să se răstoarne. Doar cu o echipă bine coordonată și în cooperare excelentă cu autoritățile reușește o coregrafie ca aceasta.”

Reteaua de transport public continuă să crească

Odată cu transportul reușit al celor trei componente, Deohra va fi din nou gata de utilizare în Piața Matzleinsdorf. Acolo, utilajul de tunel continuă să lucreze la al doilea tub de tunel, sarcina sa este de a construi noua linie U2 de la stația existentă Primărie la Piața Matzleinsdorf. Împreună cu noul U5, se creează extinderea Öffi U2xU5, unul dintre cele mai mari proiecte de infrastructură din Viena. Primul tub de tunel a fost finalizat în vara anului 2025. Cu o propulsie de până la zece metri pe zi, avansează bucată cu bucată spre Piața Augustin. În total, vor fi construite douăsprezece stații noi și aproximativ unsprezece kilometri de linie. „Când treci prin Viena cu o astfel de mașină în mijlocul nopții, te gândești și la imaginea de ansamblu”, rezumă Daxelmüller. „Creăm aici infrastructura pentru următoarele decenii. Mă bucur să văd cum noi, ca și companie, contribuim semnificativ la acest lucru cu expertiza noastră.”



Ajunsă la destinație, o macara portal ridică discul de tăiere de pe semiremorca cu platformă joasă la ora trei dimineața.

cu milimetru. Ghidată în centrul de greutate și ținută sincron de ambele macarale, sarcina discului de tăiere rămâne echilibrată stabil, înainte ca elementul de construcție să-și găsească locul pe semiremorca cu zece osii pregătită. Apoi, capul tractor cu patru osii a pornit, fiind escortat de vehiculele poliției, asigurat de vehiculele însoțitoare și flancat de specialiștii Felbermayr, care au urmărit obstacolele de pe traseu.

Traseul transportului a condus aproximativ unsprezece kilometri prin oraș. Pe lângă orașul Lugner, în sens invers de mers pe centură, mai departe spre Palatul Schönbrunn și în cele din urmă spre interiorul orașului, la Piața Matzleinsdorf. Pentru acest proiect, intersecțiile au trebuit să fie închise

Arta construcțiilor navale

Capodopere plutitoare din oțel

După luni de planificare, ardere și sudare, a 1188-a navă construită la șantierul naval Erlenbach va părăsi șantierul naval la sfârșitul anului 2025. Până la călătoria inaugurală, angajații șantierului naval din Erlenbach am Main au efectuat numeroși pași de lucru. Cu un sediu de 50.000 de metri pătrați, filiala Felbermayr deține unul dintre cele mai mari șantiere navale din Germania.

În iunie 2024, șantierul naval a primit o cerere de construcție a unei barje autopropulsate care să fie utilizată în construcțiile hidrotehnice. Nava de navigație interioară a fost proiectată și construită în întregime pe șantierul naval. Cu o lungime de 50 de metri, o lățime de 9,50 metri și o înălțime laterală de 2,20 metri, are un deplasament maxim de 800 de tone și un pescaj mediu de 86 de centimetri. Înălțimea punctului fix este de cinci metri. Motonava are o propulsie de două motoare, fiecare de 478 de kilowați și 1.900 de rotații, un generator de 48 de kilowați și un propulsor de 294 de kilowați.

Planificare atentă

Înainte de a începe construcția unei nave, este necesară o planificare atentă. „În conformitate cu specificațiile clientului, se creează un proiect preliminar, pe baza căruia se calculează prețul. Dacă clientul plasează comanda, se face primul calcul brut. Aceasta arată dacă nava poate îndeplini și capacitatea portantă, conform specificațiilor clientului. De obicei, sunt necesare mai multe construcții”, declară Harald Hillmann, inginer de construcții navale la șantierul naval Erlenbach, și explică: „Numai atunci când a fost găsită o bază de construcție adecvată, se trece la construcția mai fină. În mod ideal, planurile finale de oțel

ar trebui să fie disponibile la trei până la patru luni de la plasarea comenzii.”

Cu construcția blocurilor la destinație

Pentru construirea și extinderea unei nave, în Erlenbach sunt disponibile zone exterioare și trei hale: hala de construcții, hala de construcții navale și hala de sudură. Navele sunt asamblate în șantierul naval din secțiuni prefabricate, un proces cunoscut sub numele de construcție în blocuri. În principal se utilizează oțel de construcții normal, iar pentru componentele de evacuare, ocazional, și oțel inoxidabil.

încalinată pe care navele pot fi construite, reconstruite, reparate și întreținute pe uscat. Șantierul naval dispune de două instalații de cală de lansare. Astfel, navele cu o lungime de până la 135 de metri pot fi aduse pe uscat. Pentru dimensiunile comune de 110 și 86 de metri, sunt disponibile în total patru cale de lansare.

Calitate verificată riguros

„Înainte de lansarea la apă, fiecare navă trece prin controale stricte de calitate. Navigabilitatea, poziția de plutire, performanța și siguranța trebuie să fie garantate”, subliniază Hillmann. De îndată



”

În spatele fiecărei nave se află mult mai mult decât oțel structural, adică pasiunea pentru meșteșug și interacțiunea multor mâini experimentate.

Harald Hillmann, cu master în inginerie, Inginer de construcții navale

ce nava este gata pentru apă, este necesară o rearanjare pe cărucioare de lansare. „Ridicăm întreaga navă cu multe pompe hidraulice și o punem pe vagoane de cale ferată, așa-numitele vagoane de cală”, relatează inginerul de construcții navale și adaugă: „Pe șine care se întind până la 40 de metri sub nivelul apei, nava se deplasează

spre Main. Când coborâm o construcție nouă, aceasta este gata în proporție de 95 la sută. După punerea în funcțiune și o primă probă de staționare la cheiul de echipare, poate avea loc în sfârșit și cursa de probă.” Tensiunea înainte de acest moment decisiv al construcției unei nave este mare. „Ești foarte emoționat când are loc prima cursă pe apă, pentru că multe lucruri pot merge prost. Dacă totul merge bine, ești destul de ușurat”, spune Hillmann.

Este nevoie de o mână sigură

Aproximativ 30 de angajați sunt implicați în construcția unei nave. La producția navei lucrează constructori de nave, sudori, mecanici de precizie, lăcătuși de țevi, vopsitori și electricieni. „Sunt necesare o mână sigură la tăiere cu flacăra, sudare și prindere, o bună gândire spațială și o anumită capacitate fizică. Nu trebuie să ai claustrofobie, deschiderile navei sunt uneori foarte înguste”, știe inginerul de construcții navale.

Provocări în construcția navală

Hillmann enumeră provocările: „Precizia dimensională, acceptarea clientului, condițiile meteorologice, coordonarea lucrărilor de execuție, precum și respectarea termenelor de livrare. În prezent, „OHF 400”, așa cum se numește nava, primește ultimele retușuri și va lucra în viitor pe Rin împreună cu pontonul excavator „OHF 380”. „OHF 380” a fost construită în 2023 pe șantierul naval din Erlenbach. Piesele pentru următoarea construcție nouă sunt deja în curs de producție în halele învecinate. Barja cu punte cu numărul de construcție 1189 urmează să fie finalizată în 2026.



SCANATI

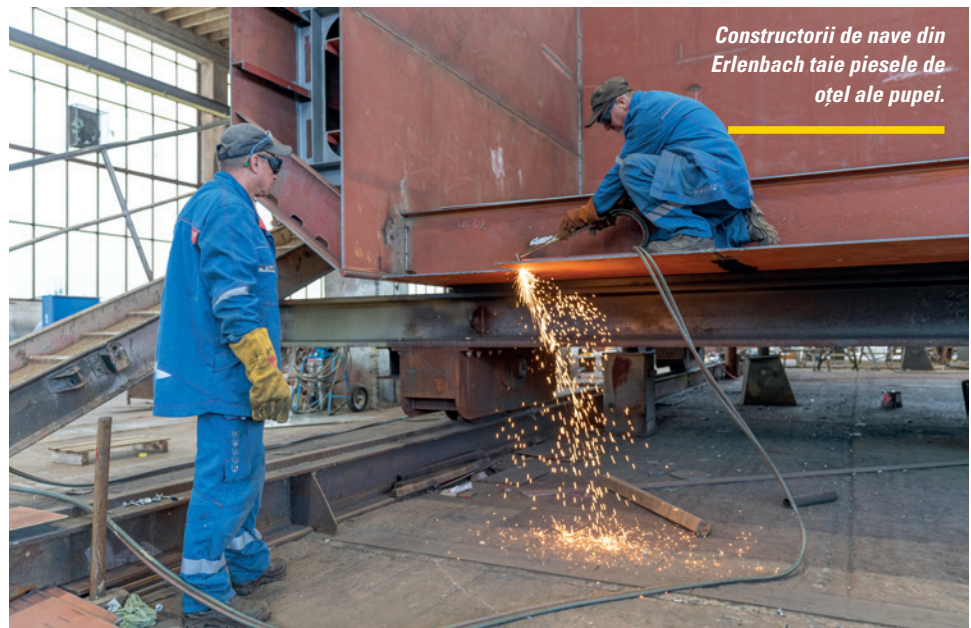
și obțineți o perspectivă asupra meșteșugului constructorilor de nave din Erlenbach.

Tăiere cu flacăra, sudare și prindere

Primul pas în construcția navală este derularea suprafețelor exterioare din oțel. Apoi se efectuează prima dintre miile de tăieturi cu flacăra. Când s-a tăiat un tonaj suficient, începe construcția, de obicei la aproximativ o lună după începerea tăierii. Montajul suprafețelor de oțel începe de obicei cu coridoarele de perete, urmate de podelele duble. „Aceste elemente structurale servesc în primul rând stabilității și siguranței”, explică Hillmann: „Sunt realizate ca o secțiune, similară cu blocurile Lego, pentru a fi ulterior sudate împreună în afara hălei. Aceste secțiuni sunt piese voluminoase cu o greutate de până la 30 de tone fiecare.” Pentru a putea muta aceste componente, șantierul naval Erlenbach are la dispoziție un total de trei macarale, fiecare cu o sarcină portantă de 30 de tone în portal.

Construcția navală pe cală de lansări

Navele sunt asamblate în afara hălei pe așa-numitul cală de lansare. Șantierul naval de pe malul râului Main din Erlenbach este singurul șantier naval dintre Duisburg și Linz cu o cală de lansare de 135 de metri lungime. Aceasta este o zonă de țărm cu o pistă



Constructorii de nave din Erlenbach taie piesele de oțel ale pupei.

Sustenabilitate Structurați pentru un viitor responsabil

Sub conceptul internațional ESG – Environmental, Social și Governance – Grupul Felbermayr ancorează responsabilitatea față de mediu, societate și conducere corporativă în proiecte, investiții, structuri și în cultura organizațională. Obiectivul este să asigurăm în viitor sustenabilitatea companiei și să generăm un impact pozitiv măsurabil, în toate domeniile de activitate.

Sustenabilitatea este o parte integrantă a filozofiei noastre de afaceri și o pârgie esențială pentru stabilitate pe termen lung și competitivitate”, subliniază CEO-ul Felbermayr, Horst Felbermayr. Această aspirație este susținută în întregul Grup Felbermayr și se reflectă în decizii concrete, standarde și responsabilități clar definite. „Considerăm sustenabilitatea ca o atitudine fundamentală, care ne modelează acțiunile de zi cu zi”, explică Katharina Perfahl, manager ESG al Grupului Felbermayr.

Cum se manifestă această atitudine în practică este demonstrat prin inițiative concrete bazate pe cele trei piloni ESG: Uleiurile vegetale hidrogenate (HVO – Hydrogenated/Hydrotreated Vegetable Oils) ca alternativă la motorină, noua infrastructură de încărcare electrică și camioane electrice,

instalații fotovoltaice în mai multe locații, cooperări cu parteneri externi, și ancorarea structurală și organizațională prin consiliul de sustenabilitate creat recent.

Environmental – Responsabilitate față de mediu și resurse

Prin inițiative concrete, Felbermayr mizează pe eficiență energetică, propulsii alternative și o economie circulară care protejează resursele. În centrul acestor eforturi se află obiectivul de a reduce emisiile și de a îmbunătăți impactul asupra mediului al propriilor activități, precum și al activităților clienților.

Carburanți alternativi

Sustenabilitatea începe acolo unde deciziile conștiente se întâlnesc cu

responsabilitatea pe termen lung, de exemplu, în selectarea tipului de carburant. Pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, Felbermayr utilizează soluții alternative de propulsie și testează în prezent utilizarea HVO, un substitut regenerabil pentru motorină. Acest combustibil pe bază biologică este obținut din uleiuri vegetale hidrogenate și grăsimi animale, provenind în mare parte din resturi și deșeuri. Cu o calitate și o producție adecvată, emisiile de gaze cu efect de seră pot fi reduse cu până la 90% comparativ cu motorina fosilă. „Pentru a continua să îndeplinim cerințele clienților și prevederile legale, testăm din timp soluții alternative de propulsie. Pentru domeniile de aplicare fără alternative disponibile în prezent, HVO reprezintă o tehnologie de tranziție”, explică Perfahl.

Acest principiu sustenabil se reflectă și în parcul de închiriere: Aproximativ 70% din flota de platforme de lucru este deja acționată pe baterii sau hibrid. Echipamentele diesel care, conform producătorului, sunt compatibile cu HVO sunt marcate în mod unitar, ceea ce reprezintă un pas simplu, dar eficient.

Cât de eficient este HVO în practică demonstrează proiectul de pe canalul Loisach-Isar din Bavaria. Acolo, Hagn Umwelttechnik, companie din Grupul Felbermayr, împreună cu compania energetică Uniper, utilizează integral acest substitut sintetic pentru motorină. Întreaga flotă de utilaje de construcții, inclusiv mai multe excavatoare și o macara pe șenile telescopice, funcționează exclusiv cu HVO. Rezultatul este impresionant: S-a obținut o reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră de aproximativ 90% comparativ cu motorina convențională. Aceasta corespunde economisirii a circa 26 de tone de CO₂ sau capacității de stocare anuală a 1.000 de copaci.

Mobilitate electrică, infrastructură de încărcare și fotovoltaice

Și în domeniul transporturilor, Felbermayr investește consecvent în tehnologii cu emisii reduse. În curând, vor fi puse în funcțiune în total șase camioane electrice MAN, cu o autonomie de aproximativ 350 de kilometri. Vehiculele complet electrice vor completa pe viitor logistica de transport în locațiile centrale. Acest lucru reprezintă continuarea electrificării treptate a flotei, acolo unde este tehnic posibil. În acest scop, infrastructura de încărcare din sediul



Vrem să contribuim activ la modelarea viitorului și să ne asumăm responsabilitatea din punct de vedere ecologic, social și antreprenorial.

DI Horst Felbermayr

Comitetul director Holding

central Felbermayr din Wels a fost extinsă, ajungând la șase puncte de încărcare de până la 160 kW fiecare. Sistemul de management al încărcării prioritizează energia provenită din instalația fotovoltaică proprie. A fost extinsă și infrastructura de încărcare pentru autoturismele de serviciu din garajul subteran. Pe lângă sediul central din Wels, instalațiile fotovoltaice din locațiile Haeger & Schmidt Logistics din Duisburg, la locațiile departamentului Tehnologie de transport și ridicare de la Felbermayr din Seiersberg-Pirka, Klagenfurt și alte locații ale grupului Felbermayr contribuie în prezent și în viitor la autoconsumul energetic. O suprafață de acoperiș înverzită la noua locație din Seiersberg-Pirka contribuie suplimentar la ecologizare și creează habitat pentru plante și insecte.

„Economie circulară” în domeniul IT

Pentru noi, sustenabilitatea înseamnă și

utilizarea eficientă a resurselor pe întregul lor ciclu de viață. În cooperare cu furnizorul IT nonprofit AfB, echipamentele electronice vechi sunt recondiționate sau eliminate conform legislației. Astfel, câteva sute de dispozitive au fost reutilizate, economisind materii prime valoroase. Pe lângă avantajele ecologice, prin reducerea deșeurilor electronice și a emisiilor de gaze cu efect de seră, cooperarea generează și un impact social.

Pentru că sustenabilitatea nu se oprește la mediu. Și angajamentul social, precum și responsabilitatea față de angajați și societate se află în centrul atenției. Pentru a modela viitorul este nevoie de cooperare solidă. Felbermayr consideră responsabilitatea socială o parte integrantă a culturii sale organizaționale, bazată pe corectitudine, egalitate de șanse și respect.

Social – Sustenabilitatea începe cu oamenii

În centrul atenției se află omul, indiferent de origine, vârstă sau limitări fizice. Prestatorul de servicii IT cu profil nonprofit AfB se angajează în mod special pentru incluziune și creează locuri de muncă pentru persoane cu dizabilități. Aproximativ jumătate dintre angajați au o formă de dizabilitate. „Pentru noi, sustenabilitatea înseamnă să le oferim tuturor oamenilor posibilitatea de a participa”, subliniază Perfahl și continuă: „Un comportament respectuos și șanse egale, indiferent de origine, gen sau vârstă, sunt pentru noi o normalitate. Omul este în centrul atenției, iar acest lucru se reflectă în toate deciziile noastre.”

Pentru ca această responsabilitate să aibă efect pe termen lung, sunt necesare cooperări între structurile existente și cele noi, precum și procese obligatorii care să ne sprijine în atingerea obiectivelor.

Conducere – Responsabilitatea are nevoie de structuri clare

Anul acesta a fost înființat Consiliul de Sustenabilitate la nivelul întregului grup. Organismul reunește persoane din diverse domenii ale Grupului Felbermayr. Sarcina consiliului este de a coordona temele ESG și de a face măsurabile progresele acestora. Consiliul de Sustenabilitate dispune de atribuții și competențe extinse pentru a iniția, evalua și integra măsuri de sustenabilitate în procesele existente. „Consiliul este platforma noastră comună pentru gândire și acțiune sustenabilă”, explică Perfahl. Prin schimbul direct între departamentele de



Autocolantul HVO face utilizarea vizibilă dintr-o privire.

HVO nu provoacă nicio pierdere de performanță, iar alimentarea se realizează la fel ca în cazul carburanțelor convenționale.



Consiliul de Sustenabilitate al grupului Felbermayr:

Primul rând (de la stânga la dreapta): DI (FH) Erhard Pichler; Josef Kreuzmayr; Hashem Rahsepar-Hashemi; Mag. Thomas Schimpfhuber; Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Bernhard Strasser

Al doilea rând (de la stânga la dreapta): Ing. Thomas Brunmair; Dr. Benjamin Schlager; Ing. Mag. Peter Stöttinger; Mag. Alfred Feldbauer; Rainer Traunwieser; Mag. Franz Trinkl

Al treilea rând (de la stânga la dreapta): Mst. Stefan Aichinger; Katharina Perfahl, MSc; Astrid Reischl, BSc; Matthias Baschinger, MSc; Nu se află în imagine: Birgit Bechwar, MSc; MMag. Mojca Kalan; Fabian Klasen; Thorsten Koch, Betriebswirt (VWA); Dr. Alexander Kücher, LL.B.; David Mayrhofer, BSc



specialitate și management ia naștere o structură de coordonare care face deciziile mai transparente și asigură urmărirea comună a obiectivelor ecologice, sociale și economice.

Pentru anii următori sunt planificate alte măsuri: extinderea suprafețelor fotovoltaice, dezvoltarea progresivă a sistemelor de propulsie alternative, noi inițiative sociale, precum și dezvoltarea continuă a măsurilor transversale.

Astfel ia naștere la Felbermayr un sistem complet care combină responsabilitatea ecologică, socială și antreprenorială, ceea ce e o abordare care depășește prezentul și arată cum poate fi trăită sustenabilitatea în mod eficient. ■



În 2026, șase camioane electrice MAN TGS 20.449 vor completa flota Felbermayr.

Cu vâsla în caiacul agil, sportivii își fac loc prin mișcări rapide și interacțiune pentru a ajunge în poziția finală.



Björn Zirotzki și echipa națională germană câștigă trofeul la World Games pentru a patra oară consecutiv.

Clasă mondială Cu un curs clar spre succes

Björn Zirotzki, director general la HSW Logistics și antrenor național al echipei naționale germane de canotaj, și-a condus echipa la triumf la Jocurile Mondiale de la Chengdu la jumătatea lunii august. În timp ce conduce profesional căile navigabile ale Europei, el conduce o echipă de clasă mondială în sport, ambele cu aceeași grijă și pasiune.

Germania a sărbătorit la Chengdu: Cu două medalii de aur la canoe polo, echipa națională a făcut un semn de exclamare sportiv la Jocurile Mondiale 2025. Sub conducerea antrenorului național Björn Zirotzki, echipa masculină germană a învins Italia cu 3:1 în finală și și-a apărut cu încredere titlul. „Din primul minut am fost acolo, concentrați, consecvenți, cu sânge rece – până la fluierul final. Aceasta este recompensa pentru ultimii ani”, a spus Zirotzki, vizibil mulțumit după succes. A fost ultimul mare triumf al carierei sale de antrenor, deoarece la sfârșitul anului,

antrenorul din Duisburg își va părăsi postul de antrenor național.

Fascinația canotajului polo

Canoe polo este un sport de echipă pe apă în care două echipe, fiecare cu cinci jucători de teren, concurează în caiacuri individuale. Scopul este de a transporta mingea fie cu mâna, fie cu paleta în poarta suspendată la o înălțime de doi metri. Se joacă cu un portar zburător pe un teren de aproximativ 35 pe 23 de metri, timpul de joc este de două ori zece minute. Numai în Germania există peste 1000 de sportivi în peste 100 de cluburi care

concurează în cinci clase de performanță. Pe lângă viteză și tehnologie, accentul se pune pe tactică, similară cu cea a polo-ului pe apă sau a handbalului, dar cu provocarea suplimentară de a controla barca, vâsla și mingea în același timp. „Atacul nostru se bazează pe mișcare și interacțiune rapidă. Posesia mingii și jocul de comutare sunt esențiale. În acest fel, reușim să deschidem goluri în apărare sau să creăm un avantaj numeric pe o parte a terenului. De aceea, ne antrenăm pentru a juca la cel mai înalt nivel, de două ori pe zi, șapte zile pe săptămână, exact aceste proceduri.”



Echipa națională germană de opt membri
cu antrenorul Zirotzki se bucură după ce
a câștigat finala la World Games.

De la jucător la antrenor național

De aproape trei decenii, Zirotzki a modelat canotajul polo în Germania ca nimeni altul, mai întâi ca jucător, apoi ca antrenor. Tatăl său, el însuși activ în canotaj polo, i-a insuflat pasiunea pentru sporturile nautice. În copilărie, s-a alăturat clubului său local, primul Club de Canoe Meiderich Duisburg. Mai târziu, și-a întâlnit acolo soția. De atunci, sportul a fost o parte integrantă a familiei.

Ca jucător național, a câștigat mai multe titluri germane și internaționale înainte de a trece pe tușă în 2013. Cu o pasiune nestăpânită, un simț fin pentru tinerele talente în devenire și o mare implicare pe lângă viața profesională de zi cu zi în calitate de director general, el a transformat echipa națională germană de bărbați într-o echipă de succes constant. La Jocurile Mondiale 2022 de la Birmingham, a condus echipa la aur pentru a treia oară consecutiv, iar anul acesta la Chengdu a repetat acest triumf, din nou neînving. Prin munca sa, Germania a devenit un punct de referință în canotajul polo internațional. „Canoe polo este un sport complex în care tactica, tehnica și un spirit de echipă incomparabil trebuie să fie profund internalizate. Dacă totul este corect, se creează o dinamică incredibilă”, descrie Zirotzki fascinația disciplinei sale.

Succes și la locul de muncă, cu un curs clar și responsabilitate

Când Björn Zirotzki nu este pe margine, el controlează profesional soarta HSW Logistics din Duisburg. În calitate de director general, el este responsabil pentru transportul maritim pe distanțe scurte și, prin urmare, pentru transportul maritim internațional între porturile interioare și maritime din întreaga Europă.

În calitate de manager, Zirotzki acordă aceeași importanță planificării, structurii și spiritului de echipă ca și în sport. „Fie pe apă, fie la birou, o echipă ambițioasă și competentă care acționează ca o unitate este crucială. Sarcina mea este să creez cadrul în care dinamica echipei și performanța se pot dezvolta în cel mai bun mod posibil”, subliniază Zirotzki. Această atitudine îi modelează și înțelegerea conducerii. Știe cum să motiveze oamenii să își asume responsabilitatea și să aibă succes pe baza unei strategii comune, fie în echipa națională, fie în companie.

Sub conducerea sa, HSW Logistics s-a impus ca un partener de încredere pentru soluții de transport combinat. Cu o flotă specializată, HSW Logistics conectează calea ferată de pe Rin și porturile europene. Accentul pus pe și către Norvegia și Marea Britanie asigură legături optime între porturile

interioare germane și porturile maritime din întreaga Europă. Pe lângă o flotă modernă și o rețea portuară, compania reprezintă în special lanțuri logistice durabile și eficiente.

După succesul la Jocurile Mondiale, Duisburgul privește înapoi la o carieră impresionantă ca jucător și antrenor: de cinci ori aur la Campionatele Europene, de trei ori aur la Campionatele Mondiale, de patru ori aur la Jocurile Mondiale, o dată câștigător al Ligii Campionilor și de mai multe ori campion german. La sfârșitul anului, Zirotzki își va da demisia din funcția de antrenor național. Rămâne membru activ al primului Club de Canoe Meiderich Duisburg și își continuă activitatea ca director general la HSW Logistics.

HSW în asociere cu Felbermayr și Wilson

HSW Logistics este o asociere în participațiune între Haeger & Schmidt Logistics GmbH și compania norvegiană de transport maritim Wilson EuroCarriers AS, fiecare cu cote egale. Legătura strânsă cu grupul Felbermayr se face prin Haeger & Schmidt Logistics, care face parte din compania de familie din 2013. Astfel, HSW Logistics este încorporată într-o rețea europeană puternică, cu expertiză combinată pentru soluții de transport combinat pe șosea, apă și șină.

ROCADĂ DE PERSONAL

Schimbările în Comitetul director necesită reorganizare în funcțiile de management

La începutul anului 2027, Wolfgang Schellerer va ieși la pensie după mai bine de patru decenii în compania de familie Felbermayr. Ca director general și purtător de cuvânt al Comitetului director, el a influențat timp de mulți ani domeniul de tehnologie de transport și ridicare, punând prin implicarea sa impulsuri importante pentru dezvoltarea zonelor aferente.

Datorită plecării sale planificate, direcția viitoare a Comitetului director este deja clar conturată. **Peter Stöttinger**, până acum membru al Comitetului director, va prelua în viitor **funcția de purtător de cuvânt**.

Odată cu pensionarea lui Schellerer, **Clemens Felbermayr** și **Marc Schellerer** vor avansa în conducerea executivă. Ambii dispun de o vastă experiență în cadrul companiei și au acumulat expertiză valoroasă în diferite sucursale și domenii de specialitate. Cei doi prokuristi au fost anterior responsabili, respectiv, de conducerea vânzărilor pentru închirierea de macarale, platforme de lucru și stivuitoare, precum și de coordonarea transporturilor agabaritice internaționale. În viitor, ei vor fi împreună cu Peter Stöttinger responsabili pentru dezvoltarea strategică a diviziei Transport și Tehnică de Ridicat.

Din august 2025, **Georg Brugger** întărește echipa Felbermayr Tehnologie de transport și **ridicare ca director de vânzări pentru macarale, platforme de lucru, stivuitoare și transporturi naționale**. În vârstă de cincizeci și patru de ani, are în spate peste douăzeci de ani de experiență în domeniu. Lucrul care îl fascinează cel mai mult la activitatea sa este versatilitatea sarcinilor. Nicio zi nu seamănă cu alta, iar contactul strâns cu clienții, partenerii și angajații îl motivează mereu. A transforma viziuni în proiecte bine structurate este, conform lui Brugger, unul dintre puncte forte ale sale. Urmărește cu atenție și evoluțiile din industrie: Ritmul rapid al piețelor și dinamica tot mai pronunțată a schimbărilor tehnologice sunt aspectele care îl preocupă în prezent. Pentru noul său rol, Brugger și-a stabilit obiective clare. El dorește să mențină poziția puternică a Felbermayr pe piață, să dezvolte parteneriate pe termen lung cu clienții și să contribuie activ la orientarea companiei către viitor. În viața privată, Brugger își petrece cu plăcere timpul cu familia și își găsește echilibrul în grădinărit sau pescuit la muscă.



DI Georg Brugger

Conducerea de vânzări pentru transporturi speciale internaționale în Germania va fi preluată în viitor de **Julian Wittenberg**. El face parte din companie din iunie 2021 și este originar din Lübeck. Parcursul său la Felbermayr a început la Lauterach, unde a fost inițial responsabil pentru vânzările din sudul Germaniei. Mai târziu, pe cel de 39 de ani l-a atras nordul Germaniei. Acolo se ocupă de dezvoltarea și extinderea locației, precum și de consolidarea poziției pe piață. Cu pregătirea sa în inginerie mecanică și experiența în construcție și vânzări, el

îmbină cunoștințele tehnice cu o înțelegere clară a cerințelor clienților și ale pieței. Este motivat în mod special să creeze noi direcții și să impulsioneze evoluțiile, atât pentru regiunea economică, cât și pentru echipa sa. La Felbermayr apreciază faptul că firma oferă numeroase oportunități de dezvoltare personală și profesională și le permite angajaților interesați să exploreze diferite domenii și să se perfecționeze continuu. Relaxarea necesară față de provocările profesionale o găsește în sport, la sala de fitness.



Julian Wittenberg

O altă schimbare de personal are loc în domeniul construcțiilor: **Stefan Hielle, director general și purtător de cuvânt al diviziei de construcții Felbermayr, va părăsi compania la sfârșitul anului 2025, la propria cerere**. Astfel, el întoarce spatele Austriei Superioare și își mută din nou centrul vieții în regiunea sa de origine, în jurul Vienei. Felbermayr îi mulțumește pentru mulți ani de angajament și pentru rolul său important în dezvoltarea domeniului construcțiilor. Până la ocuparea postului lui Stefan Hielle, directorul general Bernhard Strasser va prelua responsabilitățile tehnice. Conducerea economică a domeniului aflat în expansiune rămâne în responsabilitatea lui Rainer Traunwieser.

Mulțumiri calde angajaților cu vechime

40
JAHRE

Reinhold Bredl – Măsurare tonaj/Hagn Osterhofen · **Karin Jäger** – MTA/Wels · **Jürgen Steiner** – Administrație/Wels

35
JAHRE

Kadir Alaca – Port Logistics/Haeger & Schmidt Logistics Duisburg · **Andreas Hintringer** – Transport greu/Wels · **Andreas Hüttmayr** – MTA/Wels · **Dietmar Mörigsbauer** – Transport greu/Wels · **Bernhard Radler** – Construcții subterane/Wels · **Friedrich Tempelmayr** – Transport greu/Wels · **Angelika Wiebus** – Administrație/Haeger & Schmidt Logistics Duisburg

30
JAHRE

Alois Dengg – Macarale/Graz · **Ralf Dieckmann** – Construcții hidrotehnice, construcția gropilor de gunoi/Hagn Osterhofen · **Ljubisa Dimitrijevic** – Macarale/Lanzendorf · **André Hoffmann** – Transport intermodal/Haeger & Schmidt Andernach · **Heike Hörtenhuemer** – Transport greu/Wels · **Enes Husic** – Căpitan de navă/Domarin Erlenbach · **Mehmed Komic** – Construcții civile, industriale și pentru centrale energetice/Wels · **Jutta Kronschnabl** – Administrație MTA/Hagn Osterhofen · **Robin Meier** – Conducere montaj/Wimmer Sulzemoos · **Thomas Pamminger** – Transport greu/Wels · **Sabine Rudolph** – Asistență clienți/HSW Logistics Duisburg · **Robert Schauer** – MTA/Wels · **Robert Stieger** – Transport greu/Wels · **Josef Teubl** – Transport greu/Wels · **Johann Trink** – MTA/Wels

25
JAHRE

Harald Achenrainer – Transport/Lauterach · **Karl-Heinz Berghuber** – Parc auto/Linz · **Josip Budac** – Marinar/Domarin Erlenbach · **Harald Gruber** – MTA/Wels · **Mario Grünwald** – Dorn Lauterach · **Viktor Haderer** – Transport greu/Wels · **Günter Hapt** – Transport greu/Wels · **Zbigniew Kalembe** – Soluții de inginerie/Krefeld · **Sven Kitze** – Construcții hidrotehnice, construcția gropilor de gunoi/Hagn Osterhofen · **Josef Kreuzmayr** – Șef atelier/Wels · **Alexander Schellerer** – Transport greu/Wels · **Gerhart Stadler** – Transport greu/Wels · **Alessandro Stradiotto** – Transport greu/Wels

Sándor Szél – Transport/Bau-Trans Biatorbágy · **Jan-Simon Tyca** – Transport intermodal/Haeger & Schmidt Duisburg

20
JAHRE

Stefan Auzinger – Casawest Pucking · **Markus Boandl** – Macarale/Graz · **Abdelghani Boutahiri** – Logistică port/Haeger & Schmidt Duisburg · **Enrico Bräuer** – Conducere sector/Regiunea Lausitz · **Markus Bstielier** – Construcții civile, industriale și pentru centrale energetice/Wels · **Péter Buchholz** – Transport/Bau-Trans Biatorbágy · **Thomas Daxelmüller** – Conducere departament macara/Lanzendorf · **Erwin Eder** – Macarale/Graz · **Herbert Eder** – Construcții hidrotehnice, construcția gropilor de gunoi/Hagn Osterhofen · **Claudia Eidenberger** – Administrație/Wels · **Otto Eschlböck** – Atelier/Wels · **Roland Füreder** – Transport greu/Wels · **Sascha Geithner** – Logistică port/Haeger & Schmidt Duisburg · **Matthias Franz Gruber** – Atelier/Wels · **Dragoslav Keric** – Punere în operă/Lanzendorf · **Gerd Kembichler** – Dorn Lauterach · **Andreas Kollant** – Atelier/Graz · **Wolfgang Korch** – Macarale/Kamenz · **Lajos Kovács** – Transport/Bau-Trans Biatorbágy · **Wilhelm Kronberger** – Proiecte/Wels · **Djelair Limani** – Depozit/Lanzendorf · **Stephan Loibl** – Șofer platformă joasă/Hagn Osterhofen · **Philip Müller** – Casawest Pucking · **Hansjörg Ortler** – FST/Stams · **György Pesel** – Transport/Bau-Trans Biatorbágy · **Wolfgang Pucher** – Construcții civile, industriale și pentru centrale energetice/Wels · **Boris Pusnik** – Macarale/Klagenfurt · **Leopold Riedl** – Mașinist/Hagn Landshut · **Sabine Ruttman** – Administrație/Lanzendorf · **Josef Salmer** – Administrație/Lanzendorf · **Hubert Seeburger** – Parc auto/Klagenfurt · **Jozef Solčanský** – Macarale/Bratislava · **Marian Svecula** – Căpitan navă/Domarin Erlenbach · **Roman Tutko** – Macarale/Košice · **Irfan Unutkan** – Logistică port/Haeger & Schmidt Duisburg · **Daniel van Wiltenburg** – Transport intermodal/Haeger & Schmidt Duisburg · **Andrea Vidra** – Finanțe/Bau-Trans Biatorbágy · **Dusko Zecevic** – Macarale/Lanzendorf · **Vahid Zehic** – Gestionarea deșeurilor/Wels

15
JAHRE

Georgi Angelov – Macarale/Bulgaria · **Annette Amrhein-Schäfer** – Administrație/Domarin Erlenbach · **Christoph Bergthaler** – Danner Vorchdorf · **Branko Borčić** – Reprezentant/Zagreb · **Peter Buchner** – Macarale/Wörgl

Florin Cristian Culache – Atelier/Bukarest · **Hristo Chilingirov** – Macarale/Bulgaria · **Kalina Valentinova** – Constructor dublu – Proiecte/Wels · **Jens Endesfelder** – Construcții hidrotehnice, construcția gropilor de gunoi/Hagn Osterhofen · **Corina Elena Farkas** – Atelier/București · **Alfred Feldbauer** – Conducere/Wels · **Walter Fischer** – Macarale/Klagenfurt · **Marian Ghita** – Macarale/București · **Christoph Grabenhofer** – Punere în operă/Graz · **Christian Graggl** – Platforme/Graz · **Goran Grbic** – Casawest Pucking · **Rene Gruber** – Punere în operă/Graz · **Clemens Hager** – Construcții subterane/Wels · **Martin Herák** – Atelier/Bratislava · **Thomas Herold** – Atelier/Lanzendorf · **Frank Hobusch** – Construcții subterane/Wels · **Jürgen Hochenadl** – Transport/Memmingen · **Daniel Istrate** – Platforme/București · **Helfried Jantscher** – Platforme/Graz · **Jan Kachlík** – Punere în operă/Brünn · **Franz Kaltenleitner** – Construcții subterane/Wels · **Plamen Genev** – Macarale/Bulgaria · **Eörs Géza Karácsonyi** – Transport/Bau-Trans Biatorbágy · **Manuel Kiechl** – FST/Stams · **Peter Klčo** – Macarale/Bratislava · **Ingo Krautgasser** – Construcții civile, industriale și pentru centrale energetice/Wels · **Günter Kreische** – Construcții subterane/Wels · **Andreas Laschinsky** – Macarale/Bautzen · **Harald Leitgöb** – Punere în operă/Linz · **Georg Aaron Leithenmair** – Atelier/Wels · **Sascha Lengauer** – Administrație/Wels · **Marius Marcel Matei** – Macarale/București · **Naim Mustafa** – Transport/Bulgaria · **Stanislav Nigut** – Distribuție/Košice · **Peter Ökrös** – Macarale/Wels · **Rene Penkala** – Mecanic industrial/Șantier naval Erlenbacher · **Martina Peter-Reiter** – Macarale/Graz · **Christian Pfaffenberger-Bauer** – Gestionarea deșeurilor/Wels · **Markus Pichler** – Atelier/Wels · **Petrica Pitigoi** – Atelier/București · **Michal Pruša** – Conducere/Brünn · **Sebastian Pschipsch** – Construcții hidrotehnice, construcția gropilor de gunoi/Hagn Osterhofen · **Wolfgang Pühringer** – Mediu și resurse/Wels · **Michael Reicher** – Macarale/Graz · **Manuel Reiter-Stranzinger** – Casawest Pucking · **Florian Reiter-Stranzinger** – Casawest Pucking · **Erich Ringer** – Construcții subterane/Wels · **Lukas Rückert** – Mecanic industrial/Erlenbacher Schiffswerft · **Harun Saljiji** – Danner Vorchdorf · **Minur Saljiji** – Danner Vorchdorf · **Sebastian Schinagl** – Conducerea superioară a lucrărilor de construcții hidrotehnice și de construcție a gropilor de gunoi/Hagn Sulzemoos · **Philipp Schnalzer** – Bühne/Graz · **Verena Steinbauer** – Administrație MTA/Hagn Osterhofen · **Riccarda Steinhauer** – Montaj/Lauterach · **Stefan Stinglwagner** – Proiecte/Wels · **Paul Stroe** – Transport greu/București · **Cornel Tanase** – Macarale/București · **Marius Tudose** – Transport greu/Bukarest · **Karl Wasserbauer** – Macarale/Wels



CEO-ul DI Horst Felbermayr și Ing. Wolfgang Nöstlinger, MSc, MBA, președintele FC Hertha Wels, sărbătoresc promovarea echipei în a doua ligă austriacă.

LIGA A 2-A BUNDESLIGA

Felbermayr susține FC HOGO Hertha Wels

Odată cu promovarea echipei FC Hogo Hertha Wels în liga a 2-a, clubul de fotbal începe o nouă eră sportivă. Felbermayr însoțește acest pas important ca partener puternic și sprijină echipa în activitatea ei prin primul sezon din fotbalul profesionist. La debutul din mijlocul

lunii iulie, clubul și-a prezentat noul tricou de acasă la sediul central al grupului Felbermayr, purtând logo-ul Felbermayr pe piept. Astfel, echipa va evolua în culorile Felbermayr: albastru și galben. Pentru Felbermayr, acest angajament este o declarație conștientă de susținere a sportului regional. Colaborarea are rolul de a oferi sprijin clubului în timp ce echipa se afirmă în a doua ligă și acceptă provocările sezonului.



COMBINAT PERFECT

Thomas și Stefan Rettenegger încep sezonul în forță

Ambasadorii mărcii Felbermayr, Stefan și Thomas Rettenegger, au început în octombrie noul sezon al combinatului nordic cu performanțe puternice. La Campionatele Austriei de pe trambulina mare din Bischofshofen, cei doi frați au sărbătorit o dublă victorie: Stefan Rettenegger și-a asigurat titlul național după o cursă masstart excelentă pe skiroller și după ce și-a apărut cu succes avansul la săriturile pe schiuri, iar fratele său, Thomas, a obținut locul al doilea, completând rezultatul într-un mod impresionant. Cu o forță remarcabilă la sărituri și rezistență în probă, combinații nordici ai ÖSV au transmis un semnal sportiv clar și au confirmat forma lor excelentă. Anterior, Stefan Rettenegger câștigase deja Grand Prix-ul de vară, subliniindu-și astfel forma de vârf. Rezultatele campionatelor demonstrează în mod convingător că frații Rettenegger sunt pregătiți exemplar. Acest lucru oferă speranță și în perspectiva Jocurilor Olimpice de iarnă din 2026 de la Milano și face ca proba de combinat nordic, din punct de vedere austriac, să fie un candidat solid la medalii.

SPG FELBERMAYR WELS

Un parteneriat de lungă durată, consolidat în continuare

Felbermayr sprijină SPG Felbermayr Wels de mulți ani ca partener de încredere și va însoți și în acest sezon clubul de tenis de masă în drumul său în elita competiției. Sprijinul constant reprezintă o bază importantă pentru ca echipa să se poată menține la cel mai înalt nivel sportiv și să-și consolideze rolul în fruntea Bundesligii. În prezent, echipa atrage din nou atenția: La alegerea sportivilor anului din Austria Superioară, SPG Felbermayr Wels a fost

inclusă în top 20 echipe ale țării. În plus, unul dintre jucătorii de top, Maciej Kolodziejczyk, a fost nominalizat și el la categoria individuală. Nominalizările arată poziția importantă pe care o are clubul în scena sportivă locală și modul consecvent în care își confirmă performanțele din ultimii ani. Prin acest angajament, Felbermayr subliniază încă o dată importanța susținerii sportului regional și rămâne un partener puternic al SPG Felbermayr Wels.

CITIȚI ȘI CÂȘTIGAȚI

Întrebare cu premii: Pentru când este planificată finalizarea noii filiale Felbermayr din Seiersberg-Pirka?

Găsiți răspunsul corect în această revistă. Termenul-limită pentru expedieri este 31 martie 2026. Este exclusă procedura judiciară.



SCANAȚI
și participați
la concurs.

www.felbermayr.cc/informer

Răspundeți la întrebarea noastră din concurs – vă așteptăm 15 premii minunate!



PRIMUL PREMIU:
Machetă Felbermayr:
Saurer-Oldie D330
la scara 1:50.

Stays strong when things get tight

With its various boom configurations, the LR 11000 covers a wide range of applications, including port handling, industrial construction, infrastructure and wind power. The crane's design is also ideal for confined spaces, such as refineries. The economical transport concept with a transport width of 3.5 m and a transport height of 3.2 m perfectly rounds off the overall concept.

www.liebherr.com

LIEBHERR

LR 11000

