

«O LUCRARE DE MAIESTRIE»

EXPERTIZĂ ÎN RIDICĂRI GRELE
PENTRU CANCELARIA FEDERALĂ



SCANĂȚI
și urmăriți deplasarea
spectaculoasă
a „Südbrücke” din Berlin.

FOTO: JEROEN MULDER

PUNCTE DE ANCORARE

Locuri de acostare pentru
nave realizate cu succes

DEMONSTRAȚIE DE FORȚĂ

Lucrări de ridicare și asamblare
pentru producția de oțel

DOR DE DUCĂ

Amintiri din viața
unui șofer



12

În inima Berlinului, specialiștii diviziei Engineered Solutions a companiei Felbermayr au realizat o adevărată capodoperă tehnică prin deplasarea „Südbrücke” de la Cancelaria Federală. Condițiile înguste din centrul orașului, un ponton pe Spree și o geometrie solicitantă a podului au făcut ca această misiune să fie o provocare deosebită.



16

În Aschach an der Donau, Domarin și Felbermayr-Construcții infrastructură au realizat „locuri de parcare” moderne. Noile locuri de acostare pentru nave consolidează în mod durabil Dunărea ca axă de transport eficientă pentru navigația fluvială.

22

Viitorul producției de oțel prinde din ce în ce mai mult contur în Linz. Specialiștii în ridicări de sarcini grele din Linz sunt implicați în mod semnificativ într-unul dintre cele mai importante șantiere industriale din Austria.



32

Acolo unde tehnologia pentru sarcini grele și-a lăsat amprenta, Danner readuce natura. În zona podului Aurach, specialiștii în amenajări peisagistice readuc șantierul la starea inițială.

38

Aproape nimeni nu și-a documentat viața profesională așa cum a făcut-o Gerhart Stadler. Peste două milioane de kilometri și mai mult de 10.000 de fotografii spun povestea unei pagini foarte personale din istoria companiei.

04 Anunțuri –
Noutăți din Felbermayr Group18 Coproducție austro-italiană pentru
transport și ridicare către și în Donawitz20 Divizia de construcții Felbermayr
Spittal eliberează barajul de la centrala
energetică26 Jozef Hermans assemblează instalații
gigante de presare la Gloucester28 Felbermayr Tehnologie de transport și
ridicare efectuează ridicarea în tandem
a două rezervoare de gaz30 Proiect de construcții la scară largă
pentru construcții supratere și
industriale de la Felbermayr la gara
locală din Wels34 O casă în cârligul macaralei necesită
„precizie la milimetru în Mühlviertel”36 Know-how în construcții de la
Felbermayr pentru un proiect industrial
orientat spre viitor

Editorial



”

Cine nu se mișcă, nu mișcă nimic, spune un proverb care ar trebui să fie luat în considerare în special în aceste vremuri. Deoarece reziliența economică are nevoie de proiecte care să consolideze infrastructura și să permită transformarea.

Europa în mișcare

Stimate doamne și stimați domni,

Europa este sub presiune. Tensiunile politice, incertitudinile economice și schimbările globale ne marchează timpul – Europa rămâne în mișcare. Și asta și în sens pozitiv. În primul rând, economia este cea care creează conexiuni, promovează proiecte și, astfel, face vizibilă o reziliență remarcabilă.

Exact acest lucru se reflectă și în acest număr al publicației Informer. De exemplu, cu mutarea „Südbrücke” de la Cancelaria Federală din Berlin. Astfel, un proiect extraordinar de infrastructură a fost implementat cu succes în inima centrului politic al Germaniei. În Aschach an der Donau au fost construite debarcadere moderne, care consolidează și mai mult navigația fluvială ca axă de transport durabilă. Iar în cazul operațiunilor de transport și ridicare pentru producția de „oțel verde”, de exemplu, se poate vedea cum transformarea industrială și tranziția energetică

pot lua formă concretă – cu precizie, experiență și competență tehnică puternică.

Astfel de proiecte sunt exemple pentru ceea ce reprezintă Europa: Cooperare transfrontalieră, încredere în parteneri performanți și disponibilitatea de a putea rezolva împreună chiar și sarcini complexe.

Prin urmare, mulțumim în mod special clienților noștri pentru încrederea lor. Datorită curajului lor de a schimba, astfel de proiecte sunt puse în mișcare. De asemenea, dorim să le mulțumim angajaților noștri – angajamentul, abilitățile și simțul responsabilității lor fac posibile aceste realizări.

Dacă rămânem în mișcare, atunci vom stăpâni și vom gestiona împreună și viitorul. În acest spirit, vă doresc o lectură interesantă, o vară relaxantă și, cum ar putea fi altfel, multă mișcare.

Cu stimă,

DI Horst Felbermayr

IMPLICARE

Curățenia de primăvară pentru cuiburi de berze

Felbermayr sprijină Asociația Berzelor din Rust în îngrijirea și întreținerea cuiburilor de berze din orașul berzelor de pe lacul Neusiedl. Lucrările se desfășoară la începutul lunii martie, adică înainte ca berzele albe să se întoarcă din locurile lor de iernare. Cu ajutorul unei platforme de lucru pe camion de tip F-48 LTK, Asociația Berzelor curăță și dezinfectează aproximativ 40 de cuiburi de pe coșurile de fum din centrul istoric al orașului. În plus, sunt instalate suporturi de cuibărit și sunt reparate locurile de reproducere existente. Astfel se creează condiții optime pentru sosirea berzelor și pentru un sezon de reproducere de succes.



NAVIGAȚIE FLUVIALĂ

Participație extinsă

La mijlocul lunii mai, Felbermayr și-a extins participația la compania olandeză de navigație fluvială Rijnmond Logistics Beheer BV de la 50 la 65%. Împreună cu Haeger & Schmidt Logistics, Grupul Felbermayr își consolidează astfel poziția în rețeaua europeană de căi navigabile interioare și continuă să extindă soluțiile logistice multimodale. Odată cu extinderea participației, cooperarea de succes va fi aprofundată în continuare, iar parteneriatul strategic pe termen lung va fi consolidat.

PERSPECTIVĂ PRACTICĂ

Experimentați tehnologia de aproape

La sfârșitul lunii martie, Felbermayr Tehnologie de transport și ridicare a întâmpinat clasa a 3-a de tehnicieni de vehicule comerciale de la Școala Profesională de Stat din Mistelbach la locația din Lanzendorf. În cadrul unei vizite la companie, elevii au avut ocazia să vadă cum se desfășoară munca de zi cu zi și diferitele domenii de activitate ale companiei. Deosebit de impresionantă a fost vizita la atelier, unde, printre altele, a putut fi văzut de aproape un element telescopic ridicat al unei macarale Liebherr LTM 1650. În plus, oaspeții au avut ocazia să vadă șantierul noului atelier și au putut face cunoștință cu diverse echipamente și utilaje, inclusiv o platformă de lucru la înălțime acționată electric cu baterii și o macara mobilă.





CONSTRUCȚII CENTRALĂ ENERGETICĂ Proiect mare la Traun

În cadrul unui consorțiu, Felbermayr preia lucrări extinse de terasament, hidraulice și de betonare pentru construcția nouă a hidrocentralei cu apă curgătoare Traunfall din Roitham. Noua construcție înlocuiește instalațiile existente Gschroff, Siebenbrunn și Traunfall, care au ajuns la sfârșitul duratei lor de viață tehnică. Pentru excavarea pâlniei de intrare la viitoarea centrală electrică au fost deja mutați peste 300.000 de metri cubi de material de pământ. Începând cu luna iunie, lucrările de construcții de beton pentru noile instalații ale centralei electrice sunt în centrul atenției. După finalizarea sa, centrala energetică va genera energie electrică pentru aproximativ 35.000 de gospodării.



SCANAȚI

și vizualizați lucrările de demolare din zona râului aferentă centralei energetice.



EXTINDEREA DUNĂRII

Canal de navigație adâncit

Domarin, filiala Felbermayr, continuă extinderea Dunării între gura de vărsare a râului Schwarzach și Deggendorf. În a doua fază de construcție a proiectului mare Straubing-Vilshofen, până la sfârșitul anului 2027 vor fi construite noi structuri de control, insule fluviale și structuri ecologice

de mal pe o lungime de aproximativ zece kilometri. În același timp, se adâncește canalul de navigație. Printre altele, domeniul de aplicare al serviciilor include consolidarea și umplerea parțială a eroziunilor, precum și reconstrucția și noua construcție a digurilor. În plus, vor fi

construite două lucrări paralele și vor fi instalați aproximativ 80.000 de metri cubi de blocuri hidraulice în conformitate cu profilul. Măsurile stabilizează albia râului, direcționează curentul și contribuie la asigurarea canalului de navigație pentru navigația fluvială pe termen lung.



RIDICARE

Mașini sport la înălțime

În mod normal, spoilerul din spate al unei mașini sport asigură forța de apăsare pe șosea. Cu toate acestea, la inaugurarea Porsche Zentrum Oberösterreich din Leonding, „forța de apăsare” a jucat doar un rol secundar. Acolo, un Porsche 911 Targa 4 GTS a fost ridicat pur și simplu în aer. Mașina sport a fost ridicată la o înălțime de aproximativ 30 de metri cu o macara mobilă de 130 de tone. Pentru ca Porsche să-și păstreze eleganța pe toată durata ridicării, au fost folosite chingi de ridicare achiziționate special în acest scop, direct pe jante.



CONSTRUCȚII SUPRATERANE

Extindere pentru Andritz

La locația Andritz din Linz, Felbermayr extinde în prezent hala de producție construită în 2010 cu aproximativ 670 de metri pătrați. Extinderea este direct adiacentă unei hale existente cu trei căi de rulare pentru macarale, dintre care două sunt dispuse una deasupra celeilalte. Ca parte a extinderii, infrastructura macaralelor va fi continuată și adaptată la cea existentă. Pentru fundație au fost utilizați piloți ductili, care au fost introduși și injectați până la o adâncime de aproximativ zece metri. În același timp, Felbermayr lucrează la o altă zonă a halei pentru Andritz. Acolo se desfășoară măsuri extinse de reabilitare, inclusiv reînnoirea plăcii de pardoseală, construirea unei noi căi de rulare a macaralei precum și lucrări de demolare și fațade. Finalizarea este planificată pentru toamnă.

UTILAJ PENTRU SĂPARE TUNELURI

Transport de retur Brenner

La începutul lunii februarie, Felbermayr a finalizat cu succes transporturile de retur a două utilaje de săpare a tunelurilor din tunelul de bază Brenner.

În decurs de o săptămână, componentele mari au fost returnate în două nopți într-un convoi cu un total de opt transporturi grele. Printre componentele transportate s-au numărat, între altele, capul de forare cu o greutate de 103 tone, carcasa reductorului, lagărul principal, precum și erectorul. Datorită situației de pe șantier, traseul a dus mai întâi spre Italia, înainte ca convoiul să continue spre Kiefersfelden prin Innsbruck.





LUCRĂRI DE CONSTRUCȚII SUBTERANE SPECIALE Preluarea Robl

Retroactiv de la 1 ianuarie 2026, Robl Spezialtiefbau GmbH a devenit parte a Grupului Felbermayr. În viitor, compania va completa în special portofoliul de servicii al Hagn Umwelttechnik. Portofoliul de servicii al companiei Robl Spezialtiefbau cuprinde lucrări de batere a palplanșelor și sprijiniri de tip Berliner Verbau, coloane de beton executate prin vibrare și coloane de piatră spartă, precum și piloți forajați, piloți turnați, piloți ancorați și piloți injectați, până la lucrări de injectii în teren. Odată cu preluarea, Grupul Felbermayr își consolidează competența în construcții subterane speciale și, în același timp, își extinde prezența regională în sudul Germaniei.

ARTĂ ÎN CÂRLIGUL MACARALEI

Calul de luptă primește un nou amplasament

La peste 2.000 de ani după campaniile sale militare, „Bucefal”, legendarul cal de luptă al lui Alexandru cel Mare, s-a întors la Wels – cel puțin sub forma unei statui. Statuia din cupru, cu o greutate de aproximativ șase tone, a fost transportată cu o semiremorcă cu platformă joasă, iar apoi a fost ridicată cu o macara de încărcare montată pe camion pe un eșafodaj aflat la aproximativ șase metri înălțime. Acolo, statuia va trona de acum înainte deasupra Volksgartenului, ca un punct de atracție remarcabil.



RENOVAREA ECLUZELOR

Modernizarea ecluzei Kachlet

În Passau, Felbermayr lucrează împreună cu partenerii săi Arge la cel mai mare proiect de modernizare din Bavaria. La comanda Oficiului pentru construcții noi de căi navigabile din Magdeburg, ambele camere ale ecluzei Kachlet vor fi renovate general pe o perioadă de 13 ani. Ecluza dublă are două camere cu o lungime utilă de circa 230 de metri și o lățime de 24 de metri per cameră. În acest scop, structurile existente vor fi demontate până la fundație și apoi vor fi reconstruite. Scopul proiectului major este de a crește siguranța operațională și de a adapta pe termen lung sistemul de ecluze la cerințele navigației fluviale moderne.





JUBILEU

Zece ani la Sulzemoos

În urmă cu zece ani, Wimmer Maschinentransporte s-a mutat în locația Felbermayr din Sulzemoos împreună cu compania de construcții Hagn-Umwelttechnik. De la deschidere, filiala Wimmer s-a dezvoltat într-o locație importantă pentru montaje industriale și depozitarea mărfurilor grele în

sudul Germaniei. Datorită poziției sale convenabile din punct de vedere al transportului, în apropiere de München, locația oferă condiții ideale pentru proiecte naționale și internaționale. În ultimii zece ani, din Sulzemoos au fost efectuate numeroase misiuni pentru industrie, construcția de instalații și

logistica încărcăturilor grele. Un succes care se reflectă și în numeroasele proiecte de construcții ale Hagn-Tehnologie de mediu și în extinderea ulterioară în Germania. Aniversarea marchează astfel o etapă importantă în dezvoltarea companiilor care fac parte din Grupul Felbermayr.



„BIENNALE ARTE”

Tehnologia întâlnește arta

La mijlocul lunii martie, Felbermayr Tehnologie de transport și ridicare a transportat un stivuitor Roto de tip F-18 TSX-R, inclusiv trolul cu cablu, la Veneția. După livrare, utilajul a fost adus cu barca la Giardini della Biennale. Acolo, în cadrul celei de-a 61-a Bienale de Artă de la Veneția, face parte din contribuția austriacă și joacă un rol de susținere în adevăratul sens al cuvântului. Biennale Arte este una dintre cele mai importante expoziții internaționale de artă contemporană. Are loc la fiecare doi ani, durează până în noiembrie și a înregistrat aproximativ 700.000 de vizitatori în 2024.

CENTRU DE DATE

Sarcini grele pentru alimentarea cu energie

La sfârșitul lunii mai, Felbermayr a preluat transportul a trei generatoare de urgență pentru un centru de date din Austria.

Unitățile, fiecare cântărind 52 de tone, au fost fabricate în Marea Britanie și transportate pe mare la Linz. După transbordarea în terminalul pentru mărfuri grele, transportul a fost efectuat cu o remorcă cu platformă joasă cu șase osii până la Wels. Acolo, generatoarele au fost descărcate cu o macara mobilă de 230 de tone și depozitate temporar pe locul sediului Felbermayr până la utilizarea ulterioară. În total, Felbermayr preia depozitarea a 34 de generatoare. Până la sfârșitul anului, toate componentele trebuie să ajungă la destinația lor finală. Generatoarele de energie de urgență reprezintă o componentă importantă a alimentării cu energie a viitorului centru de date.



SUPRAETAJAT

Mai mult spațiu pentru creștere

Lucrările de construcție pentru extinderea sediului Felbermayr din Wels sunt în curs de desfășurare de la începutul lunii aprilie. Până la sfârșitul anului, vor fi create spații de birouri suplimentare pentru a răspunde cerințelor viitoare ale companiei. Odată cu extinderea, Felbermayr dă un semn clar pentru dezvoltarea ulterioară a locației din Wels și a întregului Grup Felbermayr, chiar și în perioade dificile din punct de vedere economic.

DEZVOLTAREA LOCAȚIEI

Spații noi pentru sarcini mari

Odată cu lucrările de asfaltare la noua filială din Seiersberg-Pirka, locația construită pe un fost depozit de deșeuri se apropie de finalizare. De la sfârșitul lunii februarie până la sfârșitul lunii mai, specialiștii în construcții de drumuri

din Haag au lucrat la capacitate maximă și au realizat peste 30.000 de metri pătrați de suprafețe asfaltate în hală și în exterior, precum și alți 2.200 de metri pătrați de suprafețe pavate. Pentru construcția zonelor de circulație

și de depozitare au fost prelucrate aproximativ 13.000 de tone de amestec de asfalt. Lucrările au fost susținute de un parc de utilaje performant, cu excavatoare, compactoare, încărcătoare frontale și finisoare de asfalt.



RENOVAREA CENTRALEI ELECTRICE

Potrivit pentru viitor

La sfârșitul lunii martie, Felbermayr a finalizat cu succes lucrările de renovare a barajului centralei energetice Traun din Steinhaus bei Wels. Lucrările au inclus reabilitarea gropii de eroziune din sistemul de fortificații, repararea unui zid de sprijin existent și reînnoirea ecluzelor de balast. În cadrul lucrărilor de construcții, au fost efectuate și reabilitări extinse ale betonului, inclusiv blindaje din oțel la sistemul de fortificații.

Pe lângă lucrările de renovare, râul Traun a fost modernizat ecologic. Printre acestea s-au numărat realizarea unei benzi de fundal în secțiunea de apă reziduală, construirea elementelor de structurare și amenajarea unui iaz. Lucrările au început în septembrie 2025 și au fost realizate în comun de către sectoarele construcții civile, industriale și centrale energetice, lucrare de pământ și construcții subterane speciale Salzburg.



SERVICII PENTRU EVENIMENTE

Echipament puternic pentru Nova Rock Festival

Aproximativ 200.000 de fani ai muzicii s-au adunat în Nickelsdorf în perioada 11-14 iunie și au transformat din nou comunitatea de aproape 2.000 de locuitori într-un punct de atracție al scenei rock internaționale. Dar înainte ca primele acorduri să răsună pe „Pannonia Fields II”, pe terenul festivalului a fost creat un decor

impresionant pentru eveniment. De la sfârșitul lunii mai până la sfârșitul lunii iunie, Felbermayr a fost implicat în mod semnificativ în montarea și demontarea festivalului Nova Rock cu o gamă largă de echipamente. În total, au fost utilizate aproximativ 70 de echipamente de la mai multe sucursale Felbermayr. Cea mai mare

contribuție a fost adusă de locația din Lanzendorf, completată de utilaje de la alte sucursale din toată Austria. La fața locului, stivuitoarele telescopice, platformele de lucru, stivuitoarele de teren și o macara mobilă, printre altele, au sprijinit montarea scenelor, corturilor și a altor infrastructuri pentru eveniment.



INFRASTRUCTURĂ ENERGETICĂ

Sarcini grele pentru stația de transformare

Pentru extinderea stației de transformare Pichling, Felbermayr a transportat trei transformatoare, fiecare cu o greutate a piesei de 272 de tone, de la Weiz prin Asten până la Pichling. A fost utilizat un camion cu cioc de susținere

cu 32 de osii, iar după transbordare, o configurație rutieră cu un total de 18 linii de osii și rampe cu cioc sau de încărcare. Provocările speciale de-a lungul traseului au necesitat o planificare precisă. Astfel, pentru traversarea unui

pod peste pârâu a fost construit un „Fly-over-Bridge” temporar. În plus, un pasaj subteran a trebuit să fie măsurat digital în prealabil. Pasajul a putut fi traversat în siguranță cu un spațiu liber de doar cinci centimetri.

STABILIZAREA STÂNCILOR

Protecție taluzului malului

La centrala energetică Aschach, Felbermayr-Lucrări de construcții subterane speciale a realizat lucrări extinse de stabilizare și de curățare.

Mai întâi, un versant de pe malul stâng al Dunării, în apropierea amplasamentului centralei energetice, a fost eliberat de rocile desprinse, înainte de realizarea efectivă a măsurilor de stabilizare. Pentru stabilizarea taluzului s-au folosit plase, fixări cu blocuri individuale și beton torcretat pentru plombe. Lucrările sporesc siguranța în zona afectată și protejează împotriva posibilelor căderi de pietre. Specialiștii au beneficiat de sprijinul a două camioane de foraj.





Noul pod al cancelarului Mutarea podului pentru Cancelaria Federală din Berlin



Efortul a solicitat de la experții în ridicarea de sarcini grele din Krefeld o capodoperă logistică și inginerescă.



SCANAȚI
și urmăriți videoclipul despre
deplasarea spectaculoasă
a „Südbrücke” din Berlin.

Berlinul este un oraș al marilor artiști și designeri – de la Karl Friedrich Schinkel la Bertolt Brecht și Paul Kalkbrenner. Ceea ce îi unește este stilul lor unic. În capitala federală a Germaniei, aceasta se manifestă în multe locuri, în diferite forme. Recent, și într-o compoziție din 1.500 de tone de oțel. La deplasarea „Südbrücke” de la sfârșitul lunii martie la Cancelaria Federală, „curatorii” de la Engineered Solutions și-au pus și ei amprenta – caracterizată prin excelență tehnică, precizie și dimensiune monumentală.



În mijlocul cartierului guvernamental din Berlin, încadrat de Spree, Cancelarie și viața urbană, a fost pusă în mișcare o structură într-un act în trei părți, care, pe lângă dimensiunile sale, a impresionat mai ales prin modul în care și-a găsit locul.

„185 de metri lungime, 6 metri înălțime și lățime și cântărind aproximativ 1.500 de tone – „Südbrücke” nu a fost un proiect obișnuit în sine. Și apoi râul Spree și-a adus contribuția, astfel încât cu siguranță nu a fost plictisitor pentru noi. Metru cu metru, am deplasat podul peste apă până când a ajuns în poziția finală”, explică Jens Fuchs, manager de proiect la Engineered Solutions.

Pod cu caracter și cerințe speciale

Caracteristica specială a podului de oțel este evidentă printr-o formă distinctivă în Z – o soluție sofisticată din punct de vedere arhitectural, care a adus cu sine provocări tehnice considerabile. „În timp ce la alte poduri centrul de greutate este în mijloc, acesta este dificil de gestionat la o construcție în Z”, explică Fuchs și continuă: „Ca urmare, podul tinde să se răsucescă. Exact aici a fost unul dintre cele mai mari obstacole. A trebuit să proiectăm întregul concept astfel încât sarcinile să se schimbe în mod constant în timpul deplasării. „Pentru inginerii în uniformă albastru deschis, aceasta a însemnat cea mai mare precizie – de la planificare până la implementare.

Totuși, forma specială nu a fost o întâmplare. Podul de nord existent are deja această geometrie – noul pod de sud urmărește în mod deliberat această construcție și se încadrează astfel în imaginea arhitecturală de ansamblu a capitalei federale.

De la prima linie până la capodopera finalizată

Cu câteva săptămâni înainte ca podul să înceapă să se miște, pregătirile erau deja în plină desfășurare. Kanzlerpark a devenit fără întârziere un șantier de construcții din centrul orașului, unde au

fost prestate servicii logistice complexe în condiții de spațiu restrâns. Podul de sud a trebuit mai întâi să fie asamblat din segmente individuale și sudat pe șantier, înainte de a putea fi ulterior pus în mișcare ca o unitate întreagă. În cele din urmă, patru traverse masive au format baza pentru așezarea pe o cale de împingere special construită. Podul a fost preluat în aceste puncte. Corpul din oțel a fost ridicat cu precizie milimetrică cu ajutorul așa-numitelor elevatoare în trepte, înainte ca suporturile de montaj să fie îndepărtate și să se elibereze calea pentru trei seturi SPMT cu un total de 68 de osii. Peste 1.000 de tone de echipamente au fost utilizate în timpul deplasării.

Tehnologie care pune în mișcare

Deplasarea efectivă a fost o compoziție perfect coordonată de diferite sisteme. Pe uscat, podul așezat pe SPMT a fost condus de la Kanzlerpark până la malul râului Spree pe o cale de împingere de aproximativ 60 de metri lungime. Această cale de împingere a continuat pe un ponton peste apă și a dus construcția mai departe în direcția Cancelariei. Calea a servit la menținerea în siguranță a „Südbrücke” pe traseu în timpul deplasării. „Fiecare etapă de lucru trebuia planificată și executată cu exactitate. Nu a existat loc pentru improvizație”, descrie Fuchs situația. „În centrul metropolei, sub ochii întregului oraș, deplasarea continuă a unui pod ca acesta și, în același timp, menținerea în permanență a controlului asupra distribuției sarcinii te face să transpiri puțin.”

Capodoperă inginerească

„Cel mai spectaculos moment a fost când podul a ajuns la Spree. În timp ce partea din spate a podului se afla încă pe malul Magnus-Hirschfeld, câteva sute de tone de oțel erau deja împinse peste apă pe calea de împingere poziționată pe pontonul din Spree”, descrie Fuchs pasajul solicitant și remarcă: „Este acel moment pentru care lucrezi luni de zile, în care totul stă nemișcat și te oprești din nou pentru o clipă înainte ca structura colosală să alunece peste apă.”

De îndată ce prima traversă a ajuns la a doua cale de împingere, bazată pe piloni, de pe malul Cancelariei, pontonul a fost eliberat și a putut reveni. A preluat următorul punct de sarcină, s-a întors din

nou spre mal și a continuat să transporte construcția. În acest proces recurent, podul a plutit peste Spree.

72 de ore de stare de urgență

Ațiunea acestei „epopei eroice” s-a desfășurat într-un interval de timp foarte scurt, de numai 72 de ore. Protagonistii din Krefeld au lucrat non-stop, în regim de 24 de ore. Zece oameni pe tură au asigurat ca realizarea magistrală să poată avansa fără pauză. „Ceea ce pare a fi doar câteva ore de muncă a fost rezultatul a doi ani de planificare și pregătire. În cele din urmă, totul se decide în aceste momente puține, dar decisive”, spune Fuchs. „Atunci coregrafia trebuie să decurgă fără probleme pe platformă.”

În inima Berlinului

Lucrările de montaj din Kanzlerpark nu le-au oferit specialiștilor de la Engineered Solutions aproape niciun spațiu de manevră – din punct de vedere spațial, logistic și al timpului. Străzile înguste, căile de acces întortocheate și volumul de trafic al unei metropole au făcut livrarea componentelor mari necesare corespunzător de complexă. La începutul anului, pe parcursul mai multor săptămâni, imaginea podului de sud a prins în sfârșit formă, bucată cu bucată, ca un colaj. Proiectul a fost susținut și de tehnologia macaralelor de la sucursalele Felbermayr din Bautzen și Dresda. O macara mobilă de 230 de tone și una de 650 de tone au devenit ciocanul și dalta – și au permis construcției să prindă formă pas cu pas.

Un proiect care conectează

Odată cu finalizarea lucrărilor, noul „Südbrücke” se integrează pitoresc în cartierul guvernamental din Berlin, consolidează dezvoltarea infrastructurii și creează o legătură suplimentară peste Spree.

Cu acest proiect, experții de la Engineered Solutions demonstrează încă o dată competența și know-how-ul tehnic de inginerie pe care le oferă Grupul Felbermayr. „„Südbrücke” ilustrează ceea ce suntem capabili să facem. Creăm soluții unice și viabile în adevăratul sens al cuvântului. Pentru noi nu există sarcini prea mari – doar cele care nu au fost încă gândite până la capăt”, rezumă Fuchs proiectul care lasă o linie fină în inima metropolei și combină în egală măsură perfecțiunea tehnică și cea artistică.

„Locuri de parcare” pe Dunăre

Debarcadere moderne mutate cu succes în Aschach

În locul în care giganți de oțel de mai multe tone forează prin adâncimile stâncoase ale malului Dunării, filiala Felbermayr, Domarin, nu este departe. Împreună cu departamentul de construcții de infrastructură Felbermayr, specialiștii în hidrotehnică din Bavaria au realizat două noi debarcadere în Aschach an der Donau. Cu echipamente grele, tehnologie de foraj de cea mai mare precizie și o coordonare strânsă între lucrările pe apă și cele pe uscat, infrastructura modernă pentru navigația fluvială ar putea fi finalizată conform planului la începutul anului 2026.

După debarcaderul pentru mărfuri uscate din Linz în 2021, debarcaderul Fischamündung în 2022, debarcaderul Wildungsmauer în 2023 și debarcaderul Brigittenau II în 2024 din Viena, Domarin a stabilit următoarea etapă importantă pentru navigația pe Dunăre cu debarcaderele „Lände Aschach” și „Öffentliche Lände Aschach” în numele viadonau. „Fiecare râu are propria limbă. Dunărea vorbește clar dacă știi să o citești. Această intuiție este crucială. Proiectele implementate cu succes de-a lungul Dunării arată că transformăm în mod fiabil această intuiție în soluții funcționale”, subliniază Martin Röche, șef de șantier cu experiență de la Domarin.

Muncă de precizie în condiții solicitante

Lucrările de construcție au început la sfârșitul lunii septembrie cu îndepărtarea



„**Navigația modernă are nevoie de o infrastructură modernă. Exact pentru acest lucru am creat baza în Aschach.**”

Martin Röche, Șef de șantier

pietrelor de construcție în apă, care au fost ulterior utilizate pentru a consolida terasamentul. Numai după aceea au început lucrările efective în albia râului. În decurs de patru săptămâni, cu un utilaj de foraj de 150 de tone, au fost realizate foraje cu un diametru de un metru și jumătate. Acestea au penetrat consolidarea taluzului din pietre de râu pentru construcții și straturile de pietriș până la roca de dedesubt. „Granitul și gnaisul impun cerințe ridicate oamenilor și mașinilor. Roca dură de silicat a masei de Boemia a făcut ca „adâncirea” forajelor tubate să fie deosebit de dificilă”, explică Röche și continuă: „Unele foraje au ajuns până la doisprezece metri sub baza Dunării. Cu un total de 23 de foraje, devine clar cât de amplă a fost această consolidare.” Umplerea forajilor cu un total de 1.200 de tone de pietriș a constituit baza pentru vibrarea ulterioară a țevelor masive din oțel, așa-numiții piloți. În noiembrie, experții de la Domarin au introdus piloții în albia râului în câteva săptămâni, în combinație cu o

macara cu cablu de 230 de tone și un sonet vibrator de 708 kilowați și 11 tone. Țevile de oțel, cu un diametru de 1,22 metri, o grosime a peretelui de 35 de milimetri și o lungime totală de până la 21 de metri, aveau o greutate unitară de până la 22 de tone.

Pontonul pentru sarcini grele „Kilian”

Pentru lucrările pe apă a fost folosit un adevărat colos: pontonul pentru sarcini grele „Kilian”, cu o forță portantă de 1.100 de tone. Pontonul folosit de specialiștii în inginerie hidraulică este unul dintre cele mai performante de acest gen și este special conceput pentru operațiuni solicitante. Cu o lungime de 82 de metri și o lățime de 11,40 metri, oferă o suprafață de lucru masivă care asigură stabilitate chiar și sub sarcini extreme. Dacă este necesar, pontonul este ancorat în sol prin intermediul a patru picioroange hidraulice - fiecare proiectat pentru sarcini de până la 200 de tone. Unitatea plutitoare este deplasată de împingătorul „Domarin 12”, care aduce pontonul exact în poziție. Configurația a fost completată de două barje, care au asigurat aprovizionarea cu 1.200 de tone de pietriș și 500 de tone de țevi de oțel în timpul lucrărilor de construcție direct de pe apă.

Lucrări pe apă și pe uscat perfect coordonate

Implementarea debarcaderelor pentru nave a necesitat

Duc D'Albe, care cântăresc până la 22 de tone, au atins o lungime de până la 21 de metri.



o coordonare strânsă între lucrările pe apă și cele de pe uscat. În timp ce Domarin a efectuat serviciile de inginerie hidraulică, departamentul de construcții de infrastructură Felbermayr a preluat măsurile de construcții complementare pe uscat. Acestea au inclus lucrări de excavare pentru alimentarea cu energie electrică de la mal, construirea fundațiilor podului, precum și exploatarea în retragere a vechiului debarcader și construirea celui nou, înălțat. „Tocmai la proiectele de acest tip devine evidentă marea forță a gamei noastre largi de servicii. Construcțiile hidrotehnice și de infrastructură sunt o echipă bine coordonată și lucrează mână în mână – aceasta este singura modalitate de a te descurca cu proiecte de această amploare”, rezumă șeful de departament Ivan Topalovic de la construcții de infrastructură Felbermayr.

Mai multă siguranță, eficiență și sustenabilitate pentru navigație

Odată cu finalizarea noilor locuri de acostare, infrastructura căilor navigabile a fost extinsă, iar condițiile-cadru pentru operarea durabilă a navelor au fost, de asemenea, îmbunătățite semnificativ. O componentă esențială a „locurilor de parcare” pentru navele de marfă este dotarea cu sisteme de alimentare cu energie electrică de la mal. Acestea permit

navelor acostate să își oprească generatoarele diesel și să utilizeze în schimb o sursă de energie mai silențioasă și cu emisii reduse. Noile debarcadere din Aschach sunt, prin urmare, un exemplu de proiecte moderne de construcții hidrotehnice. Prin implementare, filialele Domarin și Felbermayr arată cum se combină cerințele economice și ecologice – și consolidează în mod durabil Dunărea ca axă de transport eficientă pentru navigația fluvială.

Pentru umplerea piloților au fost utilizate în total 1.200 de tone de pietriș.



Greii globali

De la terminalul albastru pentru încărcături grele până în inima verde a Austriei, pentru interior și exterior



Între noiembrie 2025 și aprilie 2026, Felbermayr a efectuat aproximativ 35 de transporturi grele către Leoben, mai precis la terenul fabricii voestalpine – și a așezat componentele de câteva tone la fața locului cu precizie milimetrică, cu ajutorul unor ridicări precise în tandem. Până la sfârșitul anului 2027, în Donawitz va fi construită o instalație de cuptor cu arc electric.

Într-o ridicare în tandem, un LTM 1650 și un LTM 1450 au adus în poziție macaraua de încărcare de 134 de tone.



Grinzile de macara cu lungimea de până la 32 de metri au fost transportate noaptea de la terminalul de mărfuri grele din Linz la Leoben.



Capodopera logistică în coproducție austro-italiană a fost caracterizată

de dimensiuni extreme, planificare complexă a traseului și cooperare strânsă peste granițele naționale. Traseul a trecut prin porturi maritime internaționale, căi navigabile interioare și, în cele din urmă, pe șosea până „în inima” Stiriei. „A fost un proiect extrem de solicitant, în care un număr mare de roți dințate mari și mici au trebuit să se îmbine”, descrie managerul de proiect Francesco Gasparotto dimensiunea acestui proiect logistic internațional.

Transporturi mari spectaculoase

Călătoriile componentelor grele de câteva tone au început la mii de kilometri distanță: în Thailanda și Turcia. Încărcătura a pornit spre Austria pe două rute diferite – prin portul Anvers, precum și prin Constanța, la Marea Neagră, înainte ca rutele să se intersecteze în portul Linz. Acolo, specialiștii în mărfuri grele de la Felbermayr au preluat transportul din navigația interioară pe șosea. „De la Linz a devenit palpitant. În fața noastră se afla cea mai solicitantă secțiune, transportul rutier prin Austria, și, odată cu aceasta, responsabilitatea de a duce componentele în siguranță la destinație”, explică Gasparotto.

Mai multe componente au prezentat provocări extraordinare pentru echipa de proiect albastru deschis: Traverse de macara cu lungimi de până la 32 de metri, înălțimi de 3,65 metri și greutatea de până la 77,5 tone. Combinația dintre lungime și înălțime a reprezentat o provocare chiar și pentru specialiștii cu experiență în logistica încărcăturilor grele. Componentele de câteva tone puteau fi deplasate doar pe „combinații speciale THP cu 12 axe” - cu o înălțime totală care a epuizat înălțimea de transport admisă până la ultimul milimetru. Pe lângă grinzile

de macara, în special patru pachete cu dimensiunile de 9,61 x 7,26 x 2,40 metri și 24 de tone fiecare, precum și alte patru cu 7,99 x 6,86 x 2,40 metri și 19 tone fiecare, au solicitat mult planificatorii de traseu și a șoferii.

Planificarea traseului ca competență-cheie

Planificarea traseului a fost cel puțin la fel de solicitantă ca și transporturile în sine. Inițial, a fost planificată o rută prin Viena, deoarece fuseseră anunțate mai multe șantiere de construcții de-a lungul legăturii directe de la Linz la Leoben. În plus, autoritățile au solicitat analize detaliate – pentru mai multe tuneluri din zona Leoben a fost efectuată o scanare laser 3D pentru a simula trecerea și a o asigura cu precizie milimetrică. Abia ce au fost acordate autorizațiile și o alunecare de teren pe ruta planificată în zona Pinkafeld a creat un nou obstacol și i-a obligat pe specialiștii în transporturi grele din Veneția să refacă complet planificarea.

În cele din urmă, ruta directă pe A9 a putut fi realizată. Dar aici a fost necesar să se planifice cu meticulozitate momentul. Două pachete au putut fi transportate încă la începutul lunii martie, înainte de amenajarea unor șantiere de construcții pe A9. Apoi a fost nevoie de răbdare până când a fost adaptată dirijarea traficului și a fost din nou posibilă o trecere sigură. La mijlocul lunii aprilie, au putut fi efectuate ultimele dintre cele 35 de transporturi.

Sarcina grea întâlnește precizia

Construcția din oțel a început deja în toamna anului 2024 la sediul fabricii voestalpine din Donawitz. Prin urmare, pentru Tehnologie de transport și ridicare din Graz a fost un adevărat meci acasă. La comanda unei firme de construcții din oțel, experții în ridicări grele au preluat lucrările centrale de ridicare pentru noua construcție a două cuptoare electrice pentru producția de oțel. Printre cele mai

spectaculoase ridicări s-au numărat două macarale de încărcare, fiecare cântărind 134 de tone. După transportul inițial cu ajutorul SPMT, componentele au fost aduse în poziție prin ridicare în tandem cu un LTM 1650 și un LTM 1450. Ridicările unui pod de aliaj de 88 de tone și ale unui rezervor de abur saturat de 95 de tone pentru recuperarea căldurii au fost, de asemenea, efectuate prin ridicare în tandem. „Astfel de operațiuni necesită un grad ridicat de flexibilitate. Multe decizii trebuie luate în scurt timp și puse în aplicare direct la fața locului”, descrie dinamica de pe șantier Anton Holzschuster, colaborator extern cu experiență în tehnologia de transport și ridicare.

Lucru în echipă peste granițele naționale

Proiectul arată în mod impresionant cât de perfect coordonată este cooperarea dintre locațiile Grupului Felbermayr. În timp ce filiala din Veneția a fost responsabilă de planificarea operațională, colegii din Wels au oferit sprijin la verificarea traseului și la distribuire și supraveghere servicii și mărfuri. Transbordările au avut loc în terminalul pentru încărcături grele din Linz. În cele din urmă, angajații filialei Graz au efectuat descărcarea și punerea în operă a componentelor la sediul fabricii din Donawitz. „Cooperarea transfrontalieră a fost crucială pentru succesul proiectului. Fiecare locație și-a adus punctele forte – și tocmai acest lucru face posibil astfel de proiecte. În special șoferii noștri au făcut o treabă extraordinară”, subliniază Alessandro Stradiotto, managerul sucursalei Felbermayr-Italia.

După aproximativ un an de planificare intensivă și câteva luni de implementare, Gasparotto trage o concluzie pozitivă: „A fost un efort extrem de solicitant, cu multe sarcini paralele, ajustări pe termen scurt și provocări neprevăzute. În același timp, tocmai aceste aspecte au făcut operațiunea atât de interesantă. Ceea ce rămâne este mai mult decât un proiect major finalizat cu succes. Este un exemplu impresionant că putem depăși orice provocare printr-o cooperare excelentă și un angajament real.”

FOTOGRAFII: MICHAEL RUDOLPH



SCANAȚI
și cufundați-vă în lucrările
captivante ale departamentului
Felbermayr al activităților de
construcție Spittal.

Camioanele basculante au efectuat aproximativ 8.000 de curse către depozitul de pietriș.

Tratamentul lacului de acumulare

Expertiză în construcții subterane pentru protecția împotriva inundațiilor

Pentru a preveni inundațiile în zona capătului de acumulare al centralei energetice Paternion an der Drau, departamentul Felbermayr pentru activități de construcție Spittal din localitatea Mauthbrücke curăță la intervale regulate o secțiune de aproximativ 800 de metri lungime. Lucrările la Drava au loc la fiecare doi-trei ani, exclusiv în lunile de iarnă, din decembrie până în aprilie.

Sarcina noastră este să curățăm lacul de acumulare astfel încât funcționarea centralei electrice să fie asigurată pe termen lung”, explică directorul adjunct Ferdinand Wirmsberger, conductorul de sector al activităților de construcții Spittal. În acest scop este utilizat un excavator Liebherr LH 984 de 130 de tone echipat cu braț lung. Mai întâi, materialul este desprins de pe mal până la mijlocul râului Drava, care are o lățime de aproximativ 90 de metri, până când se creează o cale de rulare de aproximativ 30 de metri lățime în albia râului. Aceasta constituie baza pentru transporturile ulterioare și accesibilitatea sigură a zonei.

Îndepărtarea și prelucrarea a aproximativ 110.000 de metri cubi

După realizarea căii de rulare, excavatorul este transformat pentru a încărca materialul pentru transportul de evacuare. Trei autobasculante transportă materialul excavat pe o distanță de aproximativ 800 de metri până la un depozit de pietriș, unde este prelucrat în continuare. În total, au fost mutați aproximativ 110.000 de metri cubi – ceea ce corespunde aproximativ 8.000 de curse ale autobasculantelor.

Lucrări de iarnă într-un interval de timp scurt

Perioada de construcție, de două luni și jumătate până la trei luni, se încadrează într-un interval restrâns, între ianuarie și aprilie. Se lucrează pe orice vreme și la orice temperatură. Pentru a utiliza în mod optim nivelul scăzut al apei, specialiștii din Spittal încep adesea deja la ora 3 dimineața. Excavatorul lucrează direct în apă. Chiar și la nivel scăzut al apei, nivelul apei este cuprins între un metru și jumătate și patru metri.

Randament zilnic ridicat în timpul exploatării

Performanța logistică este corespunzător ridicată: Aproximativ 250 de încărcături de benă sunt transportate zilnic. Numai necesarul de combustibil este de aproximativ 1.500 de litri de motorină pe zi, în total circa 80.000 de litri pe întreaga perioadă de construcție. „Combinăția dintre perioada scurtă de construcție pe timp de iarnă, lucrările în ape adânci și serviciile logistice extinse solicită mult din partea echipei noastre. Prin planificare atentă și procese bine coordonate, putem îndeplini în mod fiabil această sarcină pentru clientul nostru”, rezumă Wirmsberger.





Demonstrație de forță

Lucrări de ridicare și asamblare pentru producția de oțel



Începând cu aprilie 2025, Felbermayr Transport- und Hebetchnik preia serviciile centrale de ridicare, montaj și logistică pentru construcția noii fabrici de oțel electric la sediul fabricii voestalpine din Linz. Între ridicarea în tandem, transporturile speciale și componentele cu greutatea de peste 100 de tone, specialiștii în ridicarea de greutatea mari de la locația Felbermayr din Linz asigură desfășurarea fără probleme a construcției pe unul dintre cele mai importante șantiere industriale din Austria.

Cu programul de investiții și transformare „TransMet”, voestalpine stabilește cursul pentru viitorul producției de oțel. Începând cu 2027, cuptoarele cu arc electric vor aduce o contribuție semnificativă la producția de oțel cu emisii reduse de dioxid de carbon. Pentru implementarea proiectului mare sunt necesare în același timp numeroase companii și meserii. În centrul evenimentelor: Felbermayr Transport- und Hebetchnik. Din luna aprilie a anului trecut, Felbermayr sprijină construcția noii uzine de oțel electric din Linz. Sarcinile variază de la servicii clasice de ridicare, la punerea în operă cu ajutorul modulelor autopropulsate pentru încărcături grele cu 14 axe, până la lucrări complexe de asamblare.

Construcția instalației în format XXL

Echipa condusă de directorul sucursalei, Michael Maier-Bauer, joacă deja un rol-cheie în construcția halei. În total, se construiesc trei hale pentru viitoarea producție de oțel. Deja pentru montajul căilor de rulare ale macaralei, 22 de grinzi ale căii de rulare a macaralei, cu greutatea individuale de până la 90 de tone, sunt ridicate de o macara pe șenile de 750 de tone. În plus, specialiștii montează în total șase macarale pentru hale. Patru dintre acestea au fost deja instalate. În prezent, experții din divizia Felbermayr Engineered Solutions realizează o altă macara pentru hale, iar o a șasea este deja în planificare.

Competența Felbermayr în sarcini grele este, de asemenea, solicitată pentru componentele instalației pentru cuptoarele electrice. Printre altele, au fost instalate două acumulatori de abur de 95 de tone, o turbină de aburi și suportul cuptorului, format din cinci componente individuale. Cea mai grea piesă individuală a suportului cuptorului cântărea 47 de tone. Felbermayr a furnizat echipamentul tehnologic de acces necesar cu platforme de lucru la înălțime de la sucursalele din toată Austria. Au fost utilizate echipamente cu înălțimi de lucru de până la 103 metri. În momentele de vârf, au fost utilizate simultan în total 55 de stivuitoare și platforme. Lucrările au fost deosebit de complexe din cauza spațiului limitat.

„Multe componente trebuie poziționate cu precizie milimetrică în cele mai înguste spații. Furnizarea tehnologiei potrivite la momentul potrivit este crucială”, sunt de acord șeful de operațiuni Karl Berghuber și Maier-Bauer.

Greutăți mari la înălțimi mari

Sistemul de desprăfuire al noii fabrici de oțel electric joacă un rol-cheie în construcția instalației. Componentele individuale ating greutatea de până la 110 tone și sunt montate la înălțimi de peste 40 de metri. Pentru aceste lucrări a fost utilizată întreaga gamă de macarale – de la macaraua urbană de 45 de tone până la macaraua mobilă de 650 de tone. Secțiunile individuale de asamblare au necesitat chiar ridicări în tandem cu două macarale de 650 de tone.

Un moment a rămas în special în amintirea lui Maier-Bauer: ridicarea unei componente a conductei de desprăfuire, cu o greutate de aproximativ 65 de tone, la sfârșitul lunii aprilie. Componenta a fost mai întâi ridicată, apoi introdusă cu precizie într-o structură de oțel și, în cele din urmă, rotită la 90 de grade pentru a putea fi conectată la sistemul de desprăfuire existent. „Am avut nevoie de aproape o zi întreagă de lucru pentru această ridicare. Componenta a trebuit să fie ghidată cu precizie milimetrică prin structura de oțel existentă. Uneori chiar simți că treci un fir prin urechea acului, doar că acest fir are un diametru mai mare de șase metri”, își amintește Maier-Bauer.

Numeroase tipuri de activitate

Cu toate acestea, complexitatea reală constă mai puțin în ridicările individuale, cât mai degrabă în coordonarea numeroaselor procese de pe un șantier de construcții mare. Diferite tipuri de activități, sute de angajați, mai multe companii executante și progresul în continuă schimbare al construcției trebuie să fie coordonate cu precizie. „Datele

**SCANATI**

și experimentați lucrările spectaculoase de ridicare și montaj la noua oțelărie electrică.

Spațiul limitat și sarcinile grele au transformat multe operațiuni de ridicare în lucrări de precizie.

de livrare se amână, ferestrele de montaj se schimbă în scurt timp, iar spațiile de depozitare libere sunt rare. Orice ajustare poate avea efecte asupra etapelor de lucru ulterioare. Adesea trebuie să reacționăm foarte flexibil”, descrie Maier-Bauer și adaugă cu apreciere: „Acest lucru necesită și angajați pe care te poți baza sută la sută. În acest sens suntem cel mai bine echipați.”

Această fiabilitate face din Felbermayr un partener important pe șantier. Filiala din Linz a primit întăriri de la departamentul Engineered Solutions de la Felbermayr. La începutul lunii iunie, colegii din Krefeld au sprijinit montajul unei macarale pentru hală cu un sistem de ridicare cu cabluri.

Multimodal

Proiectul are dimensiuni internaționale și din punct de vedere logistic. Numeroase



”

Aproape niciun alt proiect nu combină atât de multe sarcini diferite, iar exact acest lucru îl face deosebit de interesant.

Proc. Michael Maier-Bauer

Conducere sucursală

componente sunt livrate din Polonia, Italia sau Republica Cehă. Pe lângă transporturile pe șosea, unele părți ale instalației sunt livrate și pe cale maritimă la terminalul de încărcături grele. Conceptele de transport

multimodal ale Grupului Felbermayr asigură condițiile ca elementele de mari dimensiuni să poată fi aduse la timp în incinta fabricii.

Proiect industrial cu efect de semnal

Pentru Maier-Bauer, noua oțelărie electrică este unul dintre cele mai importante proiecte Felbermayr din ultimii ani. „Rareori se întâlnesc atât de multe competențe Felbermayr pe un singur șantier. De la transportul greu la punerea în operă și până la lucrări complexe de ridicare și montaj, competențele din gama de servicii Felbermayr se completează perfect”, subliniază Maier-Bauer. Odată cu finalizarea planificată la începutul anului 2027, serviciile extinse de ridicare, montaj și logistică vor fi avut o contribuție importantă la realizarea noii oțelării electrice.



Giganți sub presiune
Jozef Hermans
asamblează prese la
superlativ în Anglia

Când coloșii de oțel de mai multe tone se îmbină încet pentru a forma instalații de presare gigantice, filiala Felbermayr, Jozef Hermans Industrieanlagen, oferă o nouă putere. În Gloucester, Marea Britanie, specialiștii olandezi în sarcini grele au asamblat de la începutul lunii martie două instalații gigantice de prese pentru producătorul german de prese Andritz Schuler. În aproximativ nouă săptămâni, au fost asamblate prese industriale cu o forță de presare de 1.600, respectiv 3.500 de tone.

Acolo unde, de obicei, se produc în serie piese din tablă pentru industria auto, domnea o atmosferă specială de sarcini grele. La sediul furnizorului auto G-TEKT, Jozef Hermans a instalat două prese mecanice mari, ale căror componente aveau deja dimensiuni impresionante.

La cea mai mică dintre cele două instalații, echipa de montaj Oranje din jurul directorului general Jos Hermans a mutat, printre altele, o masă inferioară de 164 de tone, un piston de 90 de tone și un cap de presă premontat cu o greutate de 240 de tone. Presa de 3.500 de tone a fost și mai impresionantă: Aici au fost poziționate, printre altele, o masă inferioară de 294 de tone, un piston de 190 de tone și o coroană de presă de 360 de tone. „Presa de 3.500 de tone este una dintre cele mai mari instalații de acest tip din lume. Cu fiecare ansamblu montat se putea vedea cum instalația prindea viață bucată cu bucată. Nu vezi așa ceva în fiecare zi”, subliniază Hermans dimensiunile acestui proiect.

Decor unic pentru sarcini grele

În incinta companiei a fost o imagine impresionantă. Grinzi pentru sarcini grele de până la 16 metri lungime, sisteme de ridicare ghidate pe șine și parcul auto al companiei Hermans au determinat acțiunea timp de săptămâni întregi. Elementul central a fost un sistem de tip pod rulant Enerpac cu o capacitate de ridicare de 1.100 de tone, susținut de un SPMT cu zece axe din parcul de echipamente al departamentului Engineered Solutions al Felbermayr, o macara pick-and-carry și un vehicul autopropulsat Greiner Sefiro.

De remarcat a fost și utilizarea practică a echipamentului Hofmann achiziționat recent: La doar câteva săptămâni după integrare, sistemele au sprijinit lucrările din Gloucester. „Noile sisteme s-au dovedit excelente la prima utilizare majoră și ne-au oferit flexibilitate suplimentară”, subliniază Hermans.

În special la proiectele de o asemenea amploare, tehnologia performantă și pregătirea temeinică merg mână în mână. Pentru ca ansamblurile să poată fi asamblate ulterior ca pietrele unui mozaic, munca efectivă începe cu mult înainte de prima ridicare - pe masa de desen. Faza de inginerie este decisivă pentru succesul ulterior: „Cu câteva săptămâni înainte, am petrecut nenumărate ore cu calcule



”

Este impresionant să vezi cum o instalație de această dimensiune prinde contur pentru prima dată.

Jos Hermans
Director general

statice și simulări pe ecran. Dar a devenit decisiv doar la fața locului, în practică. Aici s-a văzut cât de curat am lucrat. Acesta a fost adevăratul test pentru noi”, descrie Hermans.

Un semn puternic pentru Europa ca locație industrială

Derularea proiectului a adus cu sine provocări suplimentare. Întârzierile la transporturile grele au afectat programul cu aproximativ trei săptămâni. Cu toate acestea, prin coordonare intensivă și un nivel ridicat de angajament, experții în transporturi grele au reușit să recupereze o mare parte din acest timp. În cele din urmă, întârzierea totală a fost redusă la doar aproximativ o săptămână.

În ciuda provocărilor, Hermans privește pozitiv proiectul. „Suntem deosebit de încântați să vedem că se continuă să se investească în astfel de instalații industriale mari în Europa. Astfel de proiecte creează perspective, consolidează poziția industrială și arată că producția modernă va continua să aibă locul său în Europa în viitor. Pentru noi, în calitate

de specialiști în mutări industriale, este deosebit de minunat să facem parte din această dezvoltare”, subliniază Hermans.

Odată cu finalizarea cu succes din Gloucester, Jozef Hermans își subliniază încă o dată competența în sectorul internațional al încărcăturilor grele și al montajului, oferind astfel o nouă putere instalațiilor industriale.



În Gloucester, fiecare centimetru a contat la punerea în operă a componentelor care cântăreau tone.

Duet din oțel

Ridicarea în tandem pentru rezervoarele de gaz din Linz



SCANATI
și experimentați
impressionanta ridicare
în tandem de aproape.

La mijlocul lunii mai, la Bosch Engineering Center din Linz, Felbermayr Tehnologie de transport și ridicare a făcut să alunece pe teren două rezervoare de gaz cu o greutate de peste 80 de tone. În viitor, rezervoarele vor fi utilizate pentru alimentarea cu hidrogen în locație, contribuind astfel la cercetarea și dezvoltarea surselor alternative de energie. Ridicarea a necesitat o pregătire precisă, o tehnică specială de fixare și o ridicare în tandem cu precizie milimetrică.

Deja de la începutul anului, Felbermayr a preluat transportul special al celor două rezervoare de la Kreuztal, Renania de Nord-Westfalia, la Linz. Acestea au fost livrate pe un semiremorcă cu platformă joasă cu opt osii, înainte ca ambele rezervoare să fie descărcate și depozitate temporar la sediul companiei. Rezervoarele au putut fi instalate numai după obținerea certificatelor necesare.

Planificare cu viziune

Pregătirile pentru ridicarea ulterioară și asamblare au început deja cu depozitarea intermediară pe terenul fabricii. Deoarece cei doi coloși trebuiau poziționați astfel încât să rămână suficient spațiu pentru macarale. „Era deja clar în timpul depozitării temporare: Zona de depozitare pentru cele două rezervoare nu trebuie să afecteze ulterior suprafețele de amplasare ale macaralelor. Prin urmare, întreaga logistică a trebuit planificată cu o atenție deosebită”, explică Thomas Pamminger, șeful departamentului de macarale și transport național din Wels.

Cele două containere, cu o lungime de aproximativ 18 metri și un diametru de aproximativ 2 metri, vor forma în viitor infrastructura necesară pentru diverse aplicații cu hidrogen. Astfel, în locația Bosch-Engineering Center se creează o componentă decisivă pentru dezvoltarea și testarea soluțiilor energetice orientate spre viitor.

Ridicarea în tandem

În toate locațiile, experții în macarale din Wels și Linz au realizat cu succes ridicarea cu o macara mobilă de 650 de tone și una de 160 de tone. Macaraua de 650 de tone a fost furnizată de filiala din Linz. În timp ce macaraua principală ghida sarcina, macaraua auxiliară a preluat mișcarea de rotație controlată a rezervorului. Procesul a necesitat cea mai mare precizie. Mai întâi, ambele macarale au ridicat primul rezervor. Apoi, macaraua auxiliară a eliberat cablul într-un mod controlat și a ghidat rezervorul pas cu pas din poziția orizontală în poziția verticală. Doar atunci macaraua principală a putut așeza rezervorul cu precizie milimetrică pe bolțurile din fundație. Pentru lucrările de ridicare au fost achiziționate în mod special verigi și chingi speciale,

pentru a putea ridica sarcinile în mod corespunzător și în siguranță. „Instalarea rezervoarelor de gaz face aproape parte din activitatea noastră zilnică. De obicei, însă, mutăm containere mult mai mici. De data aceasta, pe program erau două rezervoare de această dimensiune”, descrie Pamminger operațiunea „măreață”. În cele din urmă, ambele rezervoare au putut fi fixate cu șuruburi și bolțuri de către montatorii beneficiarului. După aproximativ trei ore, ambele rezervoare au fost ridicate și se înalță spre cer, fiind vizibile de departe.

Pentru Pamminger, însă, proiectul are o semnificație dincolo de performanța tehnică: „Clientul ne însoțește de mulți ani ca partener de încredere. Este cu atât



De la stânga la dreapta: Safet Catic, Karl Berghuber și Peter Starchon s-au ocupat de implementarea cu succes a ridicării.

mai plăcut să vedem că munca noastră va contribui în viitor la dezvoltarea în continuare a tehnologiilor pe bază de hidrogen. Proiecte ca acesta arată ce rol pot juca în viitor sursele moderne de energie.”

Într-o ridicare în tandem coordonată cu precizie, cele două macarale au adus rezervoarele în poziție.





Locuințe la gara locală

Proiect major de construcție în centrul orașului Wels

Din august anul trecut, clădirile în roșu au început să apară în zona gării locale din Wels. Pe terenul unui fost magazin de bricolaj, compania de construcții supratereane și industriale Felbermayr, împreună cu partenerul său Arge Gerstl Bau, realizează un total de 231 de apartamente în mai multe etape de construcție. Căramidă cu cărămidă, un „cartier” crește în înălțime și formează unul dintre cele mai mari proiecte rezidențiale din centrul orașului Wels.



Construcții rezidențiale cu cerințe speciale

Pentru specialiștii în construcții de la Felbermayr, care se regăsesc de obicei într-un mediu de șantier format din pereți cavi și beton prefabricat, construcția masivă din cărămidă nu este un teritoriu complet nou, dar nu face în niciun caz parte din viața de zi cu zi pe șantier.

„Clădirea doi se dovedește a fi dificilă. Acolo se construiește un acoperiș înclinat cu trei coame, a cărui geometrie ne solicită foarte mult. Suprafețele acoperișului se intersectează de mai multe ori, terasele întrerup structura acoperișului și, în plus, este integrată o mică zonă de acoperiș plat,” descrie Marko Pranjic, tehnician în construcții supratere și industriale, provocarea care trebuie depășită și continuă: „Lucrurile sunt complicate și mai mult de faptul că nu există deloc streșini, iar acoperișul este la același nivel cu fațada exterioară. O sarcină de construcție care necesită precizie până la cel mai mic detaliu.”

Pe lângă aspectele structurale, realizarea simultană a mai multor clădiri necesită, mai presus de toate, un grad ridicat de coordonare. „Deoarece toate clădirile rezidențiale se află în diferite faze de construcție, este necesară o imagine de ansamblu deosebit de bună pe acest șantier. Procesul de construcție paralel asociat și coordonarea detaliată fac procedeul de construcții deosebit de complex,” explică Pranjic.

Competență concentrată Felbermayr

Aproape o duzină de experți în construcții de la Felbermayr se asigură că proiectul de construcție nu pierde din viteză. Echipa de

construcții albastru-deschis a primit sprijin de la departamentul de construcții de linii Felbermayr. Începând din martie, acesta a efectuat lucrări extinse de canalizare și conducte în aproximativ șapte săptămâni.

Competența vastă a Felbermayr este evidentă și în logistica șantierului. Transportul de materiale și echipamente se efectuează cu un total de șapte camioane din parcul auto propriu. În plus, Felbermayr pune la dispoziție una dintre cele trei macarale pentru construcții de suprafață, precum și excavatoare cu o greutate de lucru de până la 25 de tone și generatoare pentru alimentarea cu energie electrică a macaralelor.

Impresionante sunt și dimensiunile proiectului: În primele două etape de construcție vor fi prelucrate aproximativ 1.000 de tone de oțel, aproximativ 12.000 de metri cubi de beton și aproximativ 220.000 de cărămizi.

„Colaborarea strânsă și bazată pe parteneriat dintre echipele Gerstl și Felbermayr joacă un rol important în menținerea ritmului ridicat de lucru pe șantier. Pe un astfel de șantier, fiecare mișcare trebuie să se îmbine cu următoarea. Când coordonarea, încrederea și angajamentul se potrivesc, se creează un ritm adecvat pe șantier, în ciuda numeroaselor lucrări paralele,” subliniază Pranjic.

Odată cu proiectul de construcție de la gara locală, în următorii ani vor fi create noi spații rezidențiale urbane în centrul orașului Wels. În același timp, Felbermayr-Construcții supratere arată într-un mod impresionant cum funcționează construcția de locuințe. ■

Proiectul de construcție rezidențială al Welser Heimstätte este împărțit în trei faze de construcție și cuprinde în total cinci clădiri rezidențiale. Lucrările la primele două faze de construcție sunt deja în plină desfășurare. S-a început la sfârșitul verii, mai întâi cu clădirile trei și patru. A urmat apoi clădirea doi, după ce zonele de parcare subterană ale primelor două clădiri au putut fi conectate între ele. În prezent, lucrările de construcție la roșu la clădirea doi se desfășoară încă până la sfârșitul lunii august. În timp ce lucrările de construcție au început deja la clădirea trei, clădirea patru se apropie de finalizare. În același timp, a doua fază de construcție a început deja în februarie 2026 cu clădirea unu. În plus, lucrările la clădirea cinci urmează să înceapă până la sfârșitul acestui an. Predarea primei faze de construcție este planificată pentru toamna anului 2027, a celei de-a doua faze de construcție pentru toamna anului 2028.

FOTOGRAFII: DANIEL COBAN



Cu echipament greu, specialiștii de la Felbermayr au mutat aproximativ 8.000 de metri cubi de material de pământ.

Prinderea rădăcinilor Danner recultivă zona șantierului de construcții de la podul Aurach

Acolo unde macaralele și tehnologia pentru sarcini grele și-au încheiat munca, începe o nouă sarcină: să lăsăm natura să prindă din nou rădăcini. Exact aici intervine Danner Landschaftsbau, filiala Felbermayr, și se asigură că, din toamna anului 2023, în jurul podului Aurach va apărea din nou verdeață nouă.



La începutul anului 2024, macaraua pe șenile LR 11000 de 1.000 de tone a oferit un adevărat spectacol cu operațiuni nocturne spectaculoase și demontarea structurilor de susținere a exploatării în retragere de până la 72 de metri lungime și 240 de tone greutate. Acolo unde anterior s-a ridicat, s-a defrișat și s-a modelat, Danner Landschaftsbau lucrează acum pentru a compensa intervențiile în natură și pentru a dezvolta zonele în mod durabil. La comanda Arge, lucrările au început deja în toamna anului 2023. În primul rând, specialiștii în amenajări peisagistice au asigurat pământul armat și digul podului provizoriu împotriva eroziunii cu ajutorul covorașelor din nucleu de cocos și al ecologizării prin pulverizare. Ulterior, Asfinag, în calitate de autoritate contractantă a Arge, a încredințat companiei Danner măsuri extinse de ecologizare, recultivare, consolidare a terasamentelor și plantare. Majoritatea lucrărilor au putut fi finalizate până în luna mai a acestui an. Cu toate acestea, pentru Danner, faza de creștere și dezvoltare pe mai mulți ani a zonei care urmează să fie renaturalizată abia începe.

Peste 10.000 de metri pătrați de teren recultivat

Peste 10.000 de metri pătrați de suprafață vor fi reamenajați în jurul podului Aurach. Spectrul de servicii variază de la însămânțare până la ecologizare specială prin pulverizare, precum și recultivarea prevăzută de autorități a suprafețelor de teren utilizate în timpul construcției. O atenție deosebită a fost acordată unor terasamente abrupte. Pentru a le asigura și a minimiza eroziunea de suprafață, experții în amenajări peisagistice din Vorchdorf au așezat țesături din nucleu de cocos și paie în anumite zone. Plasa naturală stabilizează taluzul și, în același timp, îmbunătățește aderența semințelor aplicate. „Creăm aici baza pentru ca natura să se poată

dezvolta din nou pe termen lung. Prin urmare, ecologizarea este mult mai mult decât o lucrare finală, este o parte esențială a întregului proiect”, explică Roman Lassmann, director de sucursală la Danner Landschaftsbau.

Împădurire conform unor prevederi clare

O parte esențială a lucrărilor rezultă direct din cerințele Asfinag. Zonele defrișate permanent trebuie replantate cu arbori indigeni prin zone de împădurire de înlocuire, conform unui plan de plantare stabilit. Lucrările corespunzătoare au început la mijlocul anului 2025. În acest scop, au fost definite aproximativ o duzină de parcele, care au fost recultivate treptat. În total, experții în uniformă verde închis au putut planta peste 4.000 de plante cu rădăcini goale. Pentru a proteja culturile tinere, se folosesc ecrane speciale de confidențialitate și huse de protecție, care sunt concepute pentru a preveni deteriorarea prin mușcături de către animalele sălbatice și deteriorarea prin măturare. Aceste huse de protecție sunt atașate de țărui și de salcâm înfipti în pământ și sunt menite să favorizeze dezvoltarea puieților în primii ani.

În plus, Danner a ridicat un gard de protecție a culturilor pe un teren pentru a proteja această zonă de reîmpădurire de înlocuire împotriva mușcăturilor animalelor sălbatice. „În special culturile tinere sunt sensibile. Fără măsuri de protecție, animalele sălbatice pot provoca daune mari într-un timp scurt. De aceea, monitorizăm și însoțim dezvoltarea împreună cu supravegherea ecologică a construcțiilor timp de mai mulți ani”, explică managerul de proiect Danner, Philipp Öllinger.

Natura își urmează propriile reguli

Spre deosebire de proiectele clasice de construcții, succesul ecologizării și plantării poate fi controlat doar într-o măsură limitată. Vremea, precipitațiile și dezvoltarea vegetației, precum și calitatea solului au o influență semnificativă asupra progresului proiectului.

Această particularitate este evidentă și în utilizarea echipamentelor. Mașinile mari joacă un rol redus pe suprafețele abrupte. Multe zone sunt realizate manual. Lopețile și târnăcoapele caracterizează munca de zi cu zi mult mai mult decât utilajele grele. Doar autovehiculele cu pulverizator sunt utilizate ocazional. „Natura își urmează propriile reguli. O structură poate fi planificată cu exactitate, dar vegetația se dezvoltă individual și pe parcursul mai multor ani și decenii. Tocmai în aceasta constă provocarea și, în același timp, caracterul special al muncii noastre”, descrie Öllinger. După finalizarea lucrărilor principale, începe o fază de îngrijire și supraveghere de mai mulți ani. Îngrijirea creșterii din primul an este urmată de mai mulți ani de îngrijire a dezvoltării. Printre acestea se numără, printre altele, lucrările de cosit, măsurile de irigare și monitorizarea continuă a culturilor. Astfel, în jurul podului Aurach, plantă după plantă, se creează din nou un peisaj care combină natura și infrastructura.



Cu multă muncă manuală, specialiștii în amenajări peisagistice de la Danner se asigură că în jurul podului Aurach se creează din nou verdeată nouă.



SCANATI

și asistați de aproape la
impresionanta utilizare
pentru sarcini grele.

O casă se ridică Muncă milimetrică în Mühlviertel

La sfârșitul lunii martie, transportatorii de mărfuri grele cu un parc auto XXL au efectuat o mutare de un tip special – fără cutii de carton, dar cu aproximativ 25 de tone de balast. Comuna Grünbach din districtul Freistadt din Austria Superioară a fost martora unei operațiuni spectaculoase cu încărcături grele. Experții de la Felbermayr Transport- und Hebetchnik au mutat fără întârziere o fostă casă de locuit. Un proiect care chiar și pentru profesioniștii cu experiență în ridicări grele era orice altceva decât obișnuit.

Idila rurală, altfel liniștită, a localității cu aproape 2000 de locuitori din Mühlviertel a fost întreruptă timp de două zile în martie, când dintr-o dată o întreagă casă de locuit atârna de cârligul macaralei. „În cei 36 de ani de activitate profesională, nu am mai văzut o astfel de mutare”, glumește managerul de proiect Herbert Gruber de la departamentul de montaj din Linz. Pregătirea pentru operațiunea spectaculoasă a început deja cu o zi înainte de ridicarea efectivă.

Spațiu limitat pentru tehnologie mare

Chiar înainte ca macaraua să poată începe lucrul, a fost nevoie de improvizație. Accesul la proprietate s-a dovedit a fi un obstacol decisiv. Căile înguste și spațiul limitat au lăsat puțin loc de manevră pentru tehnologia de mare tonaj. Acolo unde copiii merg de obicei la școală, o macara mobilă cu o greutate de aproximativ 115 tone a trecut peste parcare școlii. Echipamentul a putut fi poziționat doar prin construirea unui drum de acces lung de aproximativ 100 de metri. În jurul prânzului a fost montată macaraua mobilă de tip LTM 1150 – echipată cu 165 de tone de balast complet și ancorare telescopică. „Astfel de proiecte încep cu mult înainte de ridicarea propriu-zisă. Pregătirea este decisivă pentru ca, în cele din urmă, totul să funcționeze fără probleme”, explică Gruber și continuă: „Spațiul restrâns și cerința de a lăsa totul intact au necesitat cea mai mare grijă chiar și în această fază.”

O casă în cârlig

Pe 25 martie a urmat punctul culminant propriu-zis: ridicarea casei din lemn. Ceea ce pentru cei din afară poate părea o simplă operațiune de ridicare este, de fapt, un proces extrem de complex. În primul rând, a fost necesar să se determine centrul de greutate exact al clădirii – o sarcină deloc banală pentru o astfel de structură. „Am ridicat casa puțin câte puțin, de șapte până la opt ori în total, până când a fost clar cum se distribuie sarcina. Numai după aceea am putut să o echilibrăm exact”, afirmă Gruber. Palanele cu lanț, care au fost atașate pe partea laterală a clădirii, au servit la reglarea fină a alinierii până când aceasta a fost exact „la cotă”

Soluții speciale pentru sarcini sensibile

O atenție deosebită a fost acordată protecției structurii clădirii. În locul chingilor rotunde convenționale, au fost utilizate chingi de ridicare foarte late, achiziționate special. Acestea distribuie sarcina pe o suprafață mare și previn deteriorarea structurii din lemn.



”

O casă în cârlig nu se vede în fiecare zi, nici măcar în industria noastră.

Herbert Gruber
Manager de proiect

Casa a fost analizată în detaliu în prealabil împreună cu inginerii de structuri. Au fost definite punctele de fixare, a fost calculat centrul de greutate și toate procesele de ridicare au fost planificate în detaliu. În același timp, au avut loc numeroase coordonări cu companie de construcții și cu dulgheria - o interacțiune a multor operațiuni care, în cele din urmă, face diferența.

Precizie până la ultimul milimetru

Când casa a atârnat în cele din urmă perfect echilibrată în chingi, a început adevărata muncă milimetrică: Macaraua a rotit construcția, care cântărea aproximativ 25 de tone, cu peste 180 de grade în direcția noii fundații. Încet, într-un mod controlat și sub privirile atente ale locuitorilor, clădirea a fost adusă în noua sa poziție. Milimetru cu milimetru, casa a fost coborâtă pe fundația pregătită – un proces care a necesitat cea mai mare precizie din partea operatorului macaralei.

Planificarea ca cheie a succesului

În ciuda misiunii extraordinare, proiectul a decurs fără complicații. Pentru Gruber, motivul este evident: „Cea mai mare provocare în acest caz nu a fost una tehnică, ci pregătirea perfectă și completă. Dacă toate etapele sunt planificate în prealabil în mod corect și cooperarea funcționează, chiar și o ridicare extraordinară ca aceasta respectă aceleași legi.”

Un nou capitol

Clădirea rezidențială are o istorie lungă: Timp de decenii, a fost mai mult decât o simplă clădire – a fost o casă. Aici s-a trăit, s-a lucrat, s-au creat amintiri. O parte a casei fusese deja demolată, dar proprietarul a decis în mod conștient să nu construiască o clădire complet nouă. În schimb, familiarul trebuia păstrat – utilizarea macaralei a adus soluția.

Cu sprijinul unei macarale mobile de tip LTM 1150, fosta casă din Grünbach și-a schimbat locația și a primit o nouă fundație.





În cadrul lucrărilor de construcție la roșu sunt utilizați aproximativ 4.500 de metri cubi de beton.



Sub înaltă tensiune Felbermayr construiește o instalație de service pentru transformatoare de putere în Linz

De la începutul anului, pe amplasamentul terminalului Felbermayr pentru mărfuri grele din Linz se construiește un proiect industrial orientat spre viitor pentru aprovizionarea cu energie de mâine. În calitate de client, Felbermayr este responsabilă pentru construcția noii unități de service pentru transformatoare de putere de la Siemens Energy, combinând expertiza în construcții, managementul de proiect și propria infrastructură de încărcături grele și logistică la terminalul de mărfuri grele. Pe o suprafață de aproape 12.000 de metri pătrați se construiesc hale de producție, un laborator de testare de înaltă tensiune, precum și spații de birouri și sociale. Finalizarea este planificată pentru mijlocul anului 2027.

Cu noua instalație de service, Siemens Energy creează condițiile pentru a repara și moderniza în viitor în Linz transformatoare cu puteri de până la 500 MVA și tensiuni de până la 550 kV. Aceste instalații aduc o contribuție esențială la stabilitatea și securitatea rețelelor electrice și devin din ce în ce mai importante odată cu creșterea cererii de energie și extinderea infrastructurii de rețea. În același timp, în locație vor fi create până la 80 de noi locuri de muncă.

Startul oficial a fost marcat de așezarea solemnă a pietrei de temelie la începutul

lunii mai. Împreună cu reprezentanții Siemens Energy, Felbermayr și ai guvernului provincial și federal austriac, a fost dat startul simbolic pentru un procedeu de construcție foarte special în zona industrială din Austria Superioară.

Operare paralelă sub presiune ridicată

Din punct de vedere structural, proiectul este împărțit în șase părți interconectate ale clădirii. În ciuda acestei subdiviziuni, rezultatul este un obiectiv general coerent, cu cerințe ridicate în ceea ce privește planificarea, coordonarea și controlul procesului. Chiar înainte

de începerea efectivă a construcției, au fost necesare lucrări pregătitoare ample. Mai întâi a avut loc o explorare a munițiilor explozive, înainte de a putea începe construcția piloților vibro pentru a îmbunătăți capacitatea portantă a solului. În același timp, au început primele lucrări de excavare pentru fundațiile individuale. Datorită condițiilor dificile ale terenului de construcție, experții de la Felbermayr au instalat piloți ductili ca măsură specială de inginerie civilă pentru fundație. „În timp ce se ridicau primii piloți, în gropile de excavare începuseră deja lucrările de cofrare, armare și betonare. Întregul proces de construcție se bazează pe

un număr mare de procese care au loc în paralel și necesită o coordonare exactă și strânsă. O mare varietate de lucrări se întrepătrund aici pas cu pas”, descrie Benedikt Linimayr, director tehnic al Felbermayr-Immobilienentwicklung, ritmul intens de pe șantier.

Acest paralelism continuă și în construcțiile supratere: În timp ce echipa de construcții albastru deschis montează deja pereți cavitați și tavane, piesele finite structurale sunt transferate în același timp. O altă provocare specială este programul ambițios, care a impus multe cerințe extraordinare logisticii de pe șantier. „Uneori a fost foarte solicitant să creăm gabaritele de trecere necesare pentru macarale. Macaraua noastră turn model 270 EC-B a fost ridicată la o înălțime a cârligului de aproximativ 53 de metri, astfel încât să poată pivota peste

macaraua pe șenile de aproximativ 49 de metri înălțime, care a montat piesele prefabricate”, descrie dirigintele de șantier Slavisa Kesic și este impresionat de angajamentul angajaților: „Ceea ce face echipa noastră aici zi de zi merită cel mai mare respect. În ciuda programului strâns și a cerințelor ridicate, toți cei implicați trag în aceeași direcție.”

„Arhitectură electrizantă”

Hala D, centrul tehnic al viitoarei unități de service, se prezintă ca fiind deosebit de solicitantă. Aici se construiește cușca Faraday, o componentă centrală a laboratorului de testare de înaltă tensiune. Dimensiunile sunt impresionante: Pereții cu goluri interioare se înalță în nouă etape de construcție, fără tavane false, până la o înălțime de aproximativ 28 de metri. Elementele individuale cântăresc până la douăsprezece tone și, astfel, epuizează

aproape complet capacitatea de ridicare a macaralei turn.

„Împreună, cu acest proiect la terminalul de mărfuri grele Felbermayr, creăm baza pentru o fabrică cu o importanță strategică ridicată. Conexiunea trimodală cu căile navigabile, calea ferată și șoseaua oferă condiții ideale pentru livrarea și îndepărtarea transformatoarelor de putere”, explică Wolfgang Schellerer, director general al Tehnologie de transport și ridicare.

Odată cu noua fabrică de service aflată în construcție, la Linz ia naștere mult mai mult decât o simplă clădire industrială. Se creează o componentă importantă pentru aprovizionarea cu energie de mâine – construită pe o fundație de parteneriat de încredere între actori internaționali într-o locație locală puternică. ■

EXTINDEREA LOCAȚIEI

Lanzendorf continuă să crească

Prin construcția nouă a unui atelier, inclusiv a unui birou și a unei zone sociale, precum și a unei hale de depozitare, Felbermayr investește în infrastructură modernă și capacități suplimentare la locația de tehnologie de transport și ridicare din Lanzendorf. De la primele lucrări de demolare din noiembrie 2025 până la finalizarea de la sfârșitul anului 2026, trebuie respectat un program ambițios. Construcția nouă a fost precedată de lucrări pregătitoare ample. Pe lângă caracterizarea solului, hala existentă a fost dezafectată în zona destinată noii unități de service. Datorită condițiilor dificile ale solului, au fost necesare și măsuri de înlocuire a solului. Materialul rezultat din demolarea elementelor de beton ale amenajărilor exterioare existente și ale vechii hale a fost prelucrat direct la fața locului și reutilizat ca strat de fundație antigel și material de umplutură. În total, specialiștii de la Felbermayr Lucrare de pământ au mutat peste 30.000 de metri cubi de material. Până la sfârșitul anului 2026, pe amplasament va fi construit un atelier de aproximativ 4.000 de metri pătrați, cu o înălțime de 13 metri. Pe calea de rulare a macaralei, situată la o înălțime de zece metri, vor fi utilizate în viitor două macarale pentru hale, una cu o forță de ridicare de 20 de tone și una cu o forță de ridicare de 15 tone. Hala

Până la sfârșitul anului 2026, în Lanzendorf vor fi construite ateliere moderne, spații de depozitare și birouri pentru Tehnologie de transport și ridicare.



de depozitare de aproximativ 2.000 de metri pătrați va fi ocupată deja în vara acestui an. Aceasta este echipată cu patru macarale pentru hale, două cu o capacitate de ridicare de 30 de tone fiecare și două cu o capacitate de ridicare de 15 tone fiecare. Atelierul este completat de o zonă modernă de birouri și socială cu o suprafață de aproximativ 550 de metri pătrați. „Cu capacitățile suplimentare

de depozitare, noul atelier și spațiile moderne de birouri și sociale, creăm cele mai bune condiții pentru angajații noștri. În același timp, putem răspunde și mai flexibil la cerințele clienților noștri”, subliniază Christian Wallner, șeful diviziei Est. O instalație fotovoltaică cu o putere maximă de 300 kWp contribuie la asigurarea unei alimentări sustenabile cu energie în cadrul amplasamentului.

Două milioane de kilometri de amintiri

„Da Wickerl” și pasiunea sa pentru camioane

De aproape patru decenii, Gerhart Stadler însoțește istoria Felbermayr – mai întâi ca tânăr șofer în transportul intern de mărfuri grele, mai târziu în lucrări de pământ și, în cele din urmă, în tehnologia de transport și ridicare. Ceea ce l-a diferențiat de mulți alții: A făcut o fotografie la aproape fiecare cursă. De-a lungul deceniilor, a fost creată astfel o arhivă unică de aproximativ 10.000 de imagini, care prezintă tractoare și transporturi și care spune povestea unui adevărat veteran Felbermayr. La sfârșitul lunii august, „da Wickerl”, așa cum îl numesc mulți colegi, a pornit în ultima sa călătorie spre pensionare.

Unii colecționează timbre, alții monede și alții suporturi de pahare de bere. Gerhart Stadler a colecționat istoria transporturilor. Încă de când era elev, cel născut în Wels mergea cu bicicleta sau, mai târziu, cu mopedul pe șantierele de construcții pentru a fotografia macarale și camioane. Aparatul de fotografiat al tatălui său era mereu cu el. Deja pe atunci era deosebit de impresionat de parcul auto albastru deschis a Felbermayr. „În 1977 a apărut un articol despre Felbermayr în ziarul Welser Zeitung. L-am păstrat până în prezent”, povestește Stadler cu nostalgie.

Faptul că într-o zi el însuși va sta la volanul unui camion greu era încă un vis la acea vreme. După pregătirea sa la MAN Nutzfahrzeuge din Wels, Stadler a absolvit formarea continuă ca șofer profesionist. În 1986 a urmat în sfârșit intrarea la Felbermayr. Se spune că șeful senior Horst Felbermayr a spus atunci în glumă: „Stadler, mai întâi fă 24 de ani, apoi poți începe la mine.” De fapt, Stadler și-a început cariera în companie la vârsta de 22 de ani.

Cu „Flocki” prin toată Europa

Primul său vehicul a fost un Magirus Deutz de 320 CP – denumit cu afecțiune „Flocki” în interiorul companiei. Un transportator de mașini special configurat, care a fost asamblat personal de șeful senior. „Pe atunci, aproape totul era transportat cu un singur vehicul tractor – pur și simplu se cupla ceea ce era necesar în acel moment”, își amintește Stadler.

În următoarele decenii, a stat la volanul a numeroase vehicule de la MAN, Mercedes, Steyr, Iveco, DAF sau Scania. Lista vehiculelor sale amintește de o parcare plină de camioane. Stadler a fost deosebit de mândru de primul său camion nou, un Steyr 32 S37 6x4, pe care l-a preluat în 1989. Desigur, există o fotografie a acestuia până în prezent. La acea vreme, noul Steyr și-a găsit locul pe cartea de vizită personală a lui Stadler.

Cu transporturile sale, Stadler a călătorit în toată Europa: Suedia, Franța, Rusia, România sau Bulgaria. Cel mai lung traseu l-a dus aproximativ 3.500 de kilometri prin

Europa - două săptămâni pe drum. De-a lungul carierei sale, Stadler a efectuat transporturi cu dimensiuni impresionante: cu o greutate de până la 90 de tone, șase metri lățime și 38 de metri lungime.

Aparatul foto mereu în buzunarul jachetei

De-a lungul anilor, Stadler a avut în vizor nu numai traficul, ci și momentele speciale. A documentat fotografic aproape fiecare deplasare. Inițial analogic, mai târziu digital. În total, de-a lungul anilor, au fost create aproximativ 1.000 de imagini lipite în albume foto și peste 9.000 de fotografii digitale. „Am avut întotdeauna un aparat foto mic în buzunarul jachetei”, povestește Stadler. În spatele acestui lucru se află un sistem: Astfel, întregul vehicul a fost întotdeauna fotografiat dintr-un unghi similar, adesea incluzând răsăritul soarelui și ora plecării din Wels. A arhivat cu grijă imaginile în albume foto și pe carduri de memorie. „Când le răsfoiesc, toate amintirile revin imediat. Totul este încă salvat”, spune Stadler, atingându-și fruntea cu degetul arătător și răsând. Entuziasmul pentru camioane îl





La 5 mai 1989, Gerhard Stadler a preluat mândria vieții sale cu doar 245 de kilometri pe tahometru: primul camion nou din cariera sa de șofer, un Steyr 32 S37.

însoțește pe Stadler până în prezent – și probabil că va continua să o facă și în viitor. Acasă, el deține o colecție impresionantă de aproximativ 6.000 de modele de vehicule, precum și mii de reviste și broșuri din lumea camionagiilor și a șoferilor de cursă lungă, care este în continuă creștere.

Aventură și responsabilitate

Stadler își amintește în special de transporturile către șantierele de construcții ale centralelor electrice din Kaprun, Kühtai sau Tauernmoos. Adesea, călătoriile îl duceau departe de autostrăzile și drumurile principale bine dezvoltate, pe trasee montane înguste sau pe drumuri forestiere. „Mulți văd doar centrala electrică finalizată sau șantierul. Dar aproape nimeni nu se gândește cum ajung componentele acolo. Tocmai în aceasta constă importanța centrală a profesiei”, descrie Stadler și clarifică: „Fără

transport, nu există infrastructură, nu există centrală electrică și, în acest caz, în cele din urmă, nici energie electrică. „Câtă responsabilitate implică această profesie a devenit evident pentru Stadler în misiuni dificile. În 2005, în cadrul unei misiuni în caz de dezastru, a transportat materiale pentru măsuri de protecție împotriva inundațiilor de la cariera din Kaunertal la Strengen am Arlberg, unde furtunile severe provocaseră daune considerabile. Pe lângă misiunile dificile în caz de catastrofă, bărbatul de 63 de ani a trebuit să-și păstreze sângele rece, în special atunci când călătorea în fostele state ale Blocului Estic. „Pe atunci, noi, șoferii, stăteam adesea o zi întreagă la punctele de trecere a frontierei, așteptându-

ne documentele”, își amintește Stadler. „Învățați un lucru mai presus de toate: răbdarea.”

Viața pe drum

„Pentru mine, viața de șofer a fost întotdeauna mai mult decât o simplă meserie. A fost libertate. Munca independentă, dorința de aventură și capacitatea de a găsi soluții sunt calități esențiale pentru un șofer bun”, spune Stadler, rezumând fascinația vocației sale. După mai mult de două milioane de kilometri parcurși, ultima sa călătorie s-a încheiat în cele din urmă pe 29 august 2025. Dar Stadler probabil că nu va renunța niciodată complet la lumea camioanelor. De acest lucru se asigură miile de fotografii și modele de vehicule și, mai presus de toate, amintirile unei vieți „pe drum”.

FOTOGRAFII: GERHART STADLER, MARKUS WEICKINGER



Peste două milioane de kilometri mai târziu, Stadler se așează din nou la volan – de data aceasta în istoricul Saurer D330, la întâlnirea comună de la sediul Felbermayr.



CONCERN

Thomas Schimpfhuber
numit în comitetul director

Începând cu 1 ianuarie 2026, Thomas Schimpfhuber a fost numit în comitetul director al Felbermayr Holding. Juristul face parte din Grupul Felbermayr de 23 de ani și a avut o contribuție semnificativă la dezvoltarea companiei în acest timp. Până în prezent, Schimpfhuber a fost responsabil pentru domeniile juridic și de conformitate, precum și pentru domeniile imobiliare, sisteme de management, siguranță la locul de muncă, asigurări și managementul facilităților. El va continua să se ocupe de aceste domenii și în noua sa funcție. Datorită cooperării sale de lungă durată cu comitetul director, precum și competenței sale profesionale și atașamentului ridicat față de companie, tatăl a doi copii adulți are cele mai bune condiții pentru noua sarcină. Ciclistul entuziast își obține impulsul necesar pentru viața profesională de zi cu zi din ciclismul montan și cu bicicleta de curse.

COMITET DIRECTOR CONSTRUCȚII

Markus Hilgarth consolidează comitetul director al departamentului de construcții

La 1 aprilie 2026, trioul comitetului director al departamentului de construcții a fost din nou completat cu Markus Hilgarth. Bărbatul de 57 de ani are zeci de ani de experiență în funcții de conducere în domeniul construcțiilor. Cel mai recent, Hilgarth a fost director general al unei companii regionale de construcții și a repoziționat-o cu succes.

În cadrul Felbermayr, nativul din Buchkirchen este responsabil de domeniile construcțiilor civile, industriale și de centrale energetice, inclusiv de construcțiile acustice, de divizia Felbermayr Construcții hidrotehnice, precum și de filialele Domarin, Erlenbacher Schiffswerft și Casawest. Diversitatea antreprenorială a Grupului Felbermayr și interacțiunea dintre cele două domenii de activitate sub acoperișul comun albastru ca cerul sunt deosebit de atractive pentru el. Hilgarth acordă o mare importanță unei culturi de conducere deschise, precum și formării și perfecționării angajaților. În același timp, el dorește să consolideze în continuare colaborarea dintre diferitele domenii. Căsătorit și tatăl a trei copii, îi place să-și petreacă timpul liber cu familia sau făcând sport.



FOTOGRAFII: MARKUS LACKNER



PHON AKUSTIKBAU

Conducere nouă la Phon Akustikbau

Începând cu 1 martie 2026, Christoph Peham este responsabil pentru conducerea companiei Felbermayr Phon Akustikbau. Bărbatul de 45 de ani are în jur de 30 de ani de experiență în modul de construcție și a dobândit expertiză în managementul de proiect, distribuție și în funcții de conducere în industria materialelor de construcții. Obiectivul lui Peham este de a dezvolta în continuare Phon Akustikbau într-o manieră ținută, de a câștiga noi clienți și de a consolida în continuare poziția pe piață. În cadrul Grupului Felbermayr, tatăl a doi copii vede un mare potențial în utilizarea sinergiilor. În viața privată, lui Peham îi place să-și petreacă timpul cu familia și se dedică restaurării Vespa-urilor de epocă.



CONSOLIDARE

Juridic, conformitate și bunuri imobiliare

Birgit Hager îl sprijină pe Thomas Schimpfhuber în domeniile drept, conformitate și imobiliare din 1 decembrie 2025. Jurista are o vastă experiență, a promovat examenul de barou și are cunoștințe de specialitate vaste în diverse domenii juridice. Fie în viața profesională de zi cu zi, fie în viața privată, Hager își păstrează capul rece în adevăratul sens al cuvântului, de exemplu atunci când face baie în gheață în timpul liber.

PENSIONĂRI

Merituoși la pensie

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

Josef Angerer – Punere în operă/Linz
 Klaus Auernig – FST/Salzburg
 Oswald Harald Bauer - Atelier/Wels
 Ioan Borban – Transport/Lanzendorf
 Jovica Dimitrijevic – Phon/Scharten
 Ronald Eberhardt – Macara/Graz
 Jürgen Peter Ess – Atelier/Lauterach
 Wolfgang Ferk – Transport/Graz
 Edwin Gesslbauer – Construcții subterane/Spittal
 Norbert Haider – ITB/Linz
 Günter Hapt – Transport/Wels
 Martin Humer - Controlling la nivel de concern/Wels
 Christian Lettner – MTA/Wels
 Franz Mai - Atelier/Wels
 Cornelia Manteufel – Administrație/Spremburg
 Claudio Mayerboeck – MTA/Wels
 Christel Meyhöfer – Administrație/Spremburg
 Dietmar Mörigsbauer – THP/Wels
 Ruediger Mueller – Hagn Tehnologie de mediu/Osterhofen
 Günther Natter – Transport/Lanzendorf
 Klaus Ohmeyer – Transport int./Wels
 Antal Peidl – Transport/Lanzendorf
 Andreas Pointner – IS Operațiuni de construcții/Linz
 Wolfgang Pühringer – Mediu înconjurător și resurse/Wels
 Edwin Reng – Wimmer Transporturi de mașini/Sulzemoos
 Christian Rieger - Departament de proiect/Wels
 Alfred Ringer – MTA/Wels
 Sergej Sacharow – Hagn Tehnologie de mediu/Osterhofen
 Johannes Scharitzer – Macara/Lanzendorf
 Anton Schell – FST/Stams
 Ralf-Jürgen Spieß – Macara/Dresden
 Gerhart Stadler – Transport/Wels
 Henry Stümke – Macara/Spremburg
 Herbert Taferner – Construcții subterane/Wels
 Manfred Urdl – Transport/Graz
 Josip Veljaca – Transport/Lauterach
 Birgit Wahl – Casawest/Pucking
 Gerhard Stefan Zarl – Atelier/Klagenfurt
 Walter Florian Zechner – Inginerie structurală, construcții industriale și construcția centralelor electrice/Wels
 Radovan Zoric – Casawest/Pucking

ANGAJAMENT SPORTIV

Fețe noi în familia sportivă Felbermayr

Familiei sportive Felbermayr i se alătură acum încă două sportive de perspectivă, pe lângă combinatorii nordici Thomas și Stefan Rettenegger, parasportivul la schi Manuel Rachbauer, clubul FC Hertha Wels și parteneriatul de lungă durată cu SPG Felbermayr Wels. Cu jucătoarea de golf Johanna Janisch și canotoarea Lisa Zehetmair, Felbermayr își extinde angajamentul sportiv și însoțește cele două sportive din Austria Superioară în drumul lor ulterior.

Un impuls puternic pentru drumul spre succes

Felbermayr o susține pe tânăra jucătoare de golf din Austria Superioară, Johanna Janisch, în atingerea obiectivelor sale sportive. Tânăra de 19 ani din Gmunden este deja unul dintre cele mai promițătoare talente din golful european și este membră a echipei naționale feminine a Austriei.

Janisch a intrat în contact cu golful pentru prima dată la vârsta de șase ani. Din 2021, ea a urmărit în mod constant sportul de performanță și de atunci a sărbătorit numeroase succese naționale și internaționale. După ce a fost acceptată în echipa națională în 2022, a participat la Campionatele Europene și Mondiale U18. În 2024, Janisch a participat pentru prima dată la un turneu profesionist din LET Access Series. Această a doua cea mai importantă serie de turnee internaționale de golf feminin a marcat un alt pas important pe drumul ei către o carieră profesională. Printre cele mai mari succese ale sale se numără mai multe titluri de campioană a Austriei, precum și clasări de top la turnee internaționale.



Johanna Janisch

Cu un ritm alert spre vârful mondial

Odată cu trecerea la clasa deschisă, a început o nouă etapă în cariera canotoarei din Austria Superioară, Lisa Zehetmair. Împreună cu coechipiera ei, Laura Swoboda, sportiva din armată a fost una dintre cele mai de succes canotoare austriece U23

din ultimii ani și a atras atenția și la nivel internațional.

După medalia de bronz la Campionatele Europene U23 din 2023 și calificarea în finala A a Campionatelor Mondiale U23 în anul următor, Zehetmair a obținut în 2025 cel mai mare succes din cariera sa de până acum. În proba de dublu, a fost încoronată vicecampioană mondială U23. Împreună cu partenera ei, a câștigat și argintul la Campionatele Europene U23.

În viitor, sportiva care studiază la Viena ar dori să concureze cu cele mai bune canotoare din lume. Marele obiectiv sunt Jocurile Olimpice din 2028 de la Los Angeles. Cu Felbermayr alături de ea, Zehetmair așteaptă cu mare ambiție provocările viitoare.



Lisa Zehetmair

CITIȚI ȘI CÂȘTIGAȚI

Întrebare cu premii: Ce divizie Felbermayr a realizat deplasarea „Südbrücke” de la Cancelaria Federală din Berlin?

Găsiți răspunsul corect în această revistă.

Termenul-limită pentru expedieri este 31 octombrie 2026.

Este exclusă procedura judiciară.



SCANATI
și participați
la concursul
cu premii.

www.felbermayr.cc/informer

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



1. PREMIU:
Machetă Felbermayr:
Scheuerle SPMT
la scara 1:50.





#LIFTDIFFERENT

Soluția 3-în-1 pentru orice provocare.

Prin combinarea inovației tehnice cu măiestria artizanală, creăm soluții care redefinesc în permanență standardele industriei în domeniul tehnologiei accesului la înălțime. Manipulatoarele telescopice Magni sunt concepute pentru a face față oricărei provocări, oferind performanțe de neegalat, vizibilitate panoramică excepțională și tehnologie de ultimă generație.

RTH este soluția versatilă 3-în-1: manipulator telescopic, macara pentru teren accidentat și platformă de lucru aeriană.

Datorită gamei largi de accesorii, acestea oferă posibilități de utilizare nelimitate pe șantierele de construcții. Creăm un mediu de lucru sigur și confortabil, astfel încât să vă puteți concentra asupra succesului proiectului dumneavoastră.

magnith.com

MAGNI
TELESCOPIC HANDLERS

DER NEUE CAT 319 20 Tonnen Kurzheckbagger

ZEPPELIN CAT

zeppelin-cat.at



**JETZT VORFÜHRTERMIN
VEREINBAREN!**