

WIRTGENI MASINAD

tegutsevad igal Eesti teedehitusel

Riiklikul ettevõtluskonkursil tunnustati Wirtgen Eestit kui kõige konkurentsivõimelisemat väike- ja keskmise suurusega ettevõtete seas 2013. aastal. Saadud tunnustusest rääkides jääb tegevjuht **Mati Ertsen** enesele omaselt tagasihoidlikuks: „See oli tore üllatus. Mitme aasta järjekindla töö tulemus.“

FOTOD: VEIKO KARU



VEIKO KARU
KAASAUUTOR

WIRTGEN EESTISSE ON alati hea meel külla minna, olgu siis arendustegevusi arutama või lihtsalt häid kolleege vaatama. Vastu võtavad Inseeneria intervjuueerijat tegevjuht **Mati Ertsen** ning müügijuht **Martin Metsmaaker**.

Enne veel, kui alustame intervjuud inseneriteemadel, meenutame kevadel toimunud suurt ehitusmessi BAUMA 2013 (sellest on lugejad juba varasemates numbrites lugenud), kus Wirtgen Groupi tunnustati ühe parima ja läbimõelduma messiboksi eest. Wirtgen Groupi kuulub neli kaubamärki: Hamm, Kleemann, Vögele ja Wirtgen ning kõik nende masinad on leidnud kasutust ka Eestis.

MÄGEDE FREESIMISEST BETOONTEEDE LAOTAMISENI

Alustame juttu Eesti mäenduse teemadel, sest Wirtgen on teenäitaja ka mäefreeside seas. Maavarade kaevandamisel kasutatakse suured freeskombainid (mäefreesid) peavad olema keskkonnasõbralikud, firma pakutav kesk-konda säästev tehnika võimaldab maavara selektiivselt kaevandada. Kasulik kaevis läheb edasisse töötlusesse ning kvaliteedilt madalama kaevis saab suunata teistesse protsessidesse. Nii läheb vähem materjali raisku.

„Freeskombain on end Eesti põlevkivitööstuses õigustanud,“ lisab Mati Ertsen kiitvalt ning toob näite, kuidas põlevkivitööstus on Wirtgen SM2500 masinamudelit edasi

arendanud: „Aastal 2006 oli esimene SM2500 freeskombain Eestis ühekohalise mudelinumbriga, hiljuti tööle rakendatud teine masin Kiviõli Keemiatööstuses kannab aga juba numbrit üle 400.“

Selle aja jooksul on antud Eestist palju tagasisidet ja freeskombaini trummel on läbi teinud pika evolutsiooni, töötades Eesti tingimustes paremini kui kunagi varem. Ka teiste kaevandamiskohtade ja tingimuste juures on Eesti kogemusest palju abi olnud.

Mäekombainide arengus nn standardlahendusi pole, masinaloojad ja insenerid aga tulevad alati kaasa, et luua parimad lahendused konkreetsele kavandamiskohta. Mõne lubjakivi kaevandamisprojekti juures on samuti läbi käinud mõte freeskombaini kasutamisest, kuid seni on need projektid jäänud paberile. Huvi on siiski üles näidanud Lemminkäinen Eesti AS.

Inseenerias on kirjutatud ka erinevaid lugusid betooniteede kasutamisest Eestis. Prioriteetne teema on see ka Wirtgen Eestile, kuna seal kasutatav tehnoloogia on neil olemas. „Saaksime olla teenäitaja Põhja-Euroopas,“ loodab Martin Metsmaaker. Maailmapraktika on muidugi ka oluline. Kesk-Euroopas on betooniteed end välja kandnud, nende puhul mängivad olulist rolli ilmastikutingimused, kohaliku materjali kvaliteet ning tehnohooldus.

BETOONTEID TASUB EDASI UURIDA

Mati Ertsen kinnitab, et erinevate organisatsioonide eestvedamisel on initsiatiivgrupp kokku kutsutud, kes nüüd hakkab tõsisemalt betooniteede võimalusi Eestis edasi uurima. Martin Metsmaaker lisab, et kui lennuväljal on betooniteed ja sadamakaid betoonist, siis

miks ei võiks olla ka maanteed. Pealegi näitas viimane edukas projekt Ämari lennuvälja stardirajal, et lootust on seda tehnoloogiat rakendada ka sõiduteedel.

Hetkel on käimas sarnased tööd Riia lennujaamas. Martin ja Mati on ühel meelel, et sadamasse viivad teed ja põhimaanteed võiksid kõik olla betooniteed, kuna need saavad suurimat koormust. Wirtgenil on pakkuda siin Eestile sobivat tehnoloogiat: betoonilaoturid on 8–9 meetrit laiad, erimudelid kuni 16 meetrit ja suudavad laotada kuni 45 cm paksust betoonikihti. Tehnoloogia poolelt saab laotada kaks kihti korraga (märg/märg) ja tulemus püsib kaua.

Probleemsete kohtadena võib nimetada vuuke, kuid nendele on samuti lahendus praktiliselt olemas. „Tooksin eeskujuks Belgia, kus betooniteed on jõudnud juba külavaheteedeni väikeasulates,“ kinnitab Mati Ertsen oma usku betooniteedesse.

Mõelda on vaja ka selle peale, kui palju aega läheb hooldusele. Linnades on kitsamate kohtadega probleeme, pidev parandamine häirib liiklejaid. Asfaltteede tegijad ei pea siin muret tundma konkurentsi pärast betoonivalajatega. Mati Ertsen arvab, et kindel turg on kõigile olemas.

2014 TULEB PLAANIDE PIDAMISE AASTA

2014. aasta tuleb teedehituses huvitav, sest suured ehitusprojektid said eelmisel aastal läbi (Ülemiste ristmik, Tartu maantee laiendus jne), seega on paras aeg pidada plaane, kuidas maanteed paremini hooldada. Selles valdkonnas on teekatte parandamisel heaks eeskujuks näiteks kuumtastamien, mida



Martin Metsmaaker (vasakul) ja Mati Ertsen (paremal) kevadet ootava tee-ehituse masina ees.



Wirtgeni suurim mäefreeskombain SM4200.

2013. aastal kasutati ka Tallinn–Tartu maanteel Tartu poolses ehituse otsas. Seal ei kasutatud küll viimase aasta tehnikat, kuid Wirtgen Groupil on ka selles valdkonnas pakkuda uusimaid lahendusi. Kuumtastamine on pea 50% odavam tavapärastest hooldusest, kuid selle laialdast kasutamist raskendab vastava tehnoloogia kõrge hind. Siin tekibki vastulolu, et uued tehnoloogiad on kallid ja tänapäevane hankesüsteem ei võimalda kasutada neid paremaid võimalusi, mis pole esialgse hinna poolest kõige odavamad.

EESTI ON EESKUJUUS

Kuigi suure tähelepanu alla satuvad peamiselt IT-alased edusammud, on Eestil midagi näidata ka ehituse valdkonnas. Maailma juhtivad ettevõtted käivad pidevalt väikeses

riigis uusi kogemusi hankimas, et siit saada uusi ideid mujalgi kasutada ning juurutada. Miks? „Sest Eestis võib selliseid asju kiiresti katsetada,“ on Mati Ertsen kindel.

Kui tulevikus läheb Rail Balticu raudteetrassi koridori rajamiseks, siis selle tööshoidmiseks ja hoolduseks on vaja rajada rida erinevaid kommunikatsioone ja juurdesõiduteid. „Need võiksidki olla betooniteed,“ usub Ertsen.

PARIMA KONKURENTSIVÕIME LIHTNE SALADUS

Riiklikul ettevõtluskonkursil tunnustati Wirtgen Eesti OÜ-d kui Eesti konkurentsivõimelisimat ettevõtet väike- ja keskmise suurusega ettevõtete seas 2013. aastal.

Tehes nüüd lühikese analüüsi, mis selle auhinnani võis viia, toob Mati ära võrdluse

maja ehitamisega. Vundamendiks on head ja kindlad partnerid, kellega saab töötada eesmärgipäraselt.

Hea meeskonna paralleeliks toob ta majaseinad, mis moodustavad elutoa ja teised ruumid, nende ülesanne on olla piisavalt, kuid mitte liigselt koormatud. Konkurentsivõimet parandab ka koostöö teadlastega. „Tänu Mäeinstituudi teadurite soovitudele said esimesed mäekombainid omale vajalikud uuendused,“ räägib Mati Ertsen tähtsamate valdkondade arengust ning lisab: „Mäekombainidega Eestis tehtud arendustöö on andnud sisendit paljudele teistele masinatele, mis nüüd üle maailma tööd teevad.“

Mati võtab auhinda kui julgustavat nõuannet, et tehtud on õiget asja. Samuti on tema meelest hea, et tänu sellele äramärkimisele saavad tähelepanu ka masinatootjad ja suurte masinatootjate esindajad Eestis.

TALVEPUHKUSEL MASINAD OOTAVAD KEVADET

Masinate arenemisega peab samuti edusamme tegema kutseharidus, seal tulevad tulevased Wirtgen Groupi ja teiste masinate juhid ja operaatorid. Masina ostjale on ettenähtud küll koolitus ja õpetussõnad, kuid nendega töötajad peavad samuti olema innovatiivsed, tehnikat armastavad ja hoolivad masinate vastu, et suudaksid kõiki masinaga seotud funktsioone ära kasutada.

„Vanakooli masinajuhi võtavad masinat kui oma last. Hoolitsevad tema eest, määrivad seal, kust vaja õigeaegselt ning hoiavad korras. Kuid nähes noorema põlvkonna uusi harjumusi masinate kasutamisel tekib küll tunne, et mõned operaatorid ei kasuta kõiki funktsioone eesmärgipäraselt,“ sõnab Mati mõtlikult. Sügisel, kui suured teetööd on lõppenud ning nii mõnigi läbi suve tööd rüganud masin tuleb Wirtgen Eesti laoplatstile talveund nautima, tuleb ta kevadeks uuesti tee-ehituse jaoks värskelt tööelule turgutada.

„Wirtgen Eesti on kui pisike maja,“ proovib Mati Ertsen veelkord kokku võtta, mis-moodi nende ettevõtet kirjeldada. „Meil tegelikult veel oma maja ei olegi, aga asukoht on välja valitud ja küll me teada anname, kui ehitamiseks ja avamiseks läheb,“ jääb tegevjuht siiski salapäraseks ja uut asukohta veel ei avalda.

Külaskäigu lõpetuseks käime veel korra laoplatstil, kus puhkavad kevadeks välja need viimased tehnoloogiauuenduse saanud seadmed, mis juba mõne kuu pärast hakkavad Eesti teid paremaks ja kvaliteetsemaks muutama. ■