

# Einst kleine Schmiede, jetzt Weltmarktführer

Wenn es um Schwertransporte geht, führt an Faymonville kein Weg vorbei



Von Marco Meng

**Lentzweiler.** Wie kommen schwere Bauteile für die Petrochemie in Saudi-Arabien ans Ölbohrloch? Wie der Riesensagger an die Baustelle oder das über 80 Meter lange Rotorblatt zum Windrad? Im Hauptwerk Lentzweiler und vier anderen Produktionsstandorten der Faymonville-Gruppe werden dafür schwere Chassis verschweißt, es wird geschraubt, geätzt, lackiert: Einzigartige Auflieger, Tieflader und Module für Schwerlasttransporte entstehen hier.

**HIDDEN CHAMPIONS**

„Angefangen hat es als Dorfschmiede“, sagt Alain Faymonville (55) und scherzt: „Spezialisiert auf so ziemlich alles, was in der Eifel an Fahrzeugen halt gebraucht wurde.“

Alain Faymonville leitet mit seinem Bruder Yves (48) in sechster Generation den gleichnamigen Familienbetrieb. Wobei das Wort Familienbetrieb so beschaulich klingt. Tatsächlich ist Faymonville heute der weltweit führende Hersteller von Speziallösungen für Schwertransporte mit fünf Produktionsstätten, 1100 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von mehr als 250 Millionen Euro. Alles war zu lang, zu breit, zu hoch oder

zu schwer für ein normales Fahrzeug – das ist das Metier von Faymonville.

„Weltweit gibt es keinen, der mehr Spezialfahrzeuge herstellt“, sagt Alain Faymonville, der auch in Luxemburg lebt und wie sein Vater den Beruf des Schlossers erlernt hatte. Bereits mit 17 Jahren hat er begonnen, im Unternehmen zu arbeiten. Der Gründungsstandort im belgischen Rocherath wurde bald zu klein; 1988 wurde die Produktion ins nahe gelegene Industriegebiet im belgischen Büllingen verlegt.

Ob er beruflich nie etwas anderes hatte werden wollen? „Ich glaube, die Frage hat sich bei uns nie gestellt“, sagt Alain. Als der Vater Berthold Faymonville unerwartet jung verstarb, waren Alain 26 und sein Bruder 19 Jahre alt. Da gab es gar keine Frage, was sie tun sollten.

In Luxemburg ist das Unternehmen seit 2003. Hier, genauer gesagt in Weiswampach, befindet sich die Firmenzentrale; nicht weit entfernt, auf einem riesigen Areal in Lentzweiler, befinden sich in großen Hallen die Logistikzentrale, das Auslieferungszentrum und Produktionslinien, wo unter anderem Chassissträger geschweißt sowie bestimmte Fahrzeugtypen montiert werden.

Über drei Jahre hinweg hat das Unternehmen jüngst knapp 30 Millionen Euro hier investiert. In der eigenen Entwicklungsabteilung in Lentzweiler arbeiten rund 40 Ingenieure. Insgesamt beschäf-

tigt Faymonville in Luxemburg rund 400 Mitarbeiter. Anfang der 2000er-Jahre, so erklärt Alain Faymonville, hatte der belgische Standort „ein grundsätzliches Problem. Die Leute blieben genau so lange, bis sie eine Stelle in Luxemburg gefunden hatten. Das heißt, wir haben uns den Gegebenheiten angepasst – und gingen ebenfalls nach Luxemburg.“

2006 kam der Produktionsstandort Polen hinzu. Dort fand man noch Mitarbeiter im Bereich Stahlbau. „Also haben wir in Polen investiert, wo heute unsere größte Stahlbaufertigung ist“, sagt Alain Faymonville. Heute wird es auch dort immer schwieriger, Schweißer zu finden. Dem begegnet das Unternehmen mit Automatisierung und dem Einsatz von Schweißrobotern, die aber nicht alle Arbeiten von Menschen übernehmen können. Außerdem war Faymonville 2014 gezwungen, in Moskau neben der bereits bestehenden Servicewerkstätte ein Montage- und Produktionszentrum zu eröffnen, da man sonst den Markt aufgrund der EU-Sanktionen respektive der russischen Gegenreaktionen wegen des Ukrainekonflikts verloren hätte.

**Standard für das Außergewöhnliche**

Im Jahr 2017 übernahm die Faymonville-Gruppe dann noch den italienischen Fahrzeughersteller Cometto, der Spezialist für selbst angetriebene Modulfahrzeuge ist. Das Unternehmen in Piemont, be-



**Stahlgestell als Grundgerüst eines neuen Faymonville-Spezialfahrzeugs: Von A bis Z stellt Faymonville die Fahrzeuge selbst her.**

Fotos: Anouk Antony, Faymonville

kannt durch den Transport der Space Shuttle, stand kurz vor der Pleite. Inzwischen hat Faymonville den Betrieb umstrukturiert und macht dieses Jahr mehr als viermal so viel Umsatz wie im Jahr der Übernahme. Die Cometto-Fahrzeuge können Lasten bis 15 000 Tonnen transportieren. Abnehmer sind Werften, Stahlwerke bis hin zum Rüstungskonzern

**Außergewöhnliche Transporte verlangen außergewöhnliche Fahrzeuge: Am bekanntesten sind die Tieflader von Faymonville.**



**Zwei Kollegen: Auch Firmenchef Alain Faymonville (l.) hat den Beruf des Schlossers erlernt.**



**Wichtige Handarbeit: Nicht alles kann von Schweißrobotern erledigt werden.**

Lockheed. „Endlich sind wir an dem Punkt, dass wir nicht mehr Nein sagen müssen“, erklärt Alain Faymonville. „Denn heute sind wir definitiv der Einzige weltweit, der für Transporte von 15 bis 15 000 Tonnen alle Technologien bereit-hält.“

Zuletzt hat Faymonville auch den großen deutschen Händler Stürzer GmbH gekauft, um den Vertrieb im DACH-Raum selbst zu gestalten. Die Faymonville-Gruppe ist in 125 Ländern aktiv. Die Fahrzeuge, die das Unternehmen herstellt, transportieren Entsorgungsanlagen in Australien genauso wie Bauteile für Kraftwerke in Südafrika oder Windkraftanlagen in Europa. Hier ist nach wie vor der größte Markt. Das sei auch einfach zu erklären, so Faymonville, der auf die vielen Brücken verweist, die Tiefladertransporte nötig machen, sowie darauf, dass jedes Land bezüglich Schwertransporte eigene Regeln hat. Demgegenüber sei zum Beispiel der Transport durch die USA oder Russland einfacher. Faymonville kritisiert dabei die marode Infrastruktur in Europa. „Die Vorgegenerationen haben Brücken, Häfen, Kanäle gebaut, und unsere Generation lässt alles verfallen, und die Kanäle verschlammten“, moniert Faymonville.

● **Niemand stellt mehr Spezialfahrzeuge her.**

An den fünf Standorten von Belgien über Luxemburg bis Italien, Polen und Russland stellt Faymonville Sonderfahrzeuge her. Das Sortiment reicht von 2- bis 24-Achsen-Aufliegern, Nachläufer-Kombinationen mit zwei bis fünf Achsen für den Transport von selbsttragendem Langmaterial bis zu Straßenaufliegern mit neun hydraulisch gelenkten Pendelachsen – eines von mehreren Produkten, die man eigens für den US-Markt entwickelte.

**Modulare Produktion und miteinander verzahnte Werke**

War es früher eher ein Nachteil, so bezeichnet es Faymonville heute als Vorteil, dass die Gruppe verschiedene Werke mit unterschiedlichen Kostenstrukturen und verschiedenem Know-how hat.

Durch die Spezialisierung, die jedes Werk heute hat, kann es sich auf weniger Dinge konzentrieren, und die Palette an dem, was hergestellt wird, ergänzt sich gegenseitig. „Die Verzahnung der Werke spielt bei uns eine entscheidende Rolle für eine maximale Produktionsdynamik“, so Alain Faymonville. Jeder Standort hat seine Schwerpunkte, und Werke beliefern sich untereinander. Diese Lösung war so einfach wie genial und manifestiert sich auch in der Produktion selbst. „Wir wollen nicht die Produkte standardisieren, sondern die Komponenten, und mit denen bauen wir das, was der Kunde braucht“, veranschaulicht es Faymonville. So wird bei-

spielsweise jedes Fahrgestell auf Basis der gleichen Produktionsprozesse hergestellt. Durch standardisierte Komponenten können als modulares Baukastensystem spezifische Anforderungen befriedigt werden, ohne dass Kosten unnötig steigen oder an der Qualität gespart werden müsste.

Dabei stellt Faymonville alles in seinen Werken von A bis Z selbst her, wobei der Produktionsstandort Belgien am flexibelsten und in der Lage ist, alle Faymonville-Produkte herzustellen.

Heute werden überall auf der Welt überdimensionale Ladungen mit Hilfe der einstigen Dorfschmiede bewegt. Werden in Werften Teile von Schiffen ins Trockendock gebracht oder in der Stahlindustrie schwere Schlacke transportiert: Mit ziemlicher Gewissheit steht der Name „Faymonville“ auf dem Fahrzeug.

**Auf einen Blick**

Gründung: 1843 im belgischen Rocherath. Seit 2003 in Luxemburg, wo heute der Hauptsitz ist. Produktionsstätten: fünf, in Luxemburg, Polen, Belgien, Italien und Russland. Aktiv in 125 Ländern. Umsatz 2018: 254 Millionen Euro. 2019 könnten es fast 300 Millionen werden. Zum Vergleich: 1992 waren es zwölf Millionen. Aktuell hat das Unternehmen 1 070 Mitarbeiter, davon 395 in Luxemburg. Auslieferung pro Jahr: rund 2 000 Einheiten.

## Un atout pour l'entreprise

L'emploi de personnes autistes est une vraie plus-value

Le sujet peut surprendre: pourtant, après cette 23<sup>e</sup> semaine européenne de l'Emploi des personnes handicapées, quelques exemples incitent à la réflexion. Et forcent le constat qu'au Luxembourg, il reste beaucoup à faire en ce domaine...

Pourtant les adultes autistes présentent souvent des capacités extraordinaires dans certaines tâches répétitives qui exigent une concentration endurante. Des entreprises informatiques comme SAP par exemple, ont engagé, au niveau mondial, jusqu'à 6% de travailleurs autistes pour des opérations de contrôle permanent d'un logiciel ou d'une programmation, car leur potentiel de concentration et de vigilance leur permet de surveiller des quantités d'informations beaucoup plus élevées que leurs collègues «valides». Ils sont très minutieux, très attentifs aux détails, et apportent une vraie plus-value à l'entreprise.

**Une approche positive**

En France, le célèbre confiturier Andros mène depuis cinq ans une expérience pilote, avec l'emploi à mi-temps de dix salariés autistes relativement sévères. L'ancien Directeur général, Jean-François Dufresne, fondateur d'une association qui vise à l'autonomisation des personnes autistes («Vivre et travailler autrement»), souligne la qualité du travail que ces salariés démontrent et leurs capacités hors-norme de minutie et de concentration. Dans certaines tâches répétitives ou demandant une grande capacité de concentration, comme la conduite d'une machine, ils démontrent une efficacité nettement supérieure aux travailleurs classiques. Qui plus est, ils sont heureux de travailler et communiquent à leurs collègues leur enthousiasme et une approche positive de l'emploi.

Bien entendu, cela demande un encadrement spécifique, surtout au début; et l'après-midi, du personnel spécialisé les emmène effectuer des tâches de la vie quotidienne, comme faire les courses, la lessive, du jardinage... tout ce dont leur handicap les empêche habituellement. Une subvention de l'Etat couvre les frais inhérents à cet encadrement; cela ne coûte donc rien à l'employeur, sinon le salaire du travailleur autiste, équivalent à celui des salariés «valides», puisque leur rendement est au moins aussi bon, et souvent meilleur.

**Luxembourg, parent pauvre**

En Belgique, la coopérative informatique Passwerk, lancée en 2008 à Anvers, associe le monde des affaires à l'engagement social au travers de la formation, de l'emploi et du coaching d'adultes autistes pour effectuer, là encore, des tests de logiciels. Passwerk se donne comme objectif de maximiser les capacités, les forces et les qualités de ses employés en leur offrant un lieu de travail bien adapté. Tout comme Andros, Passwerk les aide à développer des compétences certes professionnelles, mais aussi sociales, afin qu'ils puissent s'adapter à l'environnement de travail et mieux s'intégrer dans la vie en société. Certains employés autistes vont même effectuer le travail chez le client – c'est dire la confiance dont ils jouissent.

Au Luxembourg, la situation est moins brillante, selon la Fondation Autisme Luxembourg (FAL). Les adultes autistes travaillant en entreprise sont assez rares, surtout dans le secteur privé. Et il s'agit pour la plupart d'autistes légers. On notera toutefois le cas de Deloitte, où une personne autiste supérieurement intelligent travaille à la satisfaction de tous.

Mais c'est l'arbre qui cache la forêt. L'administration de l'Emploi n'est pas très réceptive à cette problématique, regrette la FAL. Elle ne reconnaît pas la spécificité des personnes autistes dès lors qu'elle applique les mêmes règles pour tous les porteurs de handicap. Dommage pour les personnes atteintes d'autisme qui ne demandent qu'à travailler et le font avec plaisir et talent – dommage aussi pour les entreprises qui pourraient y trouver un adjutant à la qualité du service presté et une image de l'entreprise responsable socialement renforcée. Y.K.



L'entreprise SAP emploie 6% de travailleurs autistes pour des opérations de contrôle. Photo: dpa