

INFORMER

REVISTA ILUSTRATĂ A GRUPULUI FELBERMAYR 2/2019

DUAL

TRANSPORT GREU CU 160 TONE

PIETROS

MĂSURI CONTRA PRĂBUȘIRII DE STÂNCI ÎN DEFILEURILE CELE MAI ADÂNCI ALE ALPILOR

TEMĂ DE CASĂ

PIATRA DE TEMELIE PENTRU SEDIUL COMPANIEI FELBERMAYR



Către video



Stimate doamne și stimați domni,

după mulți ani de incertitudine cu privire la o nouă locație pentru sediul central al companiei, decizia a fost luată. La jumătatea lunii septembrie a putut avea loc inaugurarea fundației în Wels-Oberthan. Și pe măsură ce citiți aceste rânduri, lucrarea de fundație este deja finalizată, iar noul nostru sediu central se va înălța la începutul anului viitor.

Pe de altă parte, economia ne va aduce o creștere mai mică. Pentru că, dacă credem în prognoze și nu închidem ochii în fața declinului comenzilor industriale care s-a produs deja, atunci trebuie să ne pregătim pentru o perioadă de creștere economică atenuată. Totuși, avem încredere în piață și ne vom adapta cerințelor noilor condiții cadru.

Aceasta include, de asemenea, o creștere a eficienței prin optimizarea suplimentară a proceselor. Un cuvânt cheie pentru aceasta este „Digitalizarea”. Astfel, suntem deja pe drumul cel bun către contabilitatea fără hârtie. În interesul satisfacției clienților, lucrăm și pentru crearea de valoare adăugată pentru clienții noștri.

Nu totul urmează și trebuie să devină digital doar pentru că este modern. Vrem să ne limităm la un nivel rațional, dar, de asemenea, să nu lăsăm nimic neîncercat, din ceea ce servește la creșterea eficienței prin procese standardizate. Astfel, înțelegem digitalizarea ca un mijloc de atingere a obiectivului.

Și utilizarea noilor tehnologii este, de asemenea, un domeniu de acțiune la noul sediu central al companiei noastre, pe care îl promovăm prin controlul optimizat al costurilor pentru procese cu maximă prioritate.

În acest fel, ne străduim să conectăm lumea analogică cu cea digitală în interesul clienților, angajaților și furnizorilor noștri - în sensul unei rețele online și offline, ceea ce va continua să plaseze oamenii în centrul a tot ceea ce facem și pe viitor.

Vă dorim astfel Crăciun fericit și un start bun într-un an nou liniștit. Înainte de toate însă, sănătate și creativitate pentru îndeplinirea obiectivelor noastre.

DI Horst Felbermayr

Cu drag,

Horst Felbermayr

Cuprins



08 LUCRĂRI DE CONSTRUCȚII SUBTERANÉ SPECIALE

Relatare pentru pagina de titlu

10 TRANSPORT

Transport dual cu obstacole

12 POSTER

Podul cu pârghie de ridicare învinge sensul giratoriu

16 ECHIPAMENTE DE RIDICARE

Pod ridicat de 235 tone

18 CONSTRUCȚII SUBTERANE

Șantier pe munte înalt pentru galerie de avalanșe

19 ECHIPAMENTE DE RIDICARE

Logistică pentru mărfuri grele pentru energie curată

20 COMPANIE

Inaugurarea fundației pentru noul sediu central al concernului

23 PERSONAL

Aniversările noastre





ÎNCHIRIERE STIVUITOR

Cel mai mare stivuitor cu braț telescopic al Austriei pentru depozite cu rafturi înalte în acțiune

Unic, precum depozitul cu rafturi înalte pentru a cărui construire acesta a fost utilizat, este un stivuitor cu braț telescopic cu înălțime a cursei de 35 metri și o forță de ridicare maximă de șase tone. Astfel este cel mai puternic utilaj disponibil la ora actuală în Austria. Acest stivuitor rotativ de la producătorul Magni a fost livrat în

primăvară și a fost utilizat pentru construirea unuia dintre cele mai înalte depozite ale Austriei.

În plus, pentru montajul depozitului cu rafturi înalte au fost utilizate și platforme cu foarfecă speciale pentru rafturi înalte cu o înălțime de lucru maximă de 33 metri, care

și-au putut găsi loc în culoarele înguste. Cu o înălțime de 45 metri, depozitul cu rafturi înalte din Wels aparține celor mai înalte din Austria. Beneficiar pentru contractul de închiriere, la care s-au utilizat și macarale mobile, a fost angrosistul pentru tehnică de fixare și unelte Kellner und Kunz care aparține grupului Reca.



CONSTRUCȚII DE CENTRALE ENERGETICE

Lucrări de maistru constructor pentru energie hidrolică

În luna martie au început lucrările pentru construcția nouă a hidrocentralei Rittmühlwehr an der Alm din Austria Superioară. Lucrările de maistru constructor cum ar fi lucrare de pământ, construcții din beton și construirea peretelui de palplanșe a fost acordată departamentului de inginerie construcții subterane Felbermayr. Pentru atingerii unei înălțimi de cădere brute de pa-

tru metri au fost mai întâi excavați 30.000 metri cubi de prundiș din zona de sub apă a viitoarei centrale energetice. Pentru construcția din beton propriu-zisă au fost înzidite 170 tone armătură de beton și 1.900 metri cubi beton. Drept măsură ecologică s-a construit un canal ajutător pentru migrarea peștilor cu lungime de 120 metri. Pentru optimizarea curentului de apă și

pentru realizarea locurilor pentru depunerea icrelor s-au fabricat mai departe în zona de sub apă patru platforme de până la un metru înălțime. Lucrările de construcție esențiale vor fi finalizate deja în decembrie. Cu o putere de circa 500 kilowatt, centrala energetică va putea alimenta cu energie electrică ecologică, după punerea ei în funcțiune, circa 650 de gospodării.



Pentru alimentarea izvorului s-au făcut trei foraje. Acestea duc fiecare câte 200 metri liniari orizontal în stâncă și transportă apa potabilă la suprafață.

INOVATIV

Lucrări de construcții subterane speciale pentru centrala energetică de apă potabilă

În Oberland din Tirol se construiește la ora actuală o centrală energetică de apă potabilă pentru extinderea alimentării cu apă potabilă și pentru generarea de energie de către compania de apă Obermieming-Untermieming-Fiecht. Pentru aceasta, în scopul asigurării zonei de lucru periclitată de căderile

de stânci s-au construit mai întâi garduri de protecție contra căderilor de stânci și plase de protecție. În continuarea acestora s-a asigurat peretele portal pentru captarea de izvor și construcția izvorului prin intermediul betonului torcretat și ancorajului în stâncă. Cu lucrările de foraj efectuate la o adâncime

de 200 metri pentru realizarea captării de izvor, s-au finalizat lucrările din partea departamentului pentru lucrări de construcții subterane speciale Felbermayr. Captarea izvorului a avut loc în octombrie și a confirmat calculele proiectanților și hidrologilor, astfel încât straturile de rocă acvifere au putut fi găsite.



BAU-TRANS

Punte de pârghie de ridicare pentru recipiente industriale în acțiune

În iulie, compania afiliată a tehnologiei de transport și ridicare Felbermayr a transportat un rezervor de apă de alimentare greu de 105 tone și lung de 23 metri din Bludenz în Vorarlberg către Nettingsdorf din Austria Superioară.

Datorită dimensiunilor, transportul a fost realizat pe o așa-numită punte de pârghie

de ridicare. Ca urmare a unei lungimi de transport totale de circa 60 metri, precum și a unei lățimi de aproape șase metri au trebuit efectuate numeroase măsuri de dirijare a circulației. Transportul a atins o greutate totală de 227 tone împreună cu vehiculul tractor și puntea de pârghie de ridicare. Acestea au făcut necesare numeroase calcule statice pentru poduri.



La destinație, rezervorul de apă de alimentare a fost amplasat cu o macara telescopică de 750 tone (LTM 1750) cu înălțime de 25 în poziție orizontală pe fundație. Pentru lucrările de montaj finale s-au utilizat, în plus, stivuitoare și platforme ridicătoare din flota de închiriat a Felbermayr.



CONSTRUCȚII SUPRATERANE Revitalizarea clădirilor cu apartamente de închiriat

În cartierul Bindermichl-Keferfeld din Linz a început în luna august a anului precedent un proiect de revitalizare pentru doisprezece clădiri de apartamente din anii 1980. La comanda WAG (societatea construcțiilor de locuit proprietate a unei comunități) lucrările de maistru constructor au fost transpuse de către departamentul construcții supratere Felbermayr. Contractul a cuprins revitalizarea a doisprezece clădiri de apartamente și amenajarea mansardei cu un total de 2.500 metri pătrați. Astfel numărul apartamentelor de închiriat a putut fi crescut de la 116 la 140 unități locale. Pentru a face față modernizării și

necesităților locuirii actuale, printre altele s-au înălțat casa liftului și casa scării. În plus, s-au reabilitat și modernizat balustradele și suprafața podelei pentru balcoanele existente. Eliminarea corectă a resturilor de materiale de construcții rezultate a fost preluată complet de departamentul pentru gestionarea deșeurilor Felbermayr. Lucrările principale au fost finalizate în octombrie. Primele trei clădiri sunt deja ocupate. Ocuparea celorlalte unități are loc în următoarele luni.

ECOLOGICĂ „Cea mai curată” macara pusă în funcțiune

De câteva luni s-a pus în folosință la Bau-Trans Liechtenstein o macara mobilă cu „clasa de emisii de gaze poluante 5” cu filtru de particule. Macaraua producătorului Liebherr este o LTM 1060-3.1 și dispune în plus de un sistem de comandă radio, și cu „Variobase®” dispune de o monitorizare electronică a rezemării, prin care operarea macaralei devine esențial mai sigură. La acestea, pe telescopul cu lungime de 48 metri, este montată o cameră de supraveghere, astfel încât să se asigure permanent contactul vizual cu încărcătura.

Prin operarea macaralei, Felbermayr satisface provocările permanente pentru protecția mediului și reducerea noxelor inclusiv pe șantiere. Astfel, de exemplu în Elveția și Liechtenstein, deja de mai bine de zece ani, la utilajele de șantier cu o putere nominală mai mare de 18 kilowatt (25 CP) se aplică filtre de particule pentru reducerea noxelor în conformitate cu reglementările legale. Totuși, până acum, acestea au fost utilizate ulterior manual și în operare necesită o întreținere foarte intensivă.

HAEGER & SCHMIDT

Filiala Felbermayr primește comenzi mari și deschide un birou comercial în Hamburg

Navigația fluvială în locul traficului rutier va fi viitorul pentru circa 1.000 de transporturi grele, care până acum părăseau anual fabrica Liebherr-Mining Equipment din Colmar în Franța. Concret este vorba despre componente cu greutate de până la 100 tone pentru excavatoare hidraulice și încărcătoare cu cupă basculantă, care acum, în loc să fie livrate pe șosea vor fi transportate pe Rin la porturile din Antwerpen și Zeebrugge. Unul dintre avantajele ar fi după declarația clientului Liebherr reducerea amprente ecologice, deoarece navigația fluvială ar fi esențial mai ecologică decât transportul rutier.

Pentru exploatarea sinergiilor, Haeger & Schmidt, precum și compania mamă Felbermayr vor să consolideze în continuare colaborarea. În acest sens, la începutul lunii decembrie s-a deschis un birou comercial comun în Hamburg. Scopul prioritar al activității este o creștere suplimentară a calității asistenței pentru clienții din nordul Germaniei. În plus, prin aceasta trebuie să se obțină o îmbunătățire a economiei costurilor și mediului pentru transporturile din nordul în sudul Europei printr-un grad de utilizare mai bun al capacităților de transport.



RETEA GT BUSINESS DAYS 2019

Circa 1.000 oaspeți au venit la evenimentul anual al GT Gerätetechnik. Așa-numitele GT Business Days au avut loc la începutul lui septembrie la sediul principal din Wels. Ambele companii GT Gerätetechnik și Felbermayr sunt deja de multă vreme parteneri comerciali în închirierea de utilaje. Oaspeții evenimentului au putut, pe lângă bufetul culinar și vinul bun, inclusiv cu acompaniament muzical din partea DJ Franz, să petreacă prima zi comunicativă în mod festiv. Următoarea zi a început cu o prezentare de specialitate informativă despre consecințele daunelor la instalații industriale de către Melanie Fischer, Bilfinger Industrial Service. Apoi, oaspeții de onoare, primarul Andreas Rabl și Andreas Szigmund, Președintele Consiliului de conducere al Invest AG, au dat cep tradiționalului butoi cu bere. Dar asta nu a fost suficient. Managerul firmei Horst Felbermayr și Thomas Egger, Directorul comercial al GT Gerätetechnik, au oferit împreună cu Andreas și Maximilian Kofler o



De la stânga la dreapta: „Gazdele” Christian Nimmervoll și Gerhard Hunger (administrator, GT Gerätetechnik) precum și „frații de benzină” Andreas și Maximilian Kofler, cu managerul firmei Horst Felbermayr (Felbermayr Holding) și Thomas Egger (Director comercial GT Gerätetechnik)

cursă palpitantă cu mega-carturi și motociclete. Divertismentul ritmic a fost asigurat

de formația „Zöd voi”, cu care seara s-a încheiat jovial.



GEOTEHNOLOGIE Prospectarea subterană pentru ocolirea localității

Pentru clarificarea raporturilor subterane, Felbermayr - departamentul pentru geotehnologie a cercetat traseul posibil pentru ocolirea localității Weyer (Austria Superioară). Astfel, s-au extras în total circa 600 metri liniari carote forate. Adâncimile forărilor individuale, denumite și adâncimi, au ajuns aici și la peste 40 metri. Pentru execuție s-au folosit două instalații de forat pe șenile. Aplicația acestui utilaj greu a necesitat o procedură deosebit de precaută din partea muncitorilor calificați, deoarece lucrările s-au desfășurat preponderent în cartiere dens construite.

Mai departe, s-au executat în total circa 200 metri liniari sondaje dinamice și prin penetrare pentru determinarea proprietăților pământului. Pentru documentarea mișcărilor viitoare în structura pământului, o mare parte a forărilor a fost amenajată în așa-numite locuri de măsurare înclinometrică. Încercările de laborator și seriile de încercări geofizice au fost, de asemenea, componentă integrantă a contractului.



CAMPANIA ANGAJAȚILOR „Echipa posibilităților”

Pe baza dezvoltării expansive și a unei piețe a muncii în general intense, deficitul forței de muncă a atins și Felbermayr. Pentru a-l contracara, s-a inițiat anul acesta o campanie Employer Branding. Motto-ul: Echipa posibilităților. Pentru a ajunge la potențiali angajați viitori prin diferite medii, s-a integrat în campanie publicitatea exterioară, publicitatea la cinema și TV, precum și în

rețelele de socializare. Au fost comunicate profile de meserii tehnice și comerciale.

Un punct de acces important pentru mii de interesați într-un loc de muncă a fost și târgul „Tineret și carieră” de la începutul lunii octombrie din Wels. Acolo mulți tineri și-au putut face proverbial o imagine despre posibilitățile de formare profesională și profesiile

Informații suplimentare despre
echipa posibilităților găsiți aici:



diverse de la Felbermayr: Astfel, pe lângă zona de realitate virtuală și o cabină foto a oferit perspective captivante asupra activității la Felbermayr, inclusiv factorul de distracție.

Sub hashtag-ul #teamdermöglichkeiten și angajații Felbermayr relatează, în plus, despre activitatea lor în companie și oferă astfel perspective interesante.

CONSTRUCȚIE NOUĂ Ridicarea podului Alm bei Hallein

Pentru ridicarea a în total șase structuri portante ale podului, autostrada Tauern (A10) a fost închisă la mijlocul lui septembrie în Hallein pe ambele sensuri de circulație. Pentru aceasta, grinzile metalice cu greutate de 72 tone și lungime de 45 metri s-au încărcat la un loc de premontaj aflat la circa 600 metri de șantier și apoi au fost transportate pe șantier. Încărcarea a fost efectuată de două vehicule de două sute de tone în tandem. Pentru ridicarea structurii portante a podului s-au folosit două macarale mobile fiecare cu o sarcină portantă maximă de 350 tone și câte 90 tone balast. Pentru evitarea cât de mult posibil a perturbării traficului rutier, cursele au fost efectuate noaptea. În fiecare noapte s-au putut ridica două structuri portante cu înălțime de 2,2 metri și lățime de 2,3 metri. Elementele au fost deplasate pe lungime alăturat pe culee. Lucrările ulterioare la structura portantă și stratul superior au mai necesitat două luni. Urmează construcția nouă a podului în direcția Villach. Lucrările sunt parte a proiectului pentru reabilitarea autostrăzii Tauern.



Protecție împotriva căderilor de pietre pentru cel mai adânc defileu din Alpi

Felbermayr Lucrări de construcții subterane speciale a lucrat până la sfârșitul lunii octombrie împreună cu un consorțiu la măsuri de protecție împotriva căderilor de pietre în defileul Salzburg Liechtenstein. Acest lucru a fost necesar din cauza unei căderi de pietre de aproximativ 300 de tone.



Căderea de stânci a deranjat o mare parte din drumuri.

Aproximativ 200.000 de vizitatori sunt numărați în fiecare an în defileul Liechtenstein - până când în primăvara anului 2017, în timpul unei căderi de stânci, în defileu au căzut în jur de 300 tone de stânci. Prin aceasta a fost distrusă o parte a drumurilor turistice emergente. Datorită angajamentului energic în cel mai adevărat sens al cuvântului al angajaților Felbermayr Lucrări de construcții subterane speciale, defileul a fost reabilitat.

Măsuri împotriva spargerii pietrelor

În total au fost create 58 de măsuri individuale de-a lungul celor patru kilometri și până la 300 de metri adâncime în defileu. „Acestea includ plasele de oțel situate direct pe stânci, precum și plase de protecție împotriva spargerii pietrelor montate pe suporturi și armate cu ajutorul pilastrelor din beton asigurate cu ancore, care sunt concepute pentru a preveni eroziunea materialului stâncos”, explică managerul șantierului Felbermayr, Johann Bugelnig. Logistica materialelor este de asemenea dificilă. Despre aceasta continuă Bugelnig: „Deși avem o suprafață mare de depozitare în apropierea defileului, tot materialul trebuie însă transportat cu elicopterul, începând de la ancore la aparatele de forat până la plase și cimentul necesar”.

Despre autodepășire

„Muncitorii noștri au pregătire alpină specială”, explică Bugelnig. Acest lucru este neapărat necesar, explică Bugelnig, deoarece une-

Pentru a preveni o nouă cădere de pietre, sunt construite pilastre din beton ancorate în stâncă.



ori prestează muncă grea, la aproximativ 200 de metri deasupra solului, în stâncă goală și în cele mai dificile condiții climatice. „Există o climă specifică în defileu”, spune Bugelnig. Așadar, „afară” ar putea fi din nou cea mai frumoasă zi de vară, în timp ce ploaia anterioară face să năvălească timp de mai multe zile în defileu torenți de pe pereții stâncosi și face temperaturile de piviță. Trebuie să te autodepășești în fiecare zi, spune un angajat înainte de a se îndrepta dublu asigurat spre perețele stâncii pentru următoarea misiune. Pentru protecția împotriva spargerii pietrelor, ancorările stâncilor cu fundațiile individuale corespunzătoare au fost pregătite în avans, acum reazemele sunt transportate pe calea aerului și montate în perețele vertical. „În

acest fel, au fost create plase de protecție împotriva spargerii pietrelor cu o lungime totală de 1.200 de metri și înălțimi de peste cinci metri”, relatează Bugelnig.

La sfârșitul lunii octombrie, măsurile de restaurare au fost finalizate în mare parte de către Felbermayr. „Lucrarea care a durat de șase luni a fost o luptă constantă contra timpului și forțelor naturii, care a fost foarte greu de câștigat. Însă, datorită cooperării bune a tuturor celor implicați, acest lucru a fost totuși posibil”, spune Bugelnig încântat. Astfel, începând cu primăvara următoare, bi-juteria naturală defileul de stânci Liechtenstein poate fi din nou străbătut pe drumuri securizate. ■



Către video



În total, Felbermayr a instalat aproximativ 10.000 de metri pătrați de plase de protecție împotriva spargerii pietrelor.

Transport dual cu obstacole



O coloană industrială de mai mult de 34 de metri a transportat departamentul de proiect Felbermayr la jumătatea lunii octombrie de la Steinhaus bei Wels la Gendorf, în Bavaria. Greutatea de 160 de tone a fost, de asemenea, remarcabilă, astfel încât o combinație a modurilor de transport pe șosea și pe apă s-a dovedit a fi singura opțiune practicabilă. Însă practicabil nu este sinonim cu simplu - colosului de înaltă tehnologie din oțel i-au apărut numeroase obstacole pe traseu.

Nu îmi mai amintesc să mă fi deplasat cu 24 linii de axe în Austria", își începe prezentarea Jürgen Steinbrecher, din departamentul Felbermayr. Și în calitate de proiectant în așa-numitul departament THP, toate cazurile dificile din ultimii douăzeci de ani au trecut pe la biroul său înainte de a fi puse în practică. „Și punerea în practică este adesea chiar problema”, spune Steinbrecher. Așa a fost și de data aceasta, după o perioadă de pregătire de nouă luni, totul părea clar: Traseul a fost măsurat, poduri calculate static, operațiunile cu macarale coordonate cu manevrarea coloanei industriale și toate măsurile de dirijare a traficului aranjate la timp. Dar apoi, când transportul de peste 55 de metri lungime a fost deja parcat cu tren și tracto-

rul și împingătorul pentru plecare la expeditor, deodată, a rezultat încă un șantier de construcții în prima etapă între Steinhaus bei Wels și terminalul pentru mărfuri grele Felbermayr din Linz. Pentru a împiedica traficul individual cât mai puțin posibil, a fost disponibilă doar o fereastră de timp limitată. Deoarece la o lățime de transport de 4,4 metri devenită rapid îngustă și lungă, poate dura prea mult să se remedieze problema. „Din fericire, cu Asfinag (Societate pe acțiuni pentru finanțarea autostrăzilor și drumurilor expres), am reușit întotdeauna să găsim soluții practice din nou, și de data aceasta”, a spus Steinbrecher, deși, având în vedere întregul lanț logistic și provocările legate de acesta, sunt necesare eforturi mari pentru a depăși astfel de obstacole.

Pe traseu pe navă și pe șosea

„Datorită greutății reactorului de 160 de tone și a câtorva rampe de aproximativ zece la sută, am decis să folosim un tractor și un împingător”, relatează Steinbrecher. Pentru o tracțiune optimă a celor două camioane, fiecare de aproximativ 600 CP, acestea au fost balastate fiecare cu încă 35 de tone. „Dacă ar fi trebuit să luăm în calcul o suprafață de drum umedă, s-ar fi folosit și un alt împingător”, continuă Steinbrecher. Prima etapă de la Steinhaus bei Wels până la terminalul de mărfuri grele Felbermayr din Linz a fost în cea mai mare parte pe autostradă. Cu toate acestea, elevatoarele, scările și tije de ridicare au fost însoțitori constanți ai bagajelor pentru a controla profilul spațiului liber sub poduri și a putea trece pe sub liniile de tensiune fără pericol.



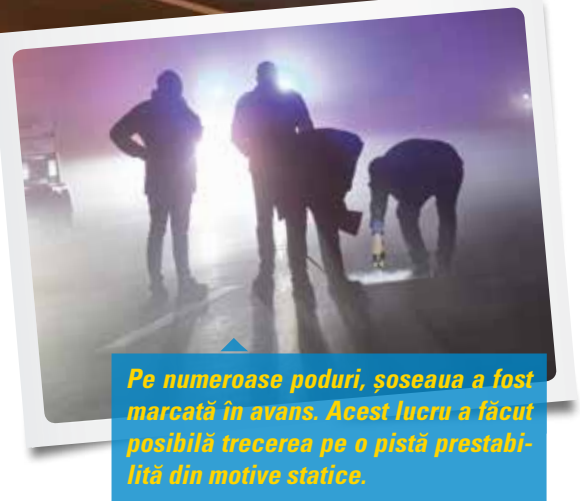
Pentru a depăși curbele în ac de păr, transportul a trebuit adesea „întors”. Aceasta corespunde unei schimbări de direcție de 180 de grade la care tractorul devine împingător.

Ajuns în Linz, reactorul a fost transbordat de o platformă joasă cu 24 axe pe o navă fluvială. Transportul suplimentar a condus aproximativ nouăzeci de kilometri în amonte spre Passau (D).

Pentru deplasarea cu vaporul spre Passau, containerul a fost transbordat în terminalul de mărfuri grele Felbermayr din Linz.



Acolo, a fost manipulat containerul cu o macara portuară și o macara de 500 de tone de pe nava pe platforma joasă redusă între timp la douăzeci de axe. „Reducerea axelor a fost posibilă din cauza condițiilor statice din Germania”, explică Steinbrecher, adăugând că, de asemenea, aceasta a simplificat mersul înainte datorită unei raze de curbă reduse. Dar măsurile necesare pentru restul de 80 de kilometri de la Passau până la destinația Gendorf sunt încă considerabile. Astfel, în multe locuri, au fost folosite plăci de oțel pentru a proteja conductele subterane și acostamentele, pentru a traversa șinele de cale ferată, pentru a înălțura indicatoarele, pentru a stabili interziceri de oprire și pentru a întoarce garnitura de transport în modul planificat de o duzină de ori, ceea ce înseamnă o schimbare a direcției transportului, altfel nu ar mai fi posibil un progres. În cele din urmă, a fost posibil să ajungă la destinația din orașul bavarez Gendorf în timpul planificat de numai șapte zile de transport. Între acestea s-au aflat 250 de kilometri cu numeroase decizii



Pe numeroase poduri, șoseaua a fost marcată în avans. Acest lucru a făcut posibilă trecerea pe o pistă prestabilită din motive statice.

individuale, toate putând fi stăpânite datorită unei echipe bine coordonate de aproximativ 20 de angajați și companii colaboratoare participante.

Finalul, poziționarea fundației containerului de aproximativ 34 de metri lungime cu un diametru de aproximativ patru metri, a fost realizată de două macarale Felbermayr, fabricate de Liebherr, cu 750 și respectiv 400 de tone de sarcină portantă maximă.



În portul Passau, încărcătura de 34 de metri cu macara port și 500 de tone a fost „reasezată” cu atenție.



Către galerie





PODUL CU PÂRGHIE DE RIDICARE ÎNVINDE SENSUL GIRATORIU

Se spune că sensurile giratorii sunt inamicii naturali ai transporturilor grele. În cazul „încărcăturilor agabaritice”, există desigur o soluție la filiala Felbermayr Bau-Trans: Podul cu pârghie de ridicare.

Cu acesta sarcina poate fi ridicată cu până la 1,5 metri deasupra nivelului străzii. Astfel pot fi depășite și sensurile giratorii cu o proiectare peste nivelul străzii. Acest lucru s-a întâmplat și în cazul unui transport de la Vorarlberg spre Austria Superioară în iulie. Lungimea transportului a fost în jur de 60 metri.

Țeava de apă potabilă reabilitată în „timp record”

Conducta de apă potabilă lungă de patru kilometri, dintre districtele Schwaighof și Hof, în municipalitatea Wagrain, a îmbătrânit. Era necesară o reabilitare și aceasta într-un interval de timp fără îngheț, din mai până în octombrie. Angajații filialei Felbermayr Spittal an der Drau au acceptat provocarea și au putut raporta finalizarea lucrărilor de construcție cu patru săptămâni înainte de termen.

Ne-a fost frică de iarnă „, spune Ferdinand Wirnsberger, conducere sucursală din Spittal an der Drau. Acesta a fost unul dintre motivele pentru care el a acceptat șantierul, deoarece apa, lucrările de pământ și înghețul amenințător sunt greu de reconciliat. Dar, datorită angajaților competenți și a unei voințe unite, a putut fi realizat ceva greu de imaginat în termenul scurt - reabilitarea unei conducte de apă potabilă în jur de patru kilometri lungime de la Schwaighof până la Hof și o linie de alimentare lungă de 400 de metri la izvoarele Marbach (tub de fontă în DN 300/ DN 400) între puțul de colectare a izvorului și puțul principal de colectare.

Tub de fontă în loc de plastic

Au trecut aproximativ 40 de ani de când s-au relocat conductele din PVC pentru alimentarea cu apă potabilă între localitățile Schwaighof și Hof. Pe lângă durata de utilizare a fost și un teren alpin expus, care a afecta conductele de plastic și a făcut necesară o reînnoire. „Suntem siguri că vom putea realiza o durată de utilizare mai lungă cu conductele din fontă utilizate în prezent”, spune Wirnsberger, explicând că țevile așezate în numele Asociației de Apă Obere Enns dispun de o legătură sigură în mare măsură din punct de vedere al tensiunii și a presiunii.

Montarea conductelor lungi de cinci metri cu un diametru de patruzeci de centimetri a avut loc parțial pe un teren dificil. În plus, a trebuit să fie depășit un pod și să se realizeze o presare a țevii pentru traversarea subterană a așa-numitelor șanțuri Schwaighof. „Pentru a trece podul, am construit mai întâi o construcție din oțel cu o „conductă PP” cu diametru de 630 de milimetri paralel cu podul existent”, explică Wirnsberger. Ulterior, în aceasta a fost in-

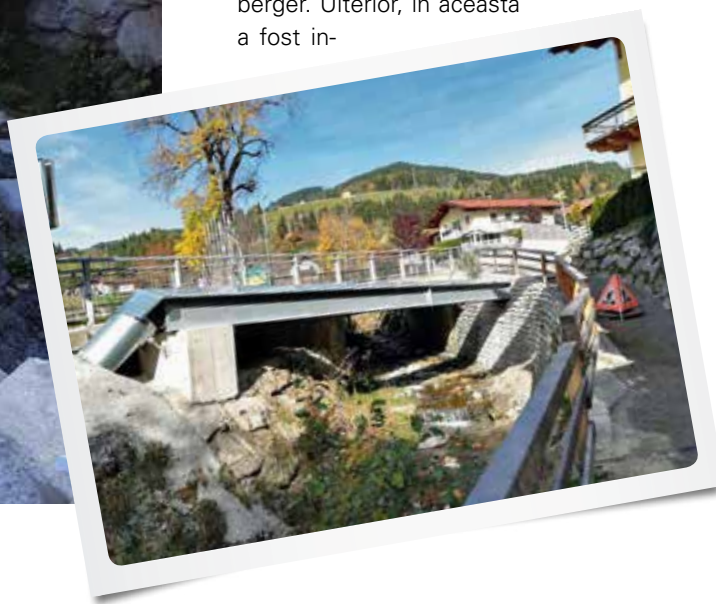
trodusă o conductă de apă cu un diametru de 400 de milimetri. În cele din urmă, golul inelar rezultat a fost umplut cu spumă pentru izolare.



Prin intermediul mișcării de presare a fost traversat subteran șanțul Schweighof pe o distanță de 90 de metri.

Mai jos, în loc de mai sus a trebuit să realizeze apoi profesioniști în domeniul ingineriei civile la șanțurile Schwaighof. „Acesta este un șanț care servește debitelor de viitură și în viitorul apropiat va fi extins de către asigurarea contra torentelor și avalanșelor”, descrie Wirnsberger. Acesta a fost și motivul pentru care șanțul a trebuit să fie traversat la 1,5 metri sub baza sa. „Acest lucru a fost posibil numai prin utilizarea unei instalații de presă hidraulică”, spune Wirnsberger, adăugând că inițial a propulsat conducte lungi de șase metri cu un diametru de optzeci de centimetri în subteran pe o distanță de nouăzeci de metri, sudate treptat și pământul deplasat cu ajutorul unui transportor elicoidal la suprafață.

Pentru a traversa Peinbach în Wagrain, conducta de apă a fost realizată cu ajutorul unei conducte-pod.





În conducta de alimentare existentă a trebuit să fie instalate o clapetă și o conductă de scurgere în timpul funcționării pentru întreținerea ulterioară.



Pe parcursul reabilitării conductei, au fost înlocuite cu unele noi și țevile, conductele de la izvorul Marbach până la puțul de distribuție. Utilizarea țevelor din fontă și ghidarea armată a conductei ar trebui să ofere, de asemenea, protecție pe termen lung împotriva influențelor mediului.

Doar atunci tubul din fontă care transporta apa a putut fi introdus pe cuvele de alunecare. Restul a fost rutină - adică: Șantier de construcție de conducte, cu provocări

logistice legate de spațiu, începând cu săpăturile și terminând cu lucrări de asfaltare de-a lungul unui drum național foarte circulat.

Izvorul Marbach

O altă secțiune de reabilitat a fost în jur de numai 400 de metri lungime, de la izvorul Marbach până la puțul de distribuție pentru comunitățile Flachau, Sankt Johann im Pongau și Eben im Pongau. Cu toate acestea, a durat din septembrie până în noiembrie ca această secțiune să devină potrivită pentru viitor. Motivele constau, pe de o parte, la un debit de aproximativ 130 de litri de apă pe secundă, atenția asociată cu acesta și echipamentele grele necesare: „Am procesat aproximativ 1.000 de metri cubi de material pentru a crea pavaje de pavele pentru protejarea noilor conducte”, explică Wirnsberger. Datorită condițiilor topografice cu o înclinație de până la treizeci la sută, s-a lucrat cu un excavator cu o greutate de lucru de treizeci de tone. Deoarece lucrările de excavare au avut loc, parțial imediat în apropierea alimentării cu apă potabilă pentru cei aproape 16.000 de locuitori ai comunităților Flachau, Sankt Johann im Pongau și Eben im Pongau, potrivit lui Wirnsberger, a fost „o lucrare delicată”.



Cei trei de la șantier: Managerul șantierului Ferdinand Wirnsberger (centru) cu Mark Wieland (stânga) și Manuel Lindner.



Pentru înlocuirea podului, macaraua a trebuit să fie deplasată câțiva metri cu sarcina suspendată.

Pod ridicat de 235 tone

„Vechi” versus „nou” s-a numit sfârșitul lunii august în Gailtal bei Arnoldstein. Un pod feroviar vechi de 124 ani a fost înlocuit cu unul nou. Pentru cursele spectaculoase a fost utilizată o macara pe șenile de la Felbermayr Închiriere macara.

Până la jumătatea lunii decembrie au mai durat lucrările Căilor Ferate Naționale Austriece (ÖBB) pentru modernizarea căii ferate Gailtal. Pe lângă electrificarea și adaptarea infrastructurii, a fost înlocuit și podul Gail. Acest lucru a fost necesar din cauza lipsei posibilităților de atașare a unui fir de cale. În plus, a lipsit și spațiul necesar pentru o rută însoțitoare pentru lucrările de conservare, potrivit ÖBB. Așadar, o reînnoire a podului feroviar a fost inevitabilă. Hidrologia Gailului, însă, nu a permis nicio măsură constructivă în albia râului, astfel încât noul pod, similar cu cel vechi, trebuie să traverseze râul susținut de console. Acest lucru a fost posibil numai cu o construcție corespunzătoare din oțel și a necesitat utilizarea unei macarale mari pentru ridicare.

Colos de oțel pentru ridicarea podului

Au fost necesare 47 de transporturi cu camioane pentru a aduce macaraua pe șenile cu o greutate de operare de 790 de tone în valea Gail din Carintia. „Filiala Graz a utilizat o macara cu o forță portantă maximă de 220 de tone pentru construcția macaralei cu o forță de ridicare de 750 de tone”, explică Michael Lehner, din departamentul de proiect Felbermayr. Numai activitățile de montaj au durat trei zile până când colosul de oțel, care a fost echipat cu un braț principal de 56 de metri lungime și un total de 515 tone de balast, a fost gata de ridicare. În primul rând, podul vechi cu 190 de tone a fost săpat dintr-o singură bucată. „Pentru a face acest lucru posibil cu o singură macara, s-a folosit o traversă lungă de 15 metri”, spune Lehner, adăugând că podul a fost prins în patru puncte definite pe traversă. Abia atunci a fost posibilă ridicarea în siguranță a relicvei de oțel din vremea monarhiei austro-ungare

și fără mișcare de pendulare și așezarea în siguranță pe o suprafață de manipulare pregătită după o întoarcere de 90 de grade a brațului macaralei. Acest lucru a fost obținut cu un rază de acțiune a macaralei de 32 de metri. Pentru a face acest lucru posibil, s-a atașat un vagon de balast cu 300 de tone cu ajutorul unui așa-numit braț Derrick, apoi s-a folosit și un balast cu scena rotativă cu 170 de tone.

235 tone pe cârlig

Noul pod a fost livrat în patru părți. Pre-asamblarea a fost realizată cu 220 de tone. Noua trecere la nivel, la fel ca cea veche, este proiectată ca un pod de oțel,

dar cu 50 de metri lungime este cu douăsprezece metri mai scurtă decât podul vechi, dar la 235 de tone mai greu cu 84 de tone. Greutatea mai mare rezultă din lățimea de șapte metri și construcția mai masivă, care este, de asemenea, proiectată pentru viteze mai mari. Cel vechi avea doar cinci metri lățime. De remarcat este și faptul că cursele a trebuit să aibă loc în cele mai dificile condiții de spațiu. În plus, schimbul de poduri a trebuit să aibă loc într-o singură zi pentru a împiedica cât mai puțin operațiunile feroviare, relatează Lehner și este încântat că podul ar putea fi în sfârșit așezat pe zidurile de sprijin timpul planificat cu precizie milimetrică. ■

La așezarea podului pe zidurile de sprijin operatorul macaralei și macaraua au efectuat lucrări cu precizie milimetrică.



Către video



Directorul diviziei Felbermayr, Volker Brand, a condus șantierul.



Carcasa de lungime de aproximativ 36 de metri va face în viitor accesul la centrala hidroelectrică cu acumulare din Malta mai sigură.

Șantier pe munte înalt pentru galerie de avalanșe

La începutul lunii august, Felbermayr Inginerie construcții subterane la portalul de est a început construcția unei galerii de avalanșe pentru centrala hidroelectrică cu pompe de acumulare Risseck din Carintia. Procedeul de construcții a devenit necesar din cauza numeroaselor avalanșe.

Tunelul, care are o lungime de aproximativ trei kilometri, poate fi accesat prin șoseaua platoului de lacuri Reißeck și servește pentru deschiderea centralei hidroelectrice cu pompe de acumulare Risseck. La așa-numitul portal al tunelului Est-tunel principal inferior au avut loc periodic procese de avalanșă. Cu privire la siguranță, asociația Hydro Power a decis să proiecteze mai sigur portalul, în calitate de autoritate contractantă.

Șantier la 2.300 de metri deasupra nivelului mării

„Am lucrat la o altitudine de aproximativ 2.300 de metri”, remarcă directorul diviziei Felbermayr, Volker Brand. Acest lucru explică și dificultatea procedurii de construcții. Astfel, au fost solicitate deja soluții speciale pentru transportul echipamentelor de construcții. De exemplu, echipamentele mari necesare au trebuit să fie transportate la șantier cu o platformă joasă specială, în caz contrar, tunelul de acces nu ar fi fost practicabil.

De asemenea, este remarcabilă logistica materialelor de construcții. De exemplu, aproximativ șaptezeci de tone de oțel și 700 de metri cubi de beton au fost prelucrate pentru a construi o galerie de avalanșă de aproximativ 36 de metri lungime și o cale de rulare din beton armat de jumătate de metru, relatează Brand, adăugând că au fost necesare în total aproximativ 200 de transporturi de camioane pentru aprovizionarea șantierului.

Dar lucrarea propriu-zisă a avut loc înăuntru. De exemplu, aproximativ 400 de metri cubi de rocă au fost îndepărtați cu daltă hidro pentru a crea spațiu pentru construcția de protecție împotriva avalanșelor pe partea muntelui. „Acest material a fost prelucrat la fața locului și folosit pentru reumplerea structurii după finalizarea lucrărilor de beton”, relatează Brand. În total, au fost construiți aproximativ 1.200 de metri pătrați de cofraje. Galeria avalanșelor are o lungime de aproximativ 36 de metri și are o înălțime liberă și o lățime de cinci metri fiecare. Ca atare, este, ca să spunem așa, o extensie a așa-numitului tunel principal inferior. Lucrarea a fost finalizată la jumătatea lunii noiembrie,

Portalul tunelului a fost adesea amenințat de avalanșe.



adică la timp înaintea de intrarea în iarnă. În plus, pe portalul de vest au fost ridicați 400 de metri liniari de punți din oțel împotriva zăpezii cu înălțimi de până la patru metri. Felbermayr a fost la fața locului cu divizia Lucrări de construcții subterane speciale.

Logistica mărfurilor grele pentru energie curată

Odată cu finalizarea parcului eolian Edmundshof, un alt pas important spre utilizarea energiei regenerabile a reușit în Burgenland. Cu logistica mărfurilor grele pentru cele 16 instalații a fost însărcinată Felbermayr Tehnologie de transport și ridicare. Comanda a fost finalizată la sfârșitul lunii aprilie.

În Burgenland, aproximativ 150 de procente din energia electrică necesară în fiecare an este acoperită în prezent de energie regenerabilă. O proporție semnificativă din aceasta este atribuită energiei eoliene. Energia fotovoltaică și biomasa contribuie, de asemenea, într-o măsură mai mică. Acest bilanț energetic va fi îmbunătățit în continuare cu cele 16 noi turbine eoliene din parcul eolian Edmundshof.

230 transporturi pentru 16 instalații

„Am început deja proiectarea acestei comenzi vaste în ianuarie”, spune Patrick Pühringer, de la departamentul Felbermayr pentru transporturi speciale. Până la sfârșitul lunii aprilie, primele transporturi s-au derulat deja din punctele de plecare din Danemarca, Germania și Cehia în direcția Edmundshof. „Totul a fost livrat direct pe șantier la timp”, spune Pühringer, menționând că aceasta a implicat aproximativ 230 de transporturi. În plus față de echipamentele standard, cum ar fi semiremorci de platou și platforme joase, adaptoare pentru turnuri de ridicare și semiremorci telestep pentru aripi ale turbinei eoliene au fost, de asemenea, utilizate pentru transport. Pentru aripile lungi cu 62 de metri lungime au fost conduse cu așa-numitul Superwing-carriern, relatează Pühringer și adaugă că aceste aripi au o lățime de aproximativ patru metri și trei metri înălțime. Greutatea

de aproximativ 15 tone este transportată în acest mijloc de transport pe trei axe și pe partea tractorului de așa-numita scobitură. Cea mai grea componentă de transportat a fost carcasa mașinii de 72 de tone.

Gigantul macaralei cu o capacitate de ridicare de 1.000 de tone

Patru macarale pe șenile de la Liebherr au fost folosite pentru amenajarea instalațiilor - două LR 1750 și cea mai puternică macara din parcul auto Felbermayr, o LR 11000 cu o sarcină portantă maximă de 1.000 de tone. Acest pachet de forță a fost folosit pentru instalații mai mari cu înălțimea butucului de 149 metri. El a fost echipat pentru aceasta cu un braț principal de 156 de metri și un vârf de doisprezece metri lungime. Cele două LR 1750 au realizat instalațiile mai mici din dotarea clasică a parcului eolian cu un braț principal de 147 de metri și un nas de catarg lung de șase metri. Cea de a patra macara mare, o LR 1600, a fost folosită pentru lucrările de preasamblare. În total, au fost necesare aproximativ 180 de curse cu sarcini grele pentru a construi cele 16 instalații. Contractul a putut fi finalizat după numai trei luni de construcție la sfârșitul lunii iunie. Parcul eolian a fost deschis în septembrie. Datorită celor 16 instalații, energia electrică ecologică poate fi colectată pentru aproximativ 36.000 de gospodării.



Către video



Aripile lungi de 62 de metri au fost transportate de „Superwing-carriern”.



Datorită lungimii brațului de 156 metri și vârfului lung de doisprezece metri al LR 11000, aripile turbinei eoliene au putut fi montate la o înălțime de 149 metri.

Inaugurarea fundației pentru noul sediu central al concernului

Împreună cu cancelarul regional austriac Thomas Stelzer și primarul orașului Andreas Rabl, compania familială Felbermayr din Wels a sărbătorit pe 17 septembrie inaugurarea oficială a fundației pentru construirea noului sediu central al firmei din Wels-Oberthan.

Pentru acționarul majoritar și antreprenorul Horst Felbermayr se încheie astfel o etapă pe termen lung de căutare a locației: „Am căutat mult timp, a trebuit să depășim multe obstacole și, de asemenea, am făcut unele compromisuri”, spune Felbermayr. Acum este însă momentul să privim înainte. „Sunt încântat să pot da semnalul de pornire pentru generațiile viitoare cu această zi”, spune cu satisfacție președintele Consiliului de Supraveghere în vârstă de 74 de ani.

Fiul cu același nume, CEO al grupului de companii, este de asemenea încântat să conducă compania într-un viitor și mai modern. Mai presus de toate, noua construcție poate fi utilizată pentru a optimiza procesele și rutele interne din companie și pentru a îmbunătăți comunicarea.

Atractivitatea noului spațiu al companiei este amplificată prin propria clădire socială: Aici sunt planificate un restaurant pentru

angajați, o zonă de fitness și un centru de îngrijire a copiilor. „Astfel creăm un mediu de lucru optimizat pentru concilierea dintre muncă și familiei”, este convins CEO-ul concernului Horst Felbermayr.

Proiectul în detaliu

Proiectul de construcție are un program foarte ambițios. Finalizarea este planificată în al 2-lea semestru al anului 2021. Prin aceasta, Felbermayr se mută din actuala



Către video



De la stânga la dreapta: DI (FH) Benedikt Linimayr (Proc. Felbermayr GmbH) | Arh. DI Harald Benesch | DI Stefan Hielle (GM Felbermayr Construcții) | Wolfgang Schellerer (GM Felbermayr Transport și echipamente de ridicare) | LH Mag. Thomas Stelzer | Primar Dr. Andreas Rabl | Elisabeth Felbermayr-Schierl, MBA (Proc. Felbermayr GmbH) | Horst Felbermayr (acționar majoritar și președintele consiliului de administrație) | DI Horst Felbermayr (GM Felbermayr Holding)



În primăvara anului 2021, noul sediu central al firmei va fi pregătit pentru a fi ocupat după o durată de construcție de numai un an și jumătate.

locăție din zona industrială Wels în Voralpenstraße din Wels-Oberthan. Așadar, în numai un an și jumătate pe o suprafață de 100.000 de metri pătrați apare noul sediu central al firmei pentru 700 de angajați.

Biroul de arhitectură din Wels „benesch, stögmüller architekten” este responsabil pentru arhitectura și proiectarea generală a noului sediu central al concernului Felbermayr. Proiectul arhitecților se bazează pe trei construcții de hale poziționate perpendicular pe Voralpenstraße, cu o construcție administrativă și socială în sud. Atelierul central cu o suprafață de 9.000 de metri pătrați este inima zonei halelor. Aici se fac reparații precum și montări și transformări. În halele însoțitoare sunt adăpostite vehicule, macarale, echi-



Compania de familie Felbermayr. De la stânga la dreapta: Andrea Felbermayr (Soția domnului Horst Felbermayr și GM Felbermayr Holding), DI Horst Felbermayr (GF Felbermayr Holding), Horst Felbermayr (acționar majoritar și președintele consiliului de administrație), Elisabeth Felbermayr-Schierl, MBA (Proc. Felbermayr GmbH), Gisela Felbermayr (acționară majoritară și președinta consiliului de administrație)

pament special, curtea, depozitul de anvelope și ajutoare tehnice. Suprafața construită va fi de 40.000 de metri pătrați. O parcare subterană pentru aproximativ 400 de autoturisme oferă suficiente posibilități de parcare.

Zonele verzi generoase din față și dintre administrație și clădirea socială oferă locuri

liniștite de recreere și fac zonele de trafic extinse, adiacente aproape să dispară. Aceste facilități exterioare, precum și lucrările de construcții subterane și construcție în roșu sunt realizate intern de unitățile de afaceri Felbermayr Construcții precum și Tehnologie de transport și ridicare.



Echipa de arhitecți Harald Benesch și Richard Stögmüller a proiectat noul sediu central al firmei.



Potrivit lui guvernatorului Thomas Stelzer, ar fi un semnal minunat pentru locație, dacă Felbermayr ar construi aici.



Pentru primarul din Welser, Andreas Rabl, inaugurarea fundației a fost o zi de sărbătoare, deoarece a reușit să păstreze compania Felbermayr în Wels.



Stephan Rabitsch în drum spre locul doi la circuitul de ciclism internațional al Austriei Superioare.

CICLISM SEZON FINALIZAT CU SUCCES

După 100 zile de cursă, echipa Felbermayr Simplon Wels poate să privească în urmă asupra unui sezon de curse fructuos încă o dată. În 2019, cicliștii profesioniști din Wels au obținut la cursele internaționale 18 locuri pe podium și 16 locuri în top 10. Succes deosebit a avut echipa la Rhone Alpes Isere Tour din Franța, pe care Matthias Krizek a putut să o câștige. Un alt highlight al anului a fost câștigarea tricoului de sprint prin Matthias Krizek la Tour of the Alps, cea mai grea cursă de

ciclism din Austria cu 13.600 diferență de altitudine în metri. La cel mai mare eveniment de ciclism autohton, Welser Innenstadtkriterium, Krizek s-a clasat pe locul trei în fața a 8.000 de spectatori entuziasmați. Mai departe, Florian Kierner a obținut la CRO Race 2019 locul trei de etapă. Rabitsch din Team Felbermayr Simplon Wels a ajuns, după trei victorii consecutive, la cursa de ciclism internațională a Austriei Superioare, în acest an pe locul doi cu o diferență de numai 13 secunde. Managerul sportiv Andreas Grossek este convins că aceste succese sunt posibile numai printr-o colaborare optimă a echipei de ciclism albastru deschis.

RAPID FELBERMAYR ALEARGĂ LA TURURILE ALPINE

Din îmbrăcămintea de lucru în echipamentul sportiv și start pe traseul de alergat. La Linzer Sparkasse Nightrun echipa Felbermayr a putut dovedi, cu alergători pasionați de sport, că puterea nu vine numai de la mașini, ci puterea se află și în angajați. Fidele motto-ului companiei „putere în mișcare” toți participanții au ajuns în siguranță și mai ales repede la finalul cursei de 5,2 kilometri. Inclusiv managerii com-

paniei Andrea și Horst Felbermayr au participat și au alergat fruntaș cu numerele de start 1358 și 1359 nu numai printr-un exemplu bun, ci și cu timpi buni. Nightrun a constituit finalul a unui total de 3 curse populare la care Felbermayr-Running-Team a participat în acest an.



ÎNTREBARE CU PREMII CITITI ȘI CÂȘTIGAȚI

Întrebare cu premii:
Unde s-a ridicat la sfârșitul lunii august a acestui an un pod de 235 tone?

Găsiți răspunsul în această revistă. 15 premii vor fi acordate în cazul expedierilor corecte. Vă rugăm să ne trimiteți răspunsul corect la adresa de e-mail, indicând adresa dvs. poștală informer@felbermayr.cc sau la numărul de fax +43 7242 695-144. Termenul-limită pentru expedieri este marți, 31 martie 2020. Este exclusă procedura judiciară.

Premiul 1:
Un LR1750-2
la scara 1: 50.



SPONSORIZARE MERINGER ARE PLANURI MARI

Jacob Meringer pornește cu multă energie în noul sezon și și-a stabilit multe țeluri – niciodată până acum nu au fost în program așa de multe participări în cupa Europei pentru Meringer, ca în sezonul următor. Și în afara Europei, în Georgia, pasionatul de sport va fi la start cu raceboard-ul său și va reprezenta F galben al sponsorului lui.

La campionatul de juniori 2020 Meringer vizează un loc pe podium. Pe lângă cupa Europei sunt planificate apărarea titlului de campion național și un eventual avans din lotul C în lotul B. Astfel sportivul s-ar apropia cel mai mult de obiectivul său, o carieră ca profesionist de snowboard.



JUBILEU MULȚUMIRI CALDE ANGAJAȚILOR CU VECHIME

15 ANI

Michael Ahlborn – FST Stams · Stephan Beck – Macara Thaur · Roland Berger – FST Salzburg · Cazim Besirovic – Klagenfurt · Reiko Beuschold – Wimmer Transporturi de mașini Krefeld · Raimund Brecher – FST Stams · Martin Burger – Wimmer Transporturi mașini Sulzemoos · Erwin Bürgler – FST Stams · Josef Camlek – Macara Lanzendorf · Helmut Doriguzzi – FST Stams · Roman Dvořák – Felbermayr Slovakia Bratislava · Gerhard Eisenmann – Werkstatt Wörgl · Thomas Eitzinger – Macara Graz · Christian Erhart – FST Stams · Marco Fischermann – Wimmer Transporturi de mașini Krefeld · Christian Freibott – Hagn Tehnologie de mediu Sulzemoos · Florian Gasser – FST Stams · Norbert Glatz – Klagenfurt · Dietmar Haas – Manipulare port Linz · Manfred Hackl – Macara Wels · Daniel Hammerle – FST Stams · Wolfgang Hundstorfer – Atelier Wels · Heimo Kollegger – Macara Graz · Josef Kollross – FST Stams · Sasa Kovacevic – Contribuție Lanzendorf · Roland Kozirolek – Wimmer Transporturi de mașini Sulzemoos · Michael Kranebitter – Macara Thaur · Djordje Krstic – Macara Lanzendorf · Markus Lackner – Marketing Wels · Juraj Macák – Felbermayr Slovakia Bratislava · Branko Marceta – MTA Wels · Michael Mair – FST Stams · Puskaric Marijan – Reinhold Maitru Construcții hidrotehnice Hengersberg · Anton Mayr – Construcții Spittal · Josef Melmer – FST Stams · Gábor Mozdényi – Bau-Trans Budapesta · Susanne Müller – Platformă Lanzendorf · Csaba Musicz – Transport Lanzendorf · Helmut Öhlinger – Transport greu Wels · Steve Pfaffner – Montaj Construcții-Trans Lauterach · David Podiwin-sky – Macara Lanzendorf · Otto Ratzinger – Platformă Linz · Günter Schauer – MTA Wels · Anton Schell – FST Stams · Helmut Schell – Construcții supraterane Wels · Christoph Schöberl – Macara Lanzendorf · Kathrin Schörkhuber – Manipulare port Linz · Engelbert Schuss – FST Stams · Anja

Schwab – Proiecte Wels · Peter Silbersdorff – Felbermayr Slovakia Bratislava · Sinisa Sipljanovic – Macara Lanzendorf · Mario Tilg – FST Stams · Reinhold Tilg – FST Stams · László Városi – Bau-Trans Budapesta · Milan Vavrinčík – Felbermayr Slovakia Bratislava · Gerhard Weiskopf – FST Stams · Gerald Windisch – Transport Lanzendorf · Anja Würflinger – Macara Lanzendorf · Gerhard Stefan Zarl – Klagenfurt · Evelyn Zinauer – Platformă Graz

20 DE ANI

Michael Altschäffl – Hagn Tehnologie de mediu Sulzemoos · Thomas Aufinger – Macara Wörgl · Oswald Harald Bauer – Atelier Wels · Florian Ehmeier – Proiecte Wels · Thorsten Friedrich – Hagn Tehnologie de mediu Sulzemoos · Reinhard Girmuweit – Wimmer Transporturi de mașini Sulzemoos · Adam Gombar – Transport Bau-Trans Lauterach · Marcel Hubeny – ITB Prag · Heinrich Huber – MTA Wels · Daniela Kirsch – HSW Logistics · Michael Koller – Macara Thaur · Markus Miedl – Hagn Tehnologie de mediu Sulzemoos · Sándor Náhol – Construcții-Trans Budapesta · Hubert Nimmervoll – Macara Linz · Dirk Oppermann – Haeger & Schmidt Logistics · Lubomír Pavelka – ITB Prag · Gerda Prechtl – Hagn Tehnologie de mediu Sulzemoos · Katharina Rohrhofer – Transport Lanzendorf · Nikolaus Ruhland – Proiecte Wels · Günther Schauburger – Wimmer Transporturi de mașini Sulzemoos · Michael Sievert – Felbermayr Germania Krefeld · Christian Wallner – Macara Lanzendorf

25 DE ANI

Mario Böhm – Haeger & Schmidt Logistics · Marcus Christ – Haeger & Schmidt Logistics · Franke Falk – Reinhold Meister Construcții hidrotehnice Hengersberg · Thomas Grabuschnigg – ITB Lanzendorf · Hans Peter Hassler – Haeger & Schmidt Logistics · Günter Hörtenhuber – Gestionarea deșeurilor Wels · Martin Humer – Kore/EDV Wels



· Rene Lasthofer – Proiecte Wels · Michael Liebezeit – Wimmer Transporturi de mașini Krefeld · Stanisa Lukic – Atelier Wels · Siegfried Nothaft – Hagn Tehnologie de mediu Sulzemoos · Günther Wimmer – Proiecte Wels · Günter Zehetmair – Gestionarea deșeurilor Wels · Alfred Zehetner – MTA Wels

30 DE ANI

Andrea Bressemer – Haeger & Schmidt Logistics · Rita Dimmer – Haeger & Schmidt Logistics · Ingo Joraschkowitz – Haeger & Schmidt Logistics · Michael Kucharski – Haeger & Schmidt Logistics · Wojciech Łuczański – ITB Wrocław · Iris Radzimski – Haeger & Schmidt Logistics · Günter Rohland – Haeger & Schmidt Logistics

35 DE ANI

Petra Beldovics – Macara Linz · Bettina Evers – Haeger & Schmidt Logistics

40 DE ANI

Lilianna Filipowicz – ITB Wrocław · Claudia Hütwohl – Haeger & Schmidt Logistics · Ralf Körner – Haeger & Schmidt Logistics · Bernd Koslowski – Haeger & Schmidt Logistics · Thea Santl – Hagn Tehnologie de mediu Sulzemoos

55 DE ANI

Elfriede Spindler – Hagn Tehnologie de mediu Sulzemoos

Deținător media și editor: Felbermayr Holding GmbH · Machstraße 7 · A-4600 Wels · Tel.: +43 7242 695-0 · www.felbermayr.cc E-Mail: office@felbermayr.cc · **Responsabil pentru conținut:** Horst Felbermayr · **Redactare și concept:** Markus Lackner **Format:** Markus Weickinger **Abonați gratuit:** Nu primiți încă »INFORMER«? Dacă doriți să îl primiți gratuit de două ori pe an acasă sau să-l comandați pentru altcineva, accesați pagina web www.Felbermar.cc/informer. În scopul simplificării lingvistice, toate declarațiile din acest document trebuie înțelese ca fiind neutre de gen. · **Impri-mare:** Decembrie 2019: Toate informațiile fără garanție și modificări rezervate, precum și erorile de imprimare și scriere.

Informații pentru protecția datelor: Dacă primiți această publicație nesolicitată și personalizată, aceasta înseamnă că v-am identificat ca potențial interesat bazat pe activitatea dvs. profesională. Prelucrarea datelor se bazează pe declarația noastră de protecție a datelor. Aceasta este disponibilă la următorul link: www.felbermayr.cc/ro/protecția-datelor. Dacă nu mai aveți nevoie de abonamentul gratuit, îl puteți anula cu prima ocazie: Felbermayr Holding GmbH · Machstraße 7 · A-4600 Wels · E-mail: informer@felbermayr.cc · Telefon: +43 7242 695-0



HAULOTTE ACTIV' LIGHTING SYSTEM SICHTBARE SICHERHEIT

Das Haulotte Activ'Lighting System erhöht nicht nur bei schlechten Sichtverhältnissen die Sicherheit beim Be- und Entladen der Maschine.

haulotte.de

Haulotte 
LET'S DARE TOGETHER

HAULOTTE HUBARBEITSBÜHNEN GMBH, Ehrenkirchener Straße 2, 79427 Eschbach, Deutschland
Tel: +49 7934 5067-0 - Fax: +49 7634 5067-119 - info-gmbh@haulotte.com



RUTHMANN
professionals at work
www.ruthmann.at

HI PERFORMANCE light
by RUTHMANN

STEIGER® TBR 260

- + 26 m max. Arbeitshöhe bei voller Korblast
- + Reichweite max. 17 m
- + Seitliche Reichweite max. 14,2 m
- + bis zu 300 kg Korblast
- + 4 Bewegungen gleichzeitig möglich (Heben, schwenken, teleskopieren, Rüssel auf/ab) + Korb drehen
- + Verbesserte Arbeitsgeschwindigkeit

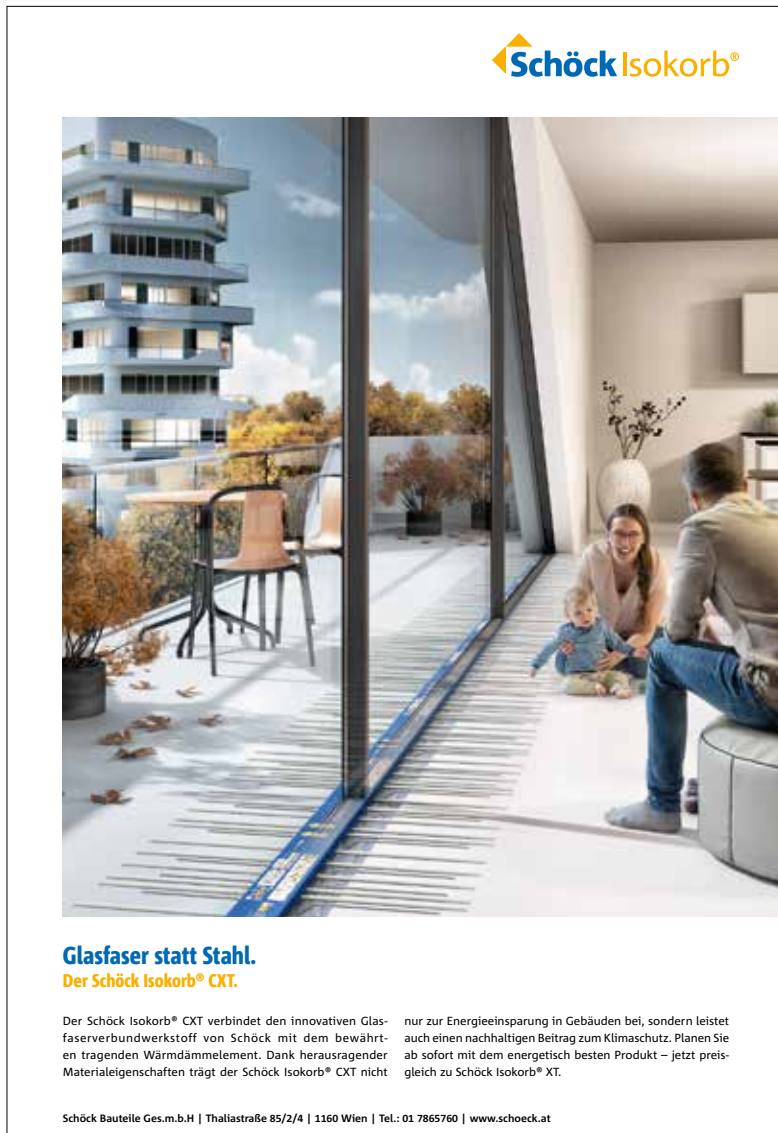
Leistungsstärker und stabiler denn je!

- + mehr Einsätze
- + mehr Auslastung
- + mehr Umsatz
- + schnellerer ROI

RUTHMANN GmbH
Gewerbeparkstr. 3 | 8143 Dobl bei Graz
Fon: +43 3136 5535 0 | info@ruthmann.at

IZ NÖ-Süd
Str. 2d / Objekt M44 | 2355 Wiener Neudorf
Fon: +43 2236 2236 36 | info@ruthmann.at

Schöck Isokorb®



Glasfaser statt Stahl.
Der Schöck Isokorb® CXT.

Der Schöck Isokorb® CXT verbindet den innovativen Glasfaserverbundwerkstoff von Schöck mit dem bewährten tragenden Wärmdämmelement. Dank herausragender Materialeigenschaften trägt der Schöck Isokorb® CXT nicht nur zur Energieeinsparung in Gebäuden bei, sondern leistet auch einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz. Planen Sie ab sofort mit dem energetisch besten Produkt – jetzt preisgleich zu Schöck Isokorb® XT.

Schöck Bauteile Ges.m.b.H | Thaliastraße 85/2/4 | 1160 Wien | Tel.: 01 7865760 | www.schoeck.at