

INFORMER

REVISTA ILUSTRATĂ A GRUPULUI FELBERMAYR 2/2021

LIBER PRECUM PĂȘĂRILE

CONCEPTUL DE LOGISTICĂ CU TRANSPORT AERIAN DE MARFĂ EVITĂ PANĂ DE CURENT

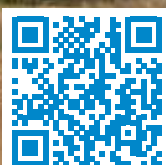
LINIE LUNGĂ

FUNDAȚII ȘI ECHIPAMENTE DE RIDICARE PENTRU ALIMENTAREA CU ENERGIE

AFACERI CU SUFLET

FELBERMAYR AJUTĂ COPIII DIN KENYA

FOTOGRAFII: MARKUS LÄCKNER



Către video

Solidaritate.



Stimate doamne și stimați domni,

În urmă cu doar un an, credeam că ne vom aminti de anul 2020 ca fiind anul Corona. Dar acum se dovedește că ne-am înșelat. Pandemia a venit pentru a rămâne.

În prezent, suntem mulțumiți de evoluția bună a industriei având în vedere conjunctura și de registrele de comenzi pline. Dar, din cauza blocajelor tot mai mari în aprovizionare, viitorul este incert.

În plus, nu este exclus ca dezvoltarea economică să se adapteze la viteza de vaccinare: pentru că știm că angajații sunt cea mai importantă resursă a unei companii și că piața

muncii pierde din ce în ce mai mulți din cauza măsurilor de carantină și a măsurilor rezultate din scepticismul cu privire la vaccinare.

Cu toate acestea, nu este vorba doar de persoane fizice, ci sunt afectate și mai mult companiile. Pentru că o disponibilitate deja redusă de personal nu poate face față unor indisponibilități suplimentare - dacă totuși se ajunge în această situație, devine dificil: Comenzile nu mai pot fi acceptate, iar succesul economic nu se materializează. Și aceasta nu este o teorie, ci o practică deja experimentată. Dar nu numai economia depinde de modalitățile

de combatere a pandemiei, care au devenit atât de importante pentru omenire. În cele din urmă, având în vedere suferința umană în creștere, intră în joc o carte numită solidaritate. Cel mai târziu atunci se poate recunoaște că oamenii au nevoie unii de alții și că sunt responsabili pentru semenii lor.

Cu aceste cuvinte, vă doresc dumneavoastră și familiei dumneavoastră un Crăciun fericit și un An Nou pașnic, în care să continuăm să punem ceea ce avem în comun înaintea a ceea ce ne desparte. Rămâneți sănătoși.

Cu stimă,

DI Horst Felbermayr

Cuprins



08 LINIE LUNGĂ

Fundații și echipamente de ridicare pentru alimentarea cu energie



14 BEST LOGISTICS

19.000 de tone în „curs de transportare către clientul final”



18 CONSTRUCȚII SUBTERANÉ

Lucrări de reabilitare pe Mondseestraße

10 LIBER PRECUM PASĂRILE

Transport special împotriva penei de curent

16 PAVĂRI

Piața Kaiser Josef într-o nouă strălucire

20 AFACERI CU SUFLET

Felbermayr susține



TITLU FTV 550 aduce palele rotorului prin terenuri dificile

În iulie, FTV550 de la Goldhofer a fost folosit pentru prima dată la Felbermayr. Acest așa-numit ridicător de pale a fost achiziționat pentru a putea transporta în siguranță palele de rotor ale celor mai recente generații de turbine pe terenuri dificile, cu raze de curbă strânse și profiluri de trecere reduse, până la șantierele de construcție pentru energia eoliană. Acest lucru este posibil datorită unui unghi vertical al palei rotorului de până la 60 de grade. Locul de desfășurare a primei operațiuni a fost parcul eolian Poysdorf-Wilfersdorf din Austria Inferioară. Patru noi instalații au fost construite acolo pentru a le completa pe cele existente. Palele rotorului utilizat acolo cântăresc 21 de tone și au o lungime de 74 de metri.



ILUMINAȚII DE LUMINĂ STRĂLUCITOARE Felbermayr s-a implicat în proiectul "Calea Luminilor"

Iluminații de lumină strălucitoare luminează noua piață Kaiser-Josef din centrul orașului Wels în timpul săptămânilor de iarnă, de la mijlocul lunii noiembrie până la începutul lunii februarie. De asemenea, este inclusă și o replică impresionantă în miniatură

a unei macarale pe șenile Felbermayr de peste șase metri înălțime. Cu peste 20 de alte sculpturi luminoase, numeroase alte companii din economia Wels se prezintă, de asemenea, în atmosferă dinainte de Crăciun.



RECONDIȚIONAT Împingătorul Emma radiază într-o nouă strălucire

Lucrările de reabilitare a împingătorului Emma au durat aproximativ un an. Învelișul exterior, duza Kort și elicea, precum și instalația electrică, inclusiv sistemul nautic, au fost complet reînnoite. În plus,

cele două motoare de putere 680 CP, generatoarele și transmisia au fost recondiționate. În plus, echipajul împingătorului se poate bucura și de un apartament complet renovat, cu mobilier modern. Din octom-

brie, împingătorul, construit în 1981, a fost repus în funcțiune - în prezent, împreună cu celelalte nave Felbermayr Greifenstein, Franz și Horst-Felix, pentru amenajarea Dunării în Germania

CREȘTERE

Noua macara electrică "Valla" pentru parcul auto Felbermayr din Linz

Sucursala Felbermayr din Linz este în creștere - o nouă macara electrică este acum disponibilă pentru operațiuni în condiții de spațiu deosebit de dificile. Această macara electrică, denumită Valla 110 VR, are o sarcină portantă maximă de 11 tone. Noua macara a fost folosită pentru prima dată pentru a ridica rezervoare din oțel inoxidabil într-o fabrică de bere din Linz.



Către video

BIOLOGIC

Felbermayr-Construcții hidrotehnice în acțiune pentru biodiversitatea tipică a râurilor

Împreună cu Viadonau și cu Societatea austriacă de pescuit, Felbermayr a dezvoltat un concept eficient de măsuri pentru desedimentarea iazurilor Hössgang, care pot fi descrise ca vechi lacuri oxbow ale Dunării. Șantierul era situat în regiunea Strudengau din Austria Superioară, între Sankt Nikola și Grein.

Sistemul și-a dovedit eficiența și a constatat într-un ponton de cuplare de aproximativ 80 de metri pătrați cu un excavator de 30 de tone. Aceasta a transportat sedimentele printr-o pâlnie de alimentare într-o conductă de aspirație către un lac de acumulare. De acolo, materialul a fost apoi pompat într-o conductă sub presiune de

300 de metri lungime și introdus în albia Dunării. Cu ajutorul acestei tehnici, 20.000 de metri cubi de sedimente au fost îndepărtați ușor în câteva luni.

Astfel, iazurile Hössgang sunt asigurate ca habitat și refugiu valoros pentru pești și alte organisme acvatice și în următoarele decenii.

SPECIAL Investigații geotehnice la lacul Bockhart

Pentru explorările prescrise oficial ale lacului de acumulare și barajului, angajații Felbermayr-Lucrări de construcții subterane speciale au fost în acțiune vara trecută la lacul Bockhart din provincia Salzburg. Șantierul a fost amplasat la o altitudine de aproximativ 1.850 de metri deasupra nivelului mării și este asociat cu centrala electrică cu acumulare prin pompare Gasteiner Tal a Salzburg AG.



Echipamentele necesare pentru explorări, cum ar fi aparatele de forat, pontoanele plutitoare și macaralele mobile, au trebuit să fie aduse la situri pe un drum abrupt de prundiș cu curbe înguste și un tunel cu spațiu liber redus.

În total, în cadrul lucrărilor de rutină, au fost efectuate 14 foraje cu carotă rotativă la adâncimi de până la 30 de metri. Acestea au fost construite parțial în zona de bază a corpului de retenție de pe malul apei, precum și pe flancul și pe creasta barajului în timpul reîmpăduririi. Din cauza bucăților

mari de stâncă și a rocilor de granit dur, această lucrare a fost însoțită de condiții geologice dificile. Cu toate acestea, a trebuit să se asigure că nucleele de foraj au fost păstrate pentru eșantionarea ulterioară de către geologi.

Dificultatea a constat în menținerea adâncimilor de forare planificate și instalarea tuburilor de măsurare a înclinometrului împreună cu obiectivele planificate de înmagazinare. Aceasta a fost singura modalitate de a respecta termenul limită de la începutul lunii septembrie.

PACHET DE MUȘCHI 1.000 de tone de energie eoliană pusă în funcțiune

Noua achiziție este echipată cu toate inovațiile tehnologiilor Liebherr pentru macarale pe șenile. Printre acestea se numără balastul suspendat divizibil cunoscut sub numele de VarioTray și cadrul pliabil reglabil hidraulic V-Frame, cu ajutorul căruia raza poate fi modificată în timpul ridicării. Acest lucru înseamnă că, în viitor, nu va mai fi nevoie de o balastare sau de o debalastare consumatoare de timp în caz de schimbare a încărcăturii. În plus, această macara pe șenile este echipată cu un braț cu zăbrele de 168 de metri, un braț derrick și un vârf F2 predestinat pentru montajele parcurilor eoliene. Noua macara pe șenile Liebherr LR 11000 a fost folosită în premieră la re-tehnologizarea unui parc eolian existent în estul Austriei.



TRANSPORT GREU Proiect de transport gestionat cu succes

Filiala Felbermayr din Nürnberg s-a ocupat de transportul a două cazane, fiecare cu o înălțime de 4,4 metri și o greutate de 90 de tone, în cooperare cu Haeger und Schmidt și Felbermayr Austria. Ruta de transport s-a întins de la Gunzenhausen, în Franconia Mijlocie, până la Wels, trecând prin porturile Roth și Linz.

Transportul de la Gunzenhausen la Roth a fost efectuat cu ajutorul unei semiremorci cu Platforme joasă cu unsprezece osii. Înălțimea totală de transport a fost de 5,35

metri, cu o greutate de 150 de tone. Odată ajunsă acolo, încărcătura a schimbat modul de transport și a fost transportată la Linz cu ajutorul navigației interioare. Transbordarea și transportul până la destinația finală- termocentrala din Wels- au fost efectuate de către angajații departamentelor de transport portuar și de transport greu din cadrul locațiilor Linz și Wels. Plasarea finală a fundației a fost realizată tot de angajații din Linz, de la departamentul punere în operă.





ÎNCHIRIERE MACARA

Ridicări în tandem gestionate cu succes

Două macarale Felbermayr au fost folosite la construcția noului centru logistic al fabricii de bere Freistadt, la comanda producătorului de sisteme portante Wiehag

din Austria Superioară. În acest scop, fabrica de bere Freistadt se bazează pe construcții de grinzi din lemn lamelar special realizate, cu o lungime de 60 de

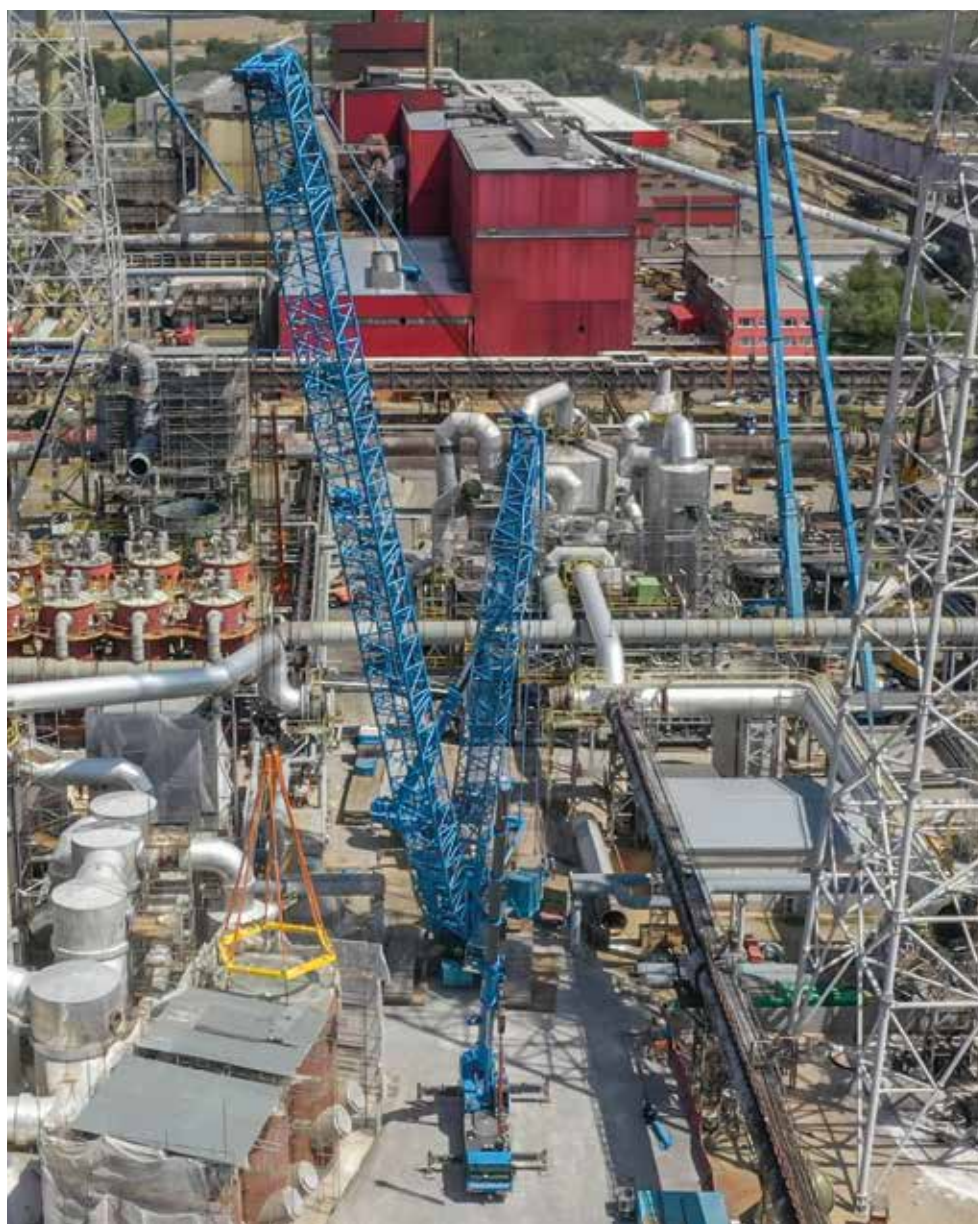
metri și o greutate de aproximativ 28 de tone. Ridicările în tandem au fost realizate cu succes cu ajutorul a două macarale mobile.

TOTUL NOU

Parada macaralei pentru revizia fabricii

Angajații de la sucursala Felbermayr București au ajutat cu aproximativ o duzină de macarale mobile pentru revizia instalației unei companii metalurgice active la nivel mondial. Lucrările au avut loc în micul oraș Pirdop din Bulgaria, la aproximativ 350 de kilometri sud-est de București (RO). Pentru a putea trece granița dintre cele două țări, a fost necesară acceptarea unui timp de așteptare de până la zece ore din cauza coronavirusului.

Pe șantierul bulgăresc a fost folosită o macara LR 1600 de la Liebherr ca macara cu cea mai mare capacitate de încărcare. Una dintre cele mai grele ridicări ale acestei macarale pe șenile a fost o coloană industrială de 160 de tone și de aproximativ 20 de metri lungime. Pentru ridicarea cu o ieșire în consolă de 28 de metri, macaraua a fost balastată cu 320 de tone de balast suspendat, iar brațul principal, cu o lungime de 65 de metri, a fost susținut de un braț derrick din spate. Două macarale de 500 de tone, precum și macarale de 250 de tone și 200 de tone au fost, de asemenea, utilizate pentru operațiunea de patru săptămâni ca macarale mari suplimentare. Comanda a fost finalizată la începutul lunii septembrie.





Către video

OPRIREA APEI

Cea mai mare poartă de protecție împotriva inundațiilor din Austria a fost ridicată

30 de metri lungime, aproximativ 14 metri înălțime și mai mult de doi metri grosime este poarta de la portul Albern din Viena. Astfel, nu numai că este cea mai mare poartă portuară din Austria, dar, cu 250 de tone, cântărește cât patru balene albastre. Un Lie-

bherr LTM 1750 a fost folosit pentru a ridica această structură uriașă din oțel. Împreună cu 204 tone de balast și un braț de 43,7 metri, această macara mobilă a gestionat ridicarea cu o rază de 14 metri. Potrivit responsabilităților din portul Viena, ridicarea porții la mijlocul

lunii septembrie a închis literalmente „ultima breșă” din protecția împotriva inundațiilor din portul Albern. Astfel, acest important punct de transbordare pentru cereale și mărfuri grele va fi protejat împotriva inundațiilor cu până la 100 de ani în viitor.

CONSTRUCȚII INDUSTRIALE

Construcția unei instalații de operare este în plină desfășurare

Felbermayr-Construcții supraterane construiește în prezent o fabrică formată dintr-o clădire de birouri, hale de atelier cu boxe de spălare, instalații de vopsire și spații de depozitare. Beneficiarul acestui obiectiv industrial este cunoscutul grup de companii Kuhn, cu sediul în Eugendorf, lângă Salzburg. Domeniile sale de activitate includ mașini de construcții, tehnologie de încărcare și mașini-unelte EMCO.





Lucrul pe pante care au o înclinație de până la 40 de grade necesită echipamente speciale, cum ar fi excavatoarele pășitoare.

Lucrări de fundație și de macara pentru alimentarea cu energie

De aproximativ un an, Felbermayr a fost contractată pentru a efectua lucrări de macara și de construcție pentru conducta Salzburg din provincia cu același nume. Spectrul de servicii variază de la construcție din beton și operațiuni de macara pentru construcția de stâlpi până la măsuri de protecție împotriva căderilor de pietre, asigurarea terenurilor în coastă și lucrări de fundații subterane realizate prin lucrări de construcții subterane speciale.

Pentru ca tranziția energetică să reușească, trebuie să se stabilească acum cursul. Pe lângă sursele de energie regenerabilă, extinderea simultană a infrastructurii rețelei de electricitate este esențială în acest sens: Numai cu ajutorul unor rețele electrice puternice se poate transporta, de exemplu, energia electrică din surse regenerabile din estul Austriei către centralele cu acumulare din Alpi și, invers, energia din aceste celule de acumulare poate fi adusă rapid acolo unde este nevoie de ea în orice moment.

Noua linie de la Salzburg mărește de șapte ori capacitatea de transport și reprezintă o condiție prealabilă pentru o transformare sigură a sistemului energetic din Austria.

Deja în 2030, Austria dorește să acopere 100% din consumul de electricitate cu energie electrică ecologică. Acest lucru înseamnă o creștere a energiei de aproximativ 27 terawați-oră. Fiind o conexiune est-vest importantă în Austria, linia Salzburg este un proiect cheie pentru a asigura un schimb eficient între surplusul de energie eoliană din estul Austriei și centralele electrice cu acumulare prin pompare din vest.

De-a lungul acestei noi linii de construcție, care are o lungime de aproximativ 120 de kilometri, Felbermayr a fost însărcinată cu lucrări pentru construirea a 40 de fundații de stâlpi în regiunea Pinzgau din Salzburg, pentru fundația subterană a încă aproximativ 20 de stâlpi în locații cu terenuri în pantă

expuse în restul provinciei, precum și cu diverse lucrări de macara.

"Proiectul solicitant, care va dura mai mulți ani, este realizat de colegii de la Felbermayr Salzburg din cadrul sectorului tehnologiei de transport și ridicare, precum și de angajații din departamentele de construcții subterane speciale și de inginerie civilă", descrie șeful de șantier Johann Bugelnig de la Felbermayr-Lucrări de construcții subterane speciale și explică faptul că varietatea meseriilor, începând cu amenajarea șantierului, lucrările de excavare și de fundație, montarea bazelor de beton, până la rambleiere și recultivarea secțiunii de construcție respective, reprezintă numeroase provocări pentru cei implicați în pro-

iect, care sunt însă acceptate cu plăcere. În plus, sunt necesare și măsuri de protecție prealabilă pentru lucrări, care trebuie efectuate în condiții de protecție a mediului strict respectate. Aceasta include îndepărtarea rocilor și măsuri speciale de protecție a versanților pentru a asigura securitatea șantierului de construcție și pentru a deschide locații pentru stâlpi.



Înainte de începerea lucrărilor, zona de construcție este curățată de amfibieni și reptile.

În echilibru ecologic

Fundațiile stâlpilor sunt ancorate în subsol pe pante de până la 40 de grade, în principal cu ajutorul unor piloți forți de mici dimensiuni. Acestea constau în patru fundații cubice din beton cu o lungime laterală de 2,5 până la 4,5 metri și o înălțime de 1,2 până la 1,8 metri pentru fiecare stâlp. Despre aceasta continuă Bugelnig: "Având în vedere că stâlpii sunt ridicați parțial în zone muntoase, lângă pereții stâncoși, și parțial cu ajutorul telefericelor de material și al operațiunilor cu elicopterul până la un nivel al mării de aproape 1.500 de metri, devine rapid clar că lucrările de construcții subterane speciale, în sensul asigurării gropilor de construcții cu beton torcretat aplicat prin pulverizare, plase de protecție împotriva căderilor de pietre și alte măsuri speciale, este, de asemenea, un domeniu larg de activitate". În plus, în funcție de cerințele statice și geologice, fundațiile trebuie să fie fixate în subsol cu până la fiecare 1.000 de metri liniari de piloți forți de mici dimensiuni. În total, divizia Felbermayr specializată în lucrări de construcții subterane speciale instalează peste 20.000 de metri liniari de piloți forți de mici dimensiuni numai în locații expuse din regiunea Pinzgau. Fundațiile individuale sunt întărite cu până la două tone de oțel structural fiecare. "În consecință, peste 300 de tone de oțel de armare vor fi folosite pentru cei 40 de stâlpi", estimează Bugelnig. După ce fundațiile au fost decopertate, șantierul este umplut și recultivat.

În plus, în funcție de teren, se utilizează, de asemenea, lucrări de construcții subterane speciale pentru amenajarea terenului în construcția de cai. În plus, pe șantierul de construcție trebuie să se respecte și cerințe stricte de conservare a naturii. De exemplu, conform evaluării impactului asupra mediului, trebuie ridicate garduri de protecție împotriva amfibienilor în mai multe locații de stâlpi înainte de începerea excavațiilor. Zonele de construcție sunt apoi curățate zilnic de amfibieni și reptile și numai după 14 zile fără nicio descoperire, zona de construcție este autorizată de către Supravegherea ecologică a construcției pentru începerea efectivă a construcției. "În plus, gazonul de iarbă aspră trebuie să fie recuperat cu grijă în puncte definite din zona de construcție, depozitat în partea protejată de animalele care pășunează în timpul perioadei de construcție și, dacă este necesar, udat și apoi replantat. Plantele protejate, zonele de mlaștină de câmpie sau pajiștile umede sunt protejate cu ajutorul unor garduri din scânduri", ne mai informează Bugelnig. Abordarea sensibilă a naturii este evidentă și în contexte vizuale. De exemplu, ecranele de protecție împotriva căderilor de pietre sunt vopsite în verde pentru a le integra cât mai armonios în mediul înconjurător.

Utilizarea macaralei pentru construcția stâlpului

Construcția celor patru fundații individuale pe un amplasament de stâlp durează în medie între patru și opt săptămâni. Urmează construcția propriu-zisă a stâlpului, așa-numita "ridicarea stâlpului". Macarale mobile de la sucursala Felbermayr Bergheim sunt folosite pentru a ridica nenumărate



Serviciile de macara și de tehnologie de ridicare sunt implementate de filiala Bergheim din Salzburg.

piese individuale. Ridicarea precisă este posibilă prin așa-numitele brațe balansiere.

Pentru lucrările de construcție propriu-zise, se preconizează o durată medie de două până la trei luni pentru fiecare amplasament de stâlp, inclusiv măsurile ecologice însoțitoare și recultivarea. Montarea efectivă a unui stâlp, inclusiv lucrările de preasamblare, durează până la 14 zile.

Proiectul "Linia de 380 kV Salzburg" este unul dintre cele mai importante proiecte de infrastructură din zilele noastre. Prin diversitatea expertizei sale, Felbermayr aduce astfel o contribuție semnificativă la aprovizionarea cu energie electrică a Austriei, care este pregătită pentru viitor.



Fiecare fundație necesită până la opt tone de oțel structural.

Transportul special securizează alimentarea cu energie electrică

Cu ajutorul transportului special, în luna iulie a fost transportată, din Augsburg din Germania, până în Melilla din Africa de Nord, o componentă pentru motor cu o greutate de 55 de tone, în vederea producției de energie electrică. Particularitate deosebită în acest caz: A fost o cursă contracronometru. Componenta a trebuit să ajungă la destinație și să fie montată în cel mai scurt timp posibil. În caz contrar, exista pericolul ca la destinație să se ajungă la reducerea capacității de alimentare cu energie electrică.



În sala de la „Antonov 124-100” pot fi transportate până la 120 de tone de marfă.



La începutul lunii iulie, Marc Schellerer a primit o solicitare urgentă din partea MAN Energy Solutions din Augsburg. Solicitarea: Elaborarea unui concept pentru transportul cât mai rapid posibil al unui carter de motor cu o greutate de 55 de tone, cu montare ulterioară, din Augsburg (D) până în Melilla, pe coasta mediteraneană din nordul Africii. Pentru managerul de vânzări al diviziei de transporturi grele internaționale de la Felbermayr, aceasta a fost o „provocare critică din punct de vedere al timpului”, mai ales că perioada de ofertare pentru un proiect atât de complex a fost extrem de scurtă.

Pentru Schellerer a fost imediat clar faptul că, în acest caz, soluția nu poate fi un transport rutier special: „Aprobarea transportului rutier în Franța ar fi durat aproximativ zece săptămâni”, a explicat Schellerer. Prin urmare, transportul special care se întinde pe aproximativ 3000 de kilometri, din Germania, prin Franța până în Spania, spre Nordul Africii, ar putea fi efectuat doar cu ajutorul unei aeronave. În final, soluția a fost găsită cu ajutorul aeronavei de transport „Antonow 124-100”.

Componenta de motor cu o lungime de aproximativ opt metri și o lățime de peste trei metri a fost transportată pe o platformă joasă, de la fabrica MAN din Augsburg, până în aeroportul din München.

Planul este amenințat

După sosire, părțile implicate în desfășurarea proiectului au profitat inițial de flexibilitatea filialei Wimmer Felbermayr din Sulzemoos, de la nord-vest de München. Apoi, zborul

„Pre-transportul” de la uzina MAN din Augsburg la aeroportul din München a fost efectuat de filiala Felbermayr, Wimmer Maschinentransporte.



charter a avut o întârziere de șase ore. Acest lucru a pus în pericol desfășurarea ulterioară a transportului. Totuși, datorită răspunsului rapid al angajaților Wimmer, al echipajului Antonow și cu ajutorul personalului aeroportului: s-a reușit în interval de doar patru ore încărcarea aeronavei cu ajutorul macaralei mobile din Wimmer și pregătirea acesteia pentru zbor. Astfel, timpul pierdut a putut fi recuperat. Prin urmare, mașina a aterizat cu încărcătura valoroasă câteva ore mai târziu pe aeroportul spaniol din Malaga. A urmat transportul pe o platformă joasă și un transport rutier de peste 100 de kilometri până la Motril. După sosire, din fericire, s-a ajuns la timp pe feribotul RoRo (din englezescul Roll on, Roll off) care circulă de două ori pe săptămână între Motril și Melilla. Astfel, componenta motorului a rulat pe feribot, conform planului, trasă de un camion de mare tonaj cu trei axe, pe semiremorca cu platformă joasă cu șase axe. După sosirea în portul din Melilla, a urmat ultima etapă de parcurgere a unei distanțe de puțin peste un kilometru până la centrala energetică.

Muncă de echipă cu Engineered Solutions

Proiectul este rezultatul muncii de echipă perfecte, împreună cu noul departament de la Felbermayr, Engineered Solutions. Cu ajutorul colegilor din Wimmer, carterul de motor defect a fost demontat și cel nou a fost montat în interval de zece zile. „În acest scop s-au utilizat o schelă de ridicare pentru transport și un Sefiro (obs.: rolă industrială autopropulsată), precum și multe cunoștințe specializate și muncă de echipă pentru demontarea și remontarea componentei de înaltă tehnologie, cu o greutate de 55 de tone”, menționează Schellerer. Schellerer se bucură împreună cu colegii săi că au reușit să livreze la timp comanda, conform motto-ului „Totul dintr-o singură sursă”. De asemenea, reușita a fost sărbătorită și de destinatar. Datorită reușitei transportului și a montării carterului pentru motorul diesel, s-a putut relua și funcționarea generatorului de electricitate, asigurându-se astfel alimentarea cu energie a regiunii.

Pentru transportul pe platforma joasă cu șase axe nu au fost necesare măsuri de control al traficului.



25 DE ANI DE FELBERMAYR CU TERMINALUL DE MĂRFURI GRELE DIN LINZ

În cursul privatizării fostei întreprinderi Voest Alpine Stahl AG, Felbermayr a cumpărat în 1996 portul pentru mărfuri de mare tonaj de la compania specializată în producția de oțel. Pentru Felbermayr, care dispunea atunci de aproximativ 300 de angajați, aceasta a fost o investiție greu de gestionat. Totuși, Felbermayr a identificat potențialul instalației industriale care era insuficient dotată. Pe parcursul anilor, s-a reușit transformarea portului într-un punct de tranzit cu cele mai moderne dotări pentru mărfuri grele. Prin intermediul unei conexiuni la modurile de transport feroviar, rutier și maritim se pot realiza concepte de transport cu greutatea ale pieselor de până la 600 de tone. Cele 24 de hectare de suprafață liberă și halele cu o suprafață de aproximativ șase hectare disponibile pentru depozitare reprezintă alte facilități uimitoare.



„În curs de transportare către clientul final” pe calea navigabilă

În prezent, la Police se construiește o fabrică gigantică de polipropilenă. În prezent, acesta este unul dintre cele mai mari proiecte de investiții din Polonia. Best Logistics, o filială a Felbermayr, a preluat contractul pentru „transportarea către clientul final” de componente individuale cu o greutate de până la 900 de tone, ca parte a logisticii de transport la nivel mondial. După aproximativ douăsprezece luni, comanda a fost finalizată în octombrie.

Pregătit pentru amplasare: Unul dintre cele cinci rezervoare de depozitare a propilenei după securizarea încărcăturii în Gdynia. Cu o lungime de aproximativ 90 de metri, aceste containere cântăreau 600 de tone.





Una dintre cele 26 de nave pentru mărfuri grele. Încărcătura: un „splitter” de 900 de tone și 95 de metri lungime.



Andreas Häfner

Sco-fondatorul și directorul general al Best Logistics, Andreas Häfner, își amintește că Felbermayr a fost implicat în acest proiect mare timp de aproximativ șase ani. La acel moment, scopul era de a pregăti un studiu de fezabilitate pentru o astfel de instalație în Police.

După ce acest studiu s-a ajuns la o concluzie pozitivă, Hyundai Engineering Company, Coreea, a primit contractul de furnizare și construcție a instalației. Compania de logistică Deugro, cu sediul tot în Coreea, și-a asumat sarcina de a organiza lanțul de transport către portul propriu al companiei chimice Azoty Police. Filiala Felbermayr, Best Logistics, a fost însărcinată cu un traseu de până la 35 de kilometri de la porturile maritime poloneze Szczecin, Swinoujscie și Police.

O decizie aproape logică, deoarece compania Best Logistics, cu sediul în Szczecin și înființată în 2000, s-a specializat la începuturile sale în transportul de volume mari și de mărfuri grele pe căile navigabile interioare din Polonia. Iar transportul pe șosea al componentelor mari nu a fost posibil în acest caz. Cu toate acestea, comanda a reprezentat o provocare specială pentru această companie de succes de peste 20 de ani- și a fost, de asemenea, cea mai mare comandă unică pentru Best Logistics.

„Portul propriu al fabricii din Police are o adâncime a apei de numai 3,50 metri și

era chiar suficient de mare pentru a permite transportul componentelor mari. De exemplu, pentru a putea debarca splitterul de 95 de metri lungime și 900 de tone în Police, am construit un ponton RoRo special (din engleză Roll on, Roll off) închiriat în Finlanda”, descrie Andreas Häfner una dintre provocări.

Un total de 26 de nave maritime pentru mărfuri grele cu aproximativ 19.000 de tone de marfă au trebuit să fie descărcate din octombrie 2020, în principal în Szczecin, dar și în Swinoujscie și în Police. Acest lucru se putea face numai cu macaralele proprii ale navelor pentru mărfuri grele. Componentele instalației au fost transbordate pe nave speciale RoRo, pontoane și căi de navigație interioară. „Nu am fost responsabili doar de asigurarea spațiului de marfă din porturile maritime până în portul de operare. Am fost, de asemenea, responsabili pentru pregătirile

corespunzătoare și pentru ancorare, adică pentru asigurarea încărcăturii”, continuă Andreas Häfner.

În portul fabricii Azoty Police, componentele „mai ușoare” au fost descărcate în cele din urmă cu ajutorul macaralelor, iar componentele grele prin procedeul RoRo și transportate cu unități de transporturi grele către câmpurile de asamblare respective. Și după doar un an, Best Logistics a preluat apoi ultimele componente pentru proiectul „EGAT Police” din portul Szczecin în octombrie 2021: O ladă frigorifică de 200 de tone a fost transferată de macaraua de la bordul unei nave pentru mărfuri grele pe un ponton, care a fost apoi transportat în portul fabricii Azoty Police.

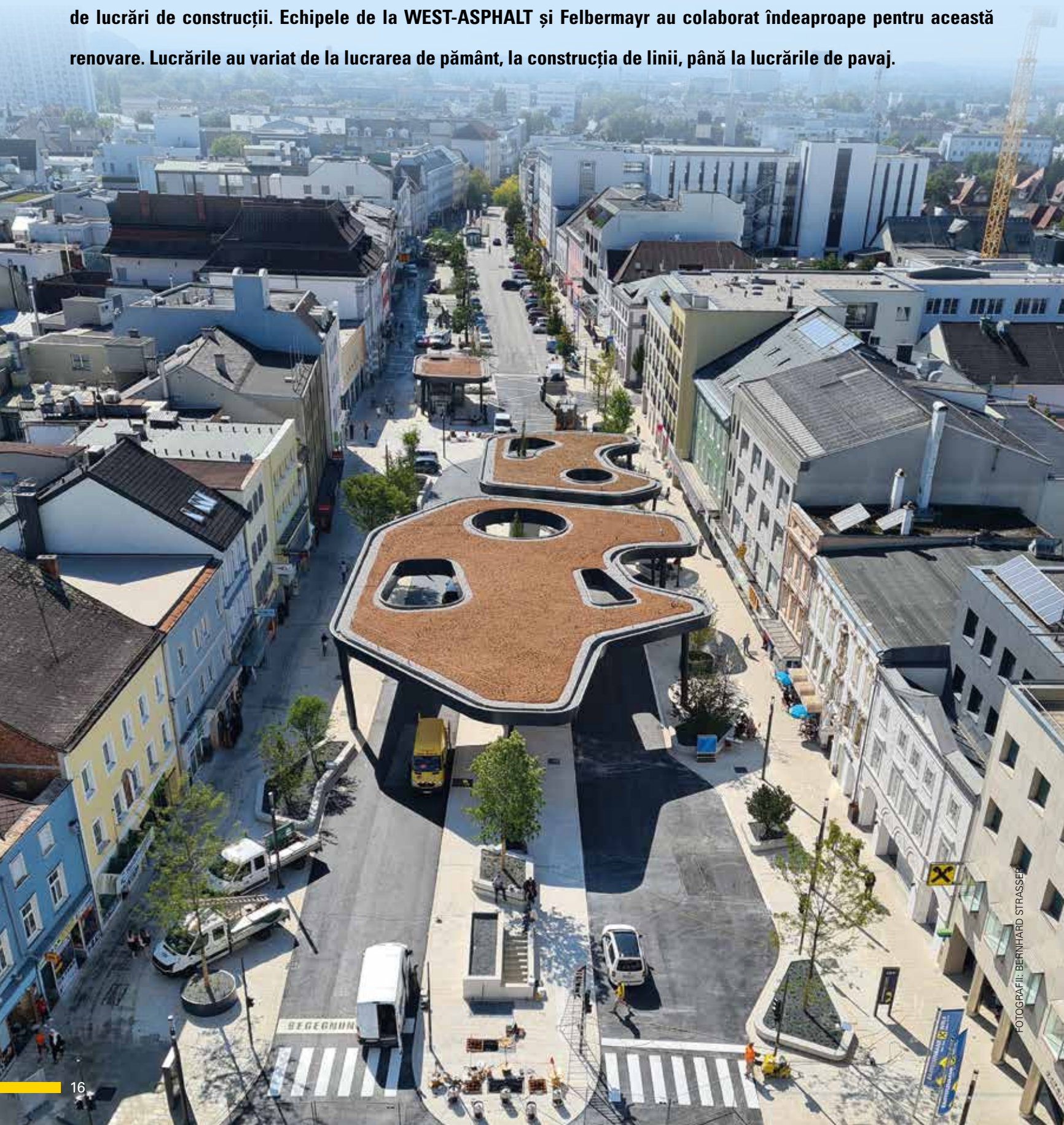
Noua construcție a instalației de mari dimensiuni pentru producția de polipropilenă este programată să intre în funcțiune înainte de sfârșitul anului viitor. ■



Unul dintre cele trei puncte de transbordare pentru un total de 19.000 de tone de marfă a fost portul maritim polonez Szczecin.

Piața Kaiser Josef Platz din Wels radiază o nouă strălucire

La începutul lunii septembrie, s-a sărbătorit inaugurarea noii piețe Kaiser Josef Platz din Wels, după doar patru luni de lucrări de construcții. Echipete de la WEST-ASPHALT și Felbermayr au colaborat îndeaproape pentru această renovare. Lucrările au variat de la lucrarea de pământ, la construcția de linii, până la lucrările de pavaj.



Administrația orașului Wels a supus licitației publice renovarea pieței Kaiser Josef Platz, în luna martie a acestui an. Obiectivul a fost îmbunătățirea aspectului și implementarea celor mai actuale standarde din punct de vedere tehnologic. „Datorită flexibilității companiei, referințele solicitate au putut fi atinse la timp și contractul pentru WEST-ASPHALT a fost câștigat în colaborare cu Felbermayr”, declară Reinhold Wersching, de la compania producătoare de pavaje WEST-ASPHALT, care a fost preluată recent de către Felbermayr.

Procedeu de construcții în detaliu

Pentru renovarea pieței Kaiser Josef Platz au fost folosite aproape simultan două părți care au executat lucrarea de pământ și două părți care au executat lucrări de pavaj, care împreună au prelucrat în cicluri jumătatea nordică a pieței, iar apoi pe cea sudică. A fost îndepărtat întregul strat, au fost efectuate lucrări de pământ, au fost pozate conductele de asanare și de infrastructură și au fost betonate fundațiile pentru acoperire. În plus, a fost înlocuită substructura, au fost livrate și mutate piesele finite și a fost construită o fântână. „Monumentul fostului împărat are o nouă locație și pe întreaga suprafață s-au montat în timp record peste 3.000 de metri pătrați de dale pentru pavaj”, susține Wersching. La acest proiect au participat WEST-ASPHALT și departamentul de construcții supraterane de la Felbermayr, precum și departamentul de construcții de drumuri



Pentru renovarea pieței Kaiser Josef Platz au fost necesare simultan două părți care au executat lucrarea de pământ și două părți care au executat lucrări de pavaj.”

de la Felbermayr. Acesta din urmă a preluat asfaltarea carosabilului de la noua piață Kaiser Josef Platz.

Provocări speciale

La acest proiect, încă de la început s-a stabilit o perioadă de construcție foarte scurtă, cu o durată planificată de cinci luni. Ulterior, în timpul fazei de construcție, aceasta a fost scurtată încă o dată cu trei săptămâni. Motivul a fost desfășurarea evenimentului de ciclism autohton, Welser Innenstadtkriterium, în noua piață, respectiv deasupra noii piețe construite. În

plus, magazinele și restaurantele din jurul pieței au fost deschise pe durata întregii faze de construcție. Prin urmare, a fost necesară asigurarea accesului în siguranță. De asemenea, grupul de lucru a trebuit să se lupte cu penuria de materiale pentru conducte și pavaje.

„Este foarte îmbucurător faptul că data de finalizare dorită a putut fi respectată în ciuda provocărilor și că evenimentul de ciclism s-a putut desfășura în noua piață Kaiser Josef Platz din Wels”, afirmă mândru Wersching. Acest lucru a fost posibil în special datorită eforturilor neobosite ale tuturor părților implicate. ■



În total, WEST-ASPHALT a montat în timp record peste 3.000 de metri pătrați de dale pentru pavaj.



Lucrările la lotul „IN-Scharfling” cu o lungime de aproape trei kilometri fac parte din planul Austriei Superioare pentru infrastructura de mobilitate.



Diriginte de șantier Martin Haas

Construcții subterane pentru reabilitarea drumurilor în folosință

O componentă esențială a departamentului de construcții subterane Felbermayr este departamentul pentru construcții de drumuri din Haag am Hausruck. La începutul lunii octombrie, lucrătorii calificați au efectuat în condiții de mare presiune de timp o reabilitare a drumului de pe Mondseestraße, din Scharfling, Austria Superioară. Asfaltul pentru stratul de bază a fost livrat din instalația de amestecare a asfaltului din propria firmă.

Proiectul pentru reabilitarea secțiunii de drum cu o lungime de aproximativ trei kilometri face parte din planul Austriei Superioare pentru infrastructura de mobilitate. „Efectuarea reabilitării secțiunii de drum cu o lungime de aproximativ trei kilometri a fost necesară sub așa-numita „altitudine Scharfling” din cauza traficului intens. În plus, șoseaua a fost afectată în mod continuu de alunecări de piatră și căderi de piatră”, afirmă Martin Haas, diriginte de șantier la Felbermayr, numind motivele pentru reabilitarea necesară.

Semiremorci frigorifice, rulouri compactoare și instalația de amestecare a asfaltului

La începutul lucrărilor au fost frezați aproximativ zece centimetri din stratul existent de asfalt. Apoi, suprafața frezată a fost curățată cu ajutorul automăturătorii cu înaltă presiune și a fost aplicată o emulsie de bitum ca adeziv pentru straturile de

asfalt individuale cu ajutorul unui aparat de pre-pulverizare, iar apoi a fost așezat un strat de bază de asfalt cu o grosime de 7,5 centimetri. „Pentru aceste lucrări a fost suficientă o blocare pe un singur sens a șoselei”, afirmă Haas. Prin urmare, nu a fost necesară blocarea completă a șoselei foarte frecventate pe durata acestor lucrări.

După patru zile de pavare a putut începe aplicarea stratului de acoperire. În plus, șoseaua a trebuit să fie complet blocată și a trebuit să fie amplasată o ocolire. „Acest lucru a fost necesar pentru a putea aplica asfaltul pe întreaga lățime cât mai uniform neted posibil”, explică Haas. În acest scop, s-au folosit două așa-numite finisatoare de asfalt, care au fost dispuse în paralel, ușor înclinate. Stratul de acoperire cu asfalt necesar a fost livrat cu 35 de camioane cu izolație termică. Cu ajutorul acestei semiremorci speciale, materialul poate fi menținut la o temperatură de prelucrare necesară de aproximativ 170 de grade.

Acest lucru a fost necesar din cauza distanței de aproximativ 80 de kilometri, de la malaxorul din Haag am Hausruck, la șantier. Altfel, mixtura asfaltică s-ar fi răcit prea mult. În total, au fost aplicate aproximativ 4.700 de tone de asfalt, inclusiv stratul de bază. Acest lucru înseamnă aproximativ 250 de transporturi cu camionul. Pentru a reduce cât mai mult posibil ambuteiajele, această operațiune de construcție a fost efectuată în weekend.

„Malaxorul dispune de o capacitate zilnică maximă de 2.000 de tone, iar zilnic au fost necesare în medie 1.000 de tone”, declară Haas și se bucură că a contribuit la îmbunătățirea siguranței rutiere de pe Mondseestraße prin intermediul acestor lucrări. Motive de bucurie există și de partea autorității contractante, Direcția pentru construcții de drumuri și trafic: Departamentul Construirea și întreținerea noilor infrastructuri rutiere. Acesta s-a arătat foarte satisfăcut de calitatea foarte ridicată a producției și aplicării de mixturi. ■

SUCCES**10 curse câștigate
pentru echipa Felbermayr
Simplon Wels**

Odată cu sezonul de curse din 2021, cicliștii profesioniști din Wels pot privi retrospectiv, ca fiind unul dintre cele mai reușite. Zece curse câștigate, 28 de locuri pe podium și tot atâtea clasări în primele zece locuri sunt responsabile pentru acest lucru.

Remarcabile au fost victoria în Liga de Ciclism ÖRV în clasamentul individual și pe echipe, titlul de campion al Austriei în Campionatul de Stat Montan pentru Riccar-



do Zoidl și titlul de campion la Mountain Bike Eliminator pentru Daniel Federspiel. Alte momente de referință au fost victoria de etapă a lui Daniel Turek la Circuit des Ardennes, victoriile în cursele din Bundesliga de la Leonding ale lui Moran Vermeulen, în Burgenland de

către Manuel Bosch, în Königswiesen de către Riccardo Zoidl și o victorie de etapă la International Oberösterreich Rundfahrt a lui Daniel Turek. În total, cicliștii profesioniști au petrecut 100 de zile în curse naționale și internaționale de ciclism în sezonul trecut.

TENIS DE MASĂ**Felbermayr sponsorizează
„Comunitatea de jocuri
din Wels”**

Cu un loc 2 în Cupa Europeană, echipa Felbermayr Wels și-a demonstrat clasa internațională și în acest an. Responsabili pentru acest lucru au fost, ca și în 2020 pentru victoria din Cupa Austriei, antrenorul principal David Huber și sportivul de top Andreas Levenko, care are un rol de lider ca jucător în echipa SPG Felbermayr Wels. Împreună cu Nandor Ecseki și Jiri Martinko, precum și cu Gabor Böhm, clubul vrea să ajungă din nou în Liga Campionilor, așa cum a făcut-o în 2019.



Cu toate acestea, tânăra speranță absolută a comunității de jucători este Petr Hodina, în vârstă de 12 ani - cu o medalie de aur la Openul Italiei, și-a asigurat poziția

de lider în clasamentul mondial U13 și l-a înlocuit astfel pe colegul său de club Julian Rzihauschak ca jucător de top. Anul viitor, Hodina va concura în top 10 la categoria

U15. Acesta este un bun început, spune Huber, care este și antrenorul privat al lui Hodina.

SPORTIV PE DRUM**Alergarea pentru
companii WKO -
Felbermayr a fost acolo**

La începutul lunii septembrie, în cadrul celei de-a 19-a alergări pentru companii a Camerei Economice Federale a Austriei a avut loc în Linz. 15 alergători motivați din echipa Felbermayr au arătat încă o dată din ce sunt în stare și au reușit să parcurgă cu succes cei 4,6 kilometri de alergare alături de aproximativ 3.000 de sportivi amatori de la alte companii. Distracția și bucuria de a alerga, precum și întărirea spiritului de echipă au fost, de asemenea, în centrul atenției la ediția din acest an.



O inițiativă din inimă: Sprijinirea Acakoro Football

Felbermayr sprijină proiectul „Acakoro Football” începând cu anul trecut. Această academie a fost înființată în anul 2013, în Korogocho-Slum, Nairobi, Kenya. Obiectul Academiei Acakoro Football este de a facilita atât o educație academică, cât și una sportivă copiilor puternic defavorizați din punct de vedere social.



Către video

Ceea ce este deosebit la „Acakoro Football” este predarea principiilor din fotbal ca principii de viață”, explică Stefan Köglberger, cofondator al Acakoro. Astfel, există un antrenament zilnic de fotbal cu echipamentul necesar și un program pentru dezvoltarea personalității pentru aproximativ 150 de copii implicați, ca punct fix pe ordinea de zi. Copiii le este facilitată frecventarea unei școli dintre cele patru școli partenere. Îngrijirea este completată de lecții suplimentare, acces la îngrijiri medicale, precum și mese calde.

Felbermayr sprijină Asociația Acakoro începând cu anul trecut. Începând cu 2020, asociația a devenit puternic dependentă de ajutor, întrucât Kenya a fost afectată în mod tragic de criza de coronavirus.

Provocări speciale din cauza coronavirusului

Pandemia de COVID-19 a afectat complet Kenya în martie 2020 și viața publică a fost masiv bulversată. În consecință, au fost introduse restricții pe timp de noapte și școlile au fost închise. Pentru Acakoro, foarte importante au fost în principal închiderea școlilor, precum și interzicerea evenimentelor sportive. Cele din urmă au fost interzise până în toamna anului 2021, iar școlile au fost închise chiar până în luna ianuarie a anului 2021. După anunțarea închiderilor temporare, Ministerul Educației din Kenya a implementat școala în regim online. În Nairobi, aproximativ 60 de procente dintre oameni locuiesc în cartiere sărăcicioase - prin urmare, doar o mică parte dintre copii dispun de mijloacele tehnice pentru a participa la cursuri online. „În consecință, Acakoro, în colaborare cu Unicef-Kenya, a implementat un program de învățare analogică. Acesta a oferit la aproximativ 1.000 de copii acces la educație corespunzătoare vârstei lor și a funcționat impecabil”, afirmă mândru Köglberger.

Viața de zi cu zi cu coronavirus în Kenya

În principiu, măsurile de siguranță prestabilite au fost bine implementate. Sărăcia masivă din cartierul Korogocho creează numeroase situații în care respectarea măsurilor pur



Stefan Köglberger, cofondatorul Acakoro împreună cu domnul DI Horst Felbermayr la semnarea contractului de sponsorizare.

și simplu nu este posibilă. „Traiul la comun în barăci mici din tablă ondulată, purtarea timp de săptămâni întregi a unei măști, transportul către locurile de muncă în autobuze mult prea mici – acestea sunt doar câteva exemple care pot conduce la o infecție cu coronavirus”, explică Köglberger. Carantina, precum și condițiile economice generale în timpul pandemiei, reprezintă o catastrofă - numeroase firme au dat faliment, oamenii și-au pierdut locurile de muncă deja prost plătite și statul nu a putut oferi ajutor financiar.

Perspective încurajatoare pentru Acakoro

„Chiar dacă în ultimii doi ani nu au existat prea multe lucruri pozitive, există o speranță în direcția unei evoluții pozitive în Kenya și la Acakoro Football”, adaugă Köglberger. Asociația Acakoro a putut deja în trecut să schimbe viața multor copii într-o direcție pozitivă. Cu sprijinul unei persoane din Austria direct la fața locului și cu expertiza firmelor care sprijină financiar organizația, putem privi viitorul cu încredere. Köglberger speră ca în program să fie implicați 160 de copii până la finalul anului. „În viitor este planificată construcția unei case individuale. În plus, proiectul trebuie să fie predat în curând complet în grija kenyenilor – pașii relevanți în acest scop au fost deja stabiliți în 2020”, adaugă Köglberger. ■



De la o viață fără perspective pe stradă, către o viață cu perspective, prin educație academică și sportivă pentru copiii puternic defavorizați din punct de vedere social.



PENSIONARE

Friedrich Rametsteiner își încheie activitatea ca director general

După opt ani în calitate de director comercial la Felbermayr-Construcții, Friedrich Rametsteiner s-a pensionat în septembrie. După cum s-a relatat în ultimul Informer, Dietmar Rosenberger i-a succedat în această funcție.

Printre principalele atribuții ale lui Rametsteiner se numără planificarea comercială solidă și urmărirea acestei strategii corporative a segmentului de afaceri Felbermayr Construcții care a fost implementată în cifre. Întotdeauna s-a pus accentul pe atingerea unor obiective definite de cifră de afaceri și profit. Acest lucru a dus la o nouă dezvoltare pozitivă a zonelor de construcție.

Rametsteiner a fost întotdeauna corect, sincer și cu picioarele pe pământ față de angajații săi, astfel încât aceștia să poată comunica cu el la nivelul ochilor. În plus, Gmundner, în vârstă de 62 de ani, este amintit de colegii săi ca fiind dispus și la compromisuri. Dar Rametsteiner nu s-a ferit de confruntare, a spus imediat lucrurilor neplăcute pe nume și a căutat o soluție.

Cel mai recent, Rametsteiner a însoțit cu succes integrarea economică a companiilor achiziționate WEST-ASPHALT și Danner-Landschaftsbau în maniera sa obișnuită. Îi mulțumim lui Rametsteiner



Friedrich Rametsteiner

pentru serviciile sale și devotament și îi urăm mult noroc în viitor. Îi dorim fericire, bucurie și timp pentru hobby-uri.



DI (FH) Hans Becker

ÎNCEPĂTOR

Șef departament infrastructură

Începând din septembrie, stirianul Hans Becker a preluat conducerea departamentului de construcții de infrastructură din cadrul diviziei de construcții subterane a Felbermayr. După ce a studiat „Managementul și ingineria construcțiilor”, bărbatul în vârstă de 43 de ani a acumulat 15 ani de experiență ca manager de construcții și de proiect pe șantiere de construcții subterane și de tuneluri și a lucrat ca estimator. La Felbermayr, pasionatul de sporturi în aer liber și familistul entuziast va conduce proiecte mari de terasamente, construcții de șosele și căi ferate.



Markus Meusburger

Daniel Haukwitz

Marc Schellerer

CONCEPȚIE NOUĂ

Responsabilități în transportul special internațional

În cadrul unui proiect condus de comitetul director Tehnologie de transport și ridicare, responsabilitățile în domeniul transportului special internațional au fost modificate. Noile domenii de organizare sunt distribuția, planificarea, producția și tehnologia. Marc Schellerer este responsabil pentru

distribuție, iar Daniel Haukwitz și Markus Meusburger pentru planificare, producție și tehnologie. Scopul acestei restructurări este de a spori în continuare soluțiile globale și zonale pentru o și mai mare apropiere de clienți în domeniul transporturilor speciale internaționale.

CITITI ȘI CÂȘTIGAȚI

Vă așteaptă 15 premii

Vă rugăm să ne trimiteți răspunsul corect pe e-mail informer@felbermayr.cc, indicând adresa dvs. poștală. Termenul-limită pentru expedieri este marți, 31 martie 2021. Este exclusă procedura judiciară.

Întrebare cu premii:

De când Felbermayr a fost însărcinată cu lucrări de macara și de construcții pentru conducta Salzburg?

Premiul 1: O macara mobilă Felbermayr cu 5 axe modelul „LTM 1110-5.1” la scara 1 : 50.



JUBILEU

MULȚUMIRI CALDE ANGAJAȚILOR CU VECHIME

15 ANI

Safet Besic – Lucrare de pământ/Wels · Michael Blank – Transport/Krefeld · Ferenc Bodor – IT/Bau-Trans Budapest · Paul Brand – ITB/Linz · Branislav Chaláni – Macara/Bratislava · László Csiba – Transport/Bau-Trans Budapest · Leopold Diemer – Macara/Lanzendorf · Radovance Dordevic – Macara/Lanzendorf · Edgar Eberhardt – Macara/Graz · Michael Falkner – Construcții de clădiri, industriale și centrale energetice/Wels · Birgit Flotzinger – Administrație/Wels · Pal Fodor – Macara/Linz · Michael Freund – Punere în operă/Linz · Józsefné Fülöp – Administrație/Bau-Trans Budapest · Herbert Gruber – Macara/Wels · Andreas Hager – Macara/Braunau · Christian Höcher – Macara/Klagenfurt · Milan Hribik – Distribuție/Bratislava · Ingo Kaiser – Construcții subterane/hidrotehnice/HAGN Hengersberg · Florian Katzinger – Platforme/Wels · Jana Kirsten – Macara/Bau-Trans Lauterach · John Kliu – MTA/Wels · Bernhard Konrad – Montaj/Bau-Trans Lauterach · Jozef Kozák – Macara/Košice · Kamillo Krüger – Transport/Bau-Trans Lauterach · Brigitta Lantos – Contabilitate/Bau-Trans Budapest · Michael Leopold – Macara/Linz · Christian Lettner – MTA/Wels · František Lörinc – Atelier/Košice · Herbert Louda – Macara/Lanzendorf · Michael Maier-Bauer – Macara/Linz · Gernold Mailänder – Proiect/Wels · Kresimir Martinovic – Marfă generală/Wels · Thomas Meister – Conducere grupa Est/HAGN Hengersberg · Andreas Metzler – Platforme/Bau-Trans Lauterach · Markus Meusburger – Transport/Bau-Trans Lauterach · Berthold Mörzinger – Construcții hidrotehnice/Wels · Sveto Narancic – Construcții subterane/hidrotehnice/HAGN Hengersberg · Rastislav Navara – Atelier/Bratislava · Jürgen Nawijn – Montaj/Wimmer Krefeld · Hannes Niegl Macara/Lanzendorf · Stanislav Novotný – Administrație/Košice · Manuela Nowotny – Adnistratie/Wels · Redzep Nuhanovic – Lucrări de pământ/Wels · Klaus Ohmeyer – Transport greu/Wels · Zoltán Paulik – Conducere tehnică/Bau-Trans Budapest · Antal Peidl – Transport/Lanzendorf

· Helmut Pfanagl – Transbordare portuară/Linz · Arnold Pichler – Macara/Wels · Erhard Pichler – Administrație/Wels · Markus Pinzl – Conducere sector/Braunau · András Pleša – Transport/Bau-Trans Budapest · Daniela Pocherdorfer – Transport greu/Wels · Michaela Polith – Administrație/Wels · Christoph Reitingner – Construcții de drumuri/Haag · Erich Rendl – Macara/Wörgl · Milivoje Ristic – Macara/Lanzendorf · Jürgen Rottenfusser – Gestionarea deșeurilor/Wels · Karol Świercz – Comitetul director/ITB Polen · Radosław Szaniszló – Macara/Košice · Róbert Timko – Macara/Košice · Petar Trivkovic – Macara/Linz · Carsten Urban – Montaj/Wimmer Sulzemoos · Mario Vidak – Transport/Bau-Trans Lauterach · Wolfgang Vogler – Punere în operă/Graz · Konrad Vollmann – Conducere sector/Graz · Michael Vorstandlechner – Atelier/Wels · Manuel Weickl – Atelier/Wels · Harald Zahn – Construcții hidrotehnice/Wels

20 ANI

Manfred Anzinger – MTA/Wels · Klaus Auernig – Administrație/FST Salzburg · Thomas Augustin – Construcții subterane/hidrotehnice/HAGN Hengersberg · Ralf Bauer – Construcții subterane/hidrotehnice/HAGN Hengersberg · Robert Bauer – Conducere sector/Wörgl · Benjamin Bíro – Atelier/Bratislava · Bernd Beck – Transport greu/Wels · Maximilian Cisek – ITB/Wels · Wilhelm Dornstädter – MTA/Wels · Michael Eberhard – Conducere montaj/Wimmer Sulzemoos · Christian Fruhwald – MTA/Wels · Lukas Höppler – Transport/Lanzendorf · Markus Hüttmeyer – Transbordare portuară/Linz · Audij Ivančuk – Conducere sucursală/Bratislava · Clemens Kaiser – Conducere sector/FST Salzburg · Wolfgang Kases – Macara/Thaur · Simone Klämpfl – Conducere Contabilitate/HAGN Hengersberg · Josef Kramser – FST Lienz · Dragan Lapadatovic – Macara/Lanzendorf · Andreja Lucic – Administrație/Wels · Bernd Luft – Construcții subterane/hidrotehnice/HAGN Hengersberg · Jozef Macák – Macara/Bratislava · Manfred Mayrhofer – Platforme/Linz · Josef Messner – FST Salzburg · Claus Mittermayr – Transport greu/Wels · Robert

Mittermayr – Platforme/Wels · Petra Moffroid – Montaj/Wimmer Krefeld · Dalibor Nikolic – Macara/Lanzendorf · Mario Pichler – Platforme/Linz · Karl Heinz Pucher – Transport greu/Wels · Jürgen Rusam – Platforme/Linz · Tanja Seliger – Contabilitate și finanțe/Haeger & Schmidt Duisburg · Georg Suntinger – FST Salzburg · Andreas Swoboda – Platforme/Wörgl · Franz Trinkl – Administrație/Wels · Christian Zsalc – Macara/Lanzendorf

25 ANI

Ali Basak – Construcții subterane/hidrotehnice/HAGN Hengersberg · Jürgen Dickinger – Lucrare de pământ/Wels · Mirsad Hibic – Punere în operă/Linz · Manfred Höhfurner – Macara/Wels · Károly Majnár – Transport/Bau-Trans Budapest · Gerhard Mikusch – Macara/Graz · Tino Möckel – Conducere montaj/Wimmer Sulzemoos · Christoph Nüßler – Comitetul director/Wels · Steffen Putjus – Port Logistics/Haeger & Schmidt Duisburg · Mario Rose – Construcții subterane/hidrotehnice/HAGN Hengersberg · Pierre Robert Rosina – Macara/Thaur · Johann Schmidt – MTA/Wels · Klaus Stützner – MTA/Wels · Roman Sulzner – Administrație/Wels · Paul Wahl – Construcții subterane/hidrotehnice/HAGN Hengersberg

30 ANI

Helmut Demmelmayr – MTA/Wels · Branko Derek – Atelier/Wels · Roswitha Gerlach – Administrație/Krefeld · Bernhard Gessl – Fabrică de pietriș/Weißkirchen · Heiko Heining – Transport/Wimmer Sulzemoos · Franz Hellein – Marfă generală/Wels · Jusuf Hrnčić – Atelier/Bau-Trans Lauterach · Momir Jovanovic – Macara/Lanzendorf · Robert Matthes – Construcții subterane/hidrotehnice/HAGN Hengersberg · Markus Seebacher – MTA/Wels · Gerald Taibon – MTA/Wels · Kurt Wohlfahrt jun. – Marfă generală/Wels

35 ANI

Josef Amman – Transport/Bau-Trans Lauterach · Josef Angerer – Punere în operă/Linz · Alfred Ringer – Lucrare de pământ de pământ/Wels

40 ANI

Wolfgang Schellerer – Comitetul director/Wels · Peter Linimayr – Conducere/Linz

Deținător media și editor: Felbermayr Holding GmbH · Voralpenstraße 4 · A-4600 Wels · Tel.: +43 5 0695-0 · www.felbermayr.cc
E-mail: office@felbermayr.cc · **Responsabil pentru conținut:** DI Horst Felbermayr · **Concept:** Markus Lackner · **Redacție:** Markus Lackner și Kristina Kast · **Format:** Markus Weickinger · **Lectorat și abonamente:** Markus Weickinger · **Abonament gratis:** 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.
Imprimarea: Decembrie 2021: Toate informațiile fără garanție și dreptul la modificări rezervat, precum și erorile de imprimare și scriere.

Informații privind 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 · Voralpenstraße 4 · A-4600 Wels · E-mail: informer@felbermayr.cc · Telefon: +43 5 0695-0



high attraction

Be impressed by the Magni passion and know-how. The elegant lines of the iconic RTH range give life to machines with strength and style. These attractive machines incorporate cutting-edge technology, and incredible performance, to elevate the concept of the rotating telehandler to new heights.



www.magnith.com



Go to shop

**POWER
IN MOTION**

www.felbermayr.cc/shop

