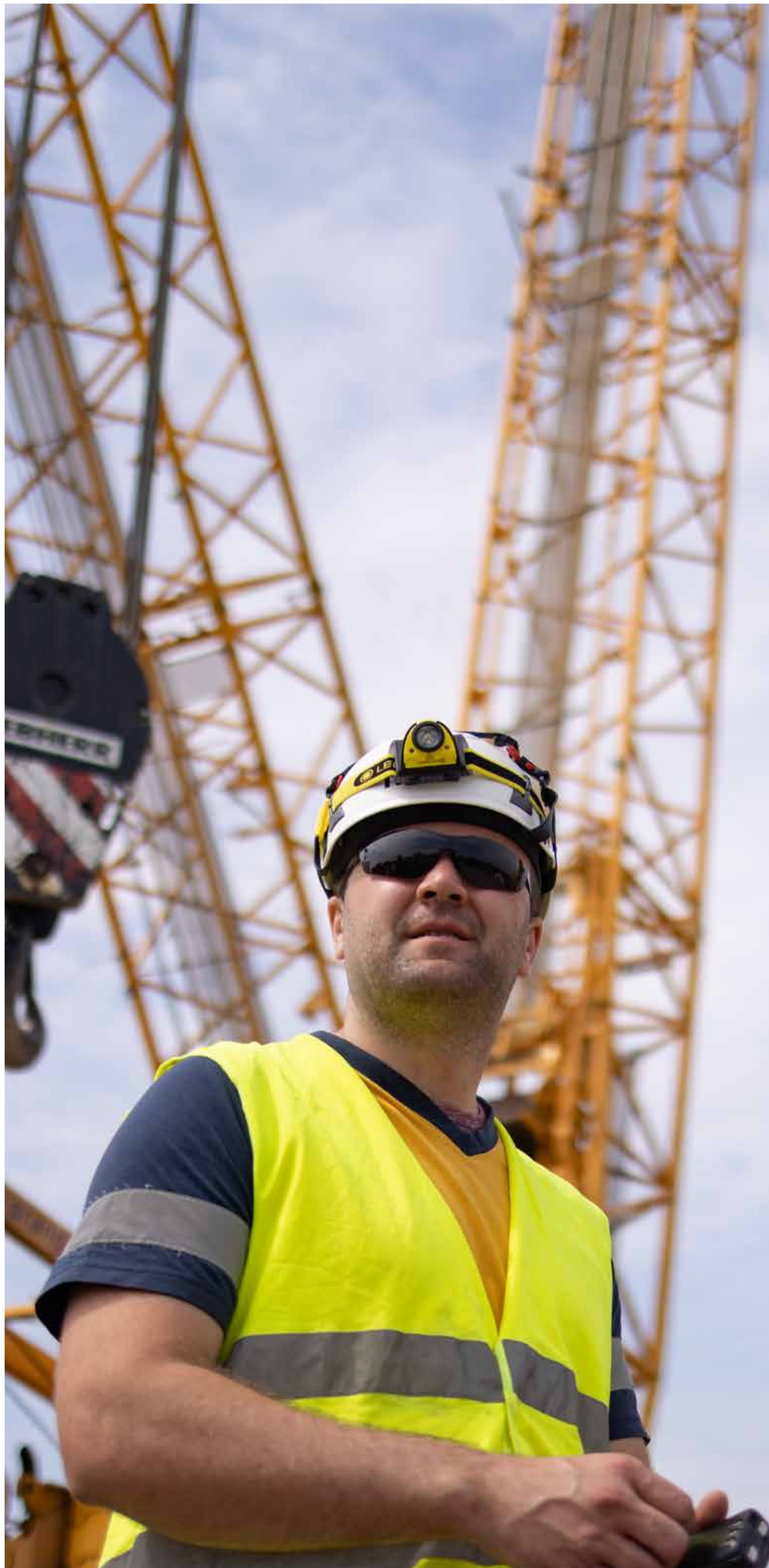


PR

UP – revija
za stranke in prijatelje
Izdaja 2/2023





Spoštovani bralci, spoštovane bralke!

Skoraj tri leta smo se borili s posledicami koronavirusa. Mnogi so zelo težko prenašali obdobja omejitev družabnih stikov, toda to še ni bilo vse. Po začetku vojne v Ukrajini, napadu Hamasa v Izraelu in hudih spopadih na območju Gaze se zdaj soočamo že z naslednjo krizo.

Gospodarska recesija na številnih področjih prav tako otežuje zadeve. Podražitve je mogoče zaznati na številnih področjih in vsekakor zelo obremenjujejo tako navadne državljane kot podjetja. Da bi zavrla visoko inflacijo, so bile določene višje obrestne mere, vendar je zdaj zaradi tega opaziti zadržanost pri naložbah. Projekti se predstavljajo v prihodnost ali celo opuščajo. Da bi te težke čase čim bolje preživel, moramo sprejemati pametne odločitve.

Pri podjetju Prangl želimo še naprej pozitivno gledati v prihodnost. Kljub negativnim trendom smo veliko investirali v stroje ter trajnostne ukrepe in ukrepe na področju digitalizacije. Kajti ena stvar je gotova: po slabih časih vedno nastopijo boljši. Z novimi investicijami smo odlično opremljeni za izzive v prihodnosti ter pripravljeni uresničiti vaše podjetniške načrte s težkimi tovari, mobilnimi dvigali in delovnimi ploščadmi. Vse to z že znano kakovostjo in izjemno skrbnostjo.

Če že govorimo o uresničevanju ciljev: Že imate načrte za božične praznike? Vzemite si čas za družino in zase. Kajti le tako boste lahko s polno zagnanostjo začeli novo leto. V tem smislu vam želimo vesel božič in srečno novo leto.

Vaš Christian Prangl

Christian Prangl

Zgodba o uspehu



Družinsko podjetje Prangl se je že od začetkov pred več kot 55 leti razvijalo v smeri visoko specializiranega podjetja za transport, dvigala in logistiko, ki bo delovalo po vsej Evropi – zdaj deluje s 16 lokacijami v šestih državah in skupno 700 zaposlenimi. Prangl Central Eastern Europe (CEE) je pomemben del podjetniške skupine in enakovreden partner pri številnih projektih.

Podjetje Prangl Madžarska (s centralo v Budimpešti in trenutno štirim podružnicami v krajih Győr, Pécs, Szeged in Debrecen) je bilo sploh prvo v sosednji državi, ki je predstavljala zanimivo področje delovanja za to avstrijsko družinsko podjetje. Podjetje Prangl Madžarska je v letu 1991 prvotno nastalo iz sodelovanja med madžarskim podjetjem za gradbeno mehanizacijo Építőipari Gépesítő Vállalat in podjetjem Prangl. Že leta 1993 je podjetje Prangl prevzelo poslovne deleže partnerja, podjetje pa je od tega trenutka delovalo kot Prangl-Hungaria Kft. Na začetku je podjetje Prangl-Hungaria Kft. oddajalo izključno mobilna dvigala. Posebnim prevozom je takrat pripadala le podrejena vloga. Sestava voznega parka dvigal je bila po takratnih splošnih standardih prava avantgarda: podjetje je imelo mobilna dvigala z nosilnostjo od 16 do 140 ton. Postopoma je podjetje Prangl dopolnjevalo vozni park na Madžarskem, v letu 1996 je nabavilo mobilno dvigalo nosilnosti 160 ton. Takrat je bilo to daleč največje teleskopsko dvigalo v državi. Tako je podjetje pridobilo vodilen tržni položaj na področju mobilnih dvigal. Oddajanje samovoznih delovnih ploščadi se je prav tako začelo v letu 1996 – prava inovacija v madžarski gradbeni panogi. Danes je na petih lokacijah s 83 zaposlenimi skupno na voljo 17 mobilnih dvigal z nosilnostjo od 40 do 500 ton ter 19 transportnih vozil. Stranke podjetja lahko med drugim izbirajo med različnimi delovnimi ploščadmi in teleskopskimi viličarji, kajti trenutno na svojo naslednjo uporabo čaka kar 1.005 strojev.

Velik uspeh podjetja Prangl Madžarska je potrdil ambiciozne načrte podjetja, da se bo še naprej uveljavljalo v sosednjih državah. Tako se je leta 2004 z ustanovitvijo podjetja Prangl Slovenija d.o.o., s prevzemom podjetja Kaluma, zgodil naslednji korak na novem trgu in hkrati prvi korak v jadranski regiji. Tudi tukaj sta bili v ospredju ambicija in vizija, da trgu ponudimo nekaj, kar je bilo takrat v državi bolj izjema, namreč napredno tehnično znanje ter sodobne stroje za področje dvigal in transporta. Ob pomoči angažirane in specializirane ekipe se je novo podjetje od začetka osredotočalo na razumevanje potreb v državi in razvoj prilagojenih rešitev za stranke. Kajti le tako je bilo mogoče izpolniti izzive, ki so bili specifični za regijo. Ta stroga zasnova je bila tudi v Sloveniji (z lokacijami v Hočah in Ljubljani) temelj za hiter razvoj povpraševanja. Vedno več poslovnih partnerjev se je lahko prepričalo o sposobnosti podjetja Prangl, da lahko izdelava zanesljive in učinkovite rešitve – pa četudi je naloga še tako zahtevna. To je bil začetek širitve mreže v najpomembnejših državah jadranske regije.

Leta 2008 je podjetje Prangl ustanovilo podjetje Prangl Hrvatska d.o.o. s sedežem v Strmcu na Hrvaškem. Pri tej strateški širitvi smo lahko izkušnje in zasnove iz Slovenije uspešno prenesli na nov trg. Ta metodološki pristop nam je omogočil uporabo izkušenih osebnih in tehničnih virov, ki jih vsakič znova prilagodimo posebnostim države. Poleg tega smo tudi tukaj sodelovali pri nekaterih velikih projektih, ki so dodatno okrepili razumevanje potreb trga.

Širitev prisotnosti podjetja Prangl v jadranski regiji se je leta 2020 nadaljevalo v Bosni in Hercegovini z ustanovitvijo podjetja Prangl d.o.o. s sedežem v Sarajevu. Izkoristili smo pretekle izkušnje iz drugih držav, zato se je tudi tokrat podjetje Prangl s svojim modelom storitev izkazalo na novem trgu.

Veliko povpraševanja in projektni potenciali so podjetje Prangl spodbudili k temu, da je nadaljevalo z aktivnostmi v jadranski regiji. Tako je bilo nazadnje leta 2022 tudi v Srbiji ustanovljeno samostojno podjetje z imenom Prangl Srbija d.o.o. s sedežem v Beogradu.

V celotni jadranski regiji podjetje Prangl trenutno zaposluje 76 ljudi, pri čemer je Prangl Slovenija največje hčerinsko podjetje v regiji z 48 zaposlenimi. V Bosni in Hercegovini ter Srbiji podjetje trenutno deluje le na projektni osnovi, zlasti na področju obnovljive energije. Še posebno na območju vetrnih elektrarn smo tudi v teh državah prepoznali velik potencial. Poleg premičnih enot za težki tovor so tudi podružnice v jadranski regiji zelo dobro opremljene z delovnimi ploščadmi in teleskopskimi viličarji. Prangl Slovenija in Prangl Hrvaška imata trenutno na tem področju skoraj 500 strojev.

Celotna regija srednje in vzhodne Evrope se je izkazala za pomembno področje delovanja podjetja Prangl, saj se je tam podjetje zelo uspešno vzpostavilo. Kljub temu predstavljajo raznolikost držav na tem področju in razlike med mednarodno delujočimi podjetji različne izzive. Upoštevanje teh razlik je zelo pomembno. Tako je denimo razumevanje kulturnih odtenkov nujno za učinkovito sodelovanje in uspešna poslovna razmerja. Pri projektih, ki se odvijajo v več državah, se pogosto pojavijo tudi pravne razlike. Prilagajanje različnim zahtevam in upoštevanje teh razlik sta odločilnega pomena, da se izognemo pravnim zapletom. Še zlasti pomembno je, da vse države srednje in vzhodne Evrope, kjer deluje podjetje Prangl, niso članice Evropske unije. Zato uspešno poslovanje v teh državah zahteva prilagodljivost, skrbno preučevanje trga in učinkovito upravljanje tveganj, da lahko premagamo vse izzive. Podjetje Prangl je vsekakor zanesljiv partner tudi v teh regijah.

Novice



IC 100 & Co

Strokovna revija "International Cranes" podjetje Prangl na svoji aktualni lestvici uvršča na 26. mesto in s tem kot edinega domačega predstavnika med 30 največjih podjetij za dvigala na svetu. Tudi revija "Kran & Bühne" šteje podjetje Prangl z 8. mestom med 10 najboljših podjetij za dvigala v nemško govorečem prostoru. Podoben status je podjetje Prangl od iste revije prejelo na področju delovnih ploščadi, kjer je z 11. mestom povsem v ospredju v Nemčiji, Avstriji in Švici.



Energijski forum

Neprofitna organizacija "Energieforum Österreich" je strokovna platforma, ki podjetja spremlja pri uresničevanju zelenega prehoda in skupaj z njimi razvija strategije za doseganje predpisanih zakonov. Organizacija je pri podjetju Prangl opravila "preverjanje trajnostnega razvoja". Preverjanje je pokazalo, da je podjetje Prangl na področju zelenega prehoda z uresničevanjem različnih sistemov upravljanja določilo pomembne korake ter da je že strukturirano obravnavalo različna področja gospodarskega, družbenega in okoljskega trajnostnega razvoja.



Združenje

Poslovno združenje Renewable Energy Sources of Serbia (RES Serbia) je bilo ustanovljeno pred približno tremi leti. Cilj tega neprofitnega in nepolitičnega združenja je izboljšanje poslovnega okolja na področju obnovljivih virov energije ter spodbujanje proizvodnje in uporabe okolju prijazne električne energije iz obnovljivih virov energije. Podjetje Prangl Srbija se je temu združenju letos pridružilo kot redni član, s čimer poudarja prizadevanja podjetja, da deluje skladno z visokimi strokovnimi in moralnimi načeli.

Pripadnost podjetju

REUMANN Franz	40 Leta
AUER Hermann	30 Leta
PFEFFER Anton	30 Leta
SZAKACS Gheorghe	30 Leta
SCHNEIDER Andreas	25 Leta
BRAUCHART Werner	20 Leta
HIDEN Peter	20 Leta
STEINWENDER Peter	20 Leta
BRAČIĆ Branko	15 Leta
DWORAK Dietmar	15 Leta
FURJAN Miljenko	15 Leta
RIEDL Sandra	15 Leta
SPRENGER Roland	15 Leta
WALLY Mario	15 Leta
ZEINDLINGER Joachim	15 Leta
ANDREJIC Zoran	10 Leta
BAUER Carina	10 Leta
MAI Florian	10 Leta
PRESTERL Michaela	10 Leta
PRÖLL Oliver	10 Leta
SCHAFFER Manuel	10 Leta
ŠEF Nataša	10 Leta



One Man SHOW

Bernadin o odgovornosti očetovstva,
o tem, kaj mu pomeni Simpl, in o tem,
zakaj obožuje igro "Hamlet – One Man Show".

UP: Vedno znova slišimo, da veliko raje igrate v gledališču kot sodelujete pri filmski produkciji. Zakaj?

Stefano Bernardin: To ste narobe slišali oz. se najverjetneje nisem dovolj dobro izrazil. Gledališča nimam raje od filma, rad imam namreč snemanje in igranje pred kamero. Vedno znova govorim le, da se ne bi mogel odpovedati gledališču. To je subtilna razlika. Veliko kolegov samo še snema, ker je zaslužek veliko boljši kot v gledališču. Ravno tega ne bi mogel stalno početi. Ne bi se mogel za vedno odpovedati liku v živo, občinstvu, gledališkim vajam. K temu lahko prištejem še jezik genialnih piscev gledaliških predstav. Kdaj sploh imaš možnost snemati film v poetičnem jeziku Shakespeara ali v vezani obliki verza? Za to moraš imeti res veliko srečo.

UP: Kaj vam bolj ustreza: drama ali komedija?

Bernardin: Imam srečo, da lahko delam oboje. Tega ne more reči vsak igralec ali igralka. Vsi namreč nimajo smisla za humor, jaz ga pač imam. Proti temu ne moreš nič, ali ga imaš ali pa ga nimaš. Zato sem v preteklosti nastopal zlasti v komedijah. Ujeti pravi trenutek, ritem in traparije so mi blizu. A vseeno se ne bi rad odpovedal tragičnim figuram. Zato sem želel postati igralec! Da lahko pripovedujem čim več zgodb o kar se da različnih značajih. Drugače postane dolgočasno.

UP: Vaša igra "Hamlet – One Man Show" je vzbudila veliko pozornosti, kritiki so ji izrekli številne pohvale. Kdo je imel idejo zanjo? Kako je prišlo do produkcije?

Bernardin: Hubsy Kramar je uprizoril Nestroyevo delo, ki ga nisem hotel igrati. Potem me je vprašal: "Koga pa želiš igrati?" Takoj sem odvrnil: "Hamleta." Nato je dodal, da si 14 igralcev ne moremo privoščiti in da ga lahko igram sam, češ, saj boš zmogel. Dva tedna pozneje je prišel na zamisel, da bi Hamlet na začetku pri sabljaškem dvoboju umrl in nato v mislih predelal svoje življenje. "Zraven boš še igral na tolkala. Piši!" Tri leta pozneje je na oder res prišla igra, ki je sprožila veliko pozornosti.

UP: Imate najljubšo vlogo?

Bernardin: Trenutno mi je "moj" Hamlet zelo všeč. Ker lahko v svoji igri "Hamlet – One Man Show" poleg Hamleta igram tudi številne druge vloge, kralja, kraljico, Polonija, Rozenkranca, Gildensterna in še par drugih. In tako združujem točno tisto, kar želim – tragedijo, eksistenco, vendar tudi komedijo in klovnovanje. Dodatno lahko igram tudi na tolkala in električno kitaro ter pojem. S kolegom in prijateljem Bernhardom Murgom imava kabaretni večer "Bis einer weint (Dokler se eden ne zjoče)", ki je sestavljen iz različnih skečev zadnjih 100 let. Torej nekaj popolnoma drugačnega od Hamleta. Tudi pri tem se zelo zabavam.

UP: Si zlahka zapomnite besedila? Imate posebne trike?

Bernardin: Za učenje besedil se moram premikati. Besedilo moram oblikovati, gnesti in se z njim igrati kot otrok. Obstajajo zahtevna besedila Shakespeara in Kleista, ki so tako zelo zapletena in čudovita, da se zaradi slikovne edinstvenosti takoj zasedajo v možganih, obstajajo pa tudi zelo banalni, zamenljivi dialogi, ki jih moram vedno znova ponavljati. Te potem prepevam, jih popačim, jih pošljem skozi mesoreznico svojih možganov, dokler se ne avtomatizirajo. Pravi recept žal ne obstaja.

UP: Ali obstajajo kolegice in kolegi, s katerimi še posebej radi sodelujete? Kaj so odlike dobre kolegice in dobrega kolega?

Bernardin: Da, obstajajo kolegice in kolegi, s katerimi zelo dobro sodelujem, obstajajo tudi tisti, s katerimi ne morem dobro sodelovati, in tisti, s katerimi preprosto poletim. Drug drugega vlečemo višje in višje ter sploh več ne želimo pristati. Te lahko preštetjem na prste ene roke. To so čarobni trenutki, občinstvo jih občuti in poleti z nami. De Niro je rekel: "Če je tvoja partnerica dobra, si tudi ti dober. Če je boljša, si tudi ti boljši."

UP: Kljub večji ljubezni do gledališča vas lahko gledamo tudi na televiziji in v kinu. Z drugim maternim jezikom italijanščino se zdi serija "Bozen-Krimi" idealna za vas?

Bernardin: To je bilo odlično. Pri avdiciji sem moral vse scene odigrati v nemščini in potem še v italijanščini. Na žalost pri snemanju ni bilo več tako. Tam je bil v italijanščini samo telefonski pogovor. Vendar mi je bilo zelo všeč igrati v obeh jezikih. To se namreč ne zgodi pogosto. Trenutno je moj lik v Rimu (tako je bila zgodba redakcijsko predvidena od samega začetka), vendar pa se bom mogoče nekega dne vrnil v Bolzano.

UP: Ali ste že kdaj režirali oz. ali bi to radi počeli? Katere vizije je treba imeti pri tem?

Bernardin: Z učencem z Mozarteuma v Salzburgu sem delal na monologu in ob tem zelo užival. Da, zelo rad bi enkrat vodil režijo. Trenutno si tega še ne upam, ampak kmalu. Misel na to me namreč močno vznemirja. Pri drami "Hamlet – One Man Show" sem lahko napisal scenarij in tudi to je neke vrste režija. Moraš vedeti, katere dele izpustiti, kaj poudariti in kaj želiš povedati. To mora znati tudi režiserka ali režiser. Pri delu z igralci in igralkami pa prav tako zelo uživam. Da, to se bo zagotovo kmalu zgodilo.

UP: Simpl je prava dunajska institucija. Kakšen je bil tam vaš čas kot povezovallec? Kakšen vpliv je to obdobje imelo na vašo igralsko kariero?

Bernardin: Bilo je zelo vznemirljivo, saj sem za svoje nastope bil odgovoren sam, to pomeni, da sem jih moral sam napisati in stalno spreminjati skladno z aktualnimi političnimi razmerami. Tega kot igralec nisem poznal. Igralec se nauči besedilo avtorja ali dramatika, več pa naj ne bi povedal ali ne bi smel povedati. Tukaj pa sem moral večer začeti z 20-minutno stand-up komedijo. Pri tem ni svobodne interpretacije: gledalci ali pokajo od smeha ali pa pač ne.

UP: Pred kratkim ste se razveselili naslednjega potomca. Kaj za vas pomeni biti oče?

Bernardin: Otroke obožujem, saj so izvor naše biti. Zdaj pa si predstavljajte, kako zelo ljubim svoje lastne. Ampak imeti tovrstno odgovornost pomeni tudi zelo veliko dela in je zelo, zelo naporno. Vsak je lasten individuum, na katerega je treba gledati različno in ga zato tudi različno obravnavati. To pa nam vedno ne uspe. Dojenček nas vse razneži in je zelo dober za vse nas. Veliki bratje ga imajo radi in ga božajo, dojenček pa jih natančno opazuje in se razveseli, ko jih vidi.

UP: Kakšne nasvete bi svojim otrokom dali za njihovo življenjsko pot?

Bernardin: Na koncu dneva lahko otrokom govoriš vse, a ne bodo ti verjeli, če tako ne živiš sam. Lahko samo delam na sebi, na svojem potrpljenju, na svoji strukturi in posledicah. To je edina možnost, da otrokom damo nekaj za prihodnost. Če otrokom pripoveduješ, kako zelo pomembno je branje knjig, vendar sam nikoli ne bereš, ti tega ne bodo verjeli. Vse moraš delati z zgledom. Enakopravnost, emancipacija žensk, toleranca do vseh, odprtost, varovanje okolja. Vse lahko ponazarjaš le z zgledom.

UP: Je klic Hollywooda mamljiv? Si želite biti del velike mednarodne produkcije?

Bernardin: Odlična stvar iz Hollywooda zame ni dvajseta eksplozija v minuti, temveč fantastični scenariji. Tam so namreč odlični scenaristi in kupi denarja. Veliko denarja pomeni, da imaš veliko časa za snemanje in lahko na dan namesto osmih minut (dejanski neto čas snemanja) posnameš samo dve minuti. To pomeni, da imaš 10 ur časa za eno, dve sceni. To je pravo razkošje. Na projekt se lahko pripravljaš tudi leto dni. To je še večji luksuz!

UP: Kdo so bili ali so vaši vzorniki? S kom bi radi stali pred kamero?

Bernardin: Obstaja veliko izjemnih igralcev. Meni osebno so všeč mojstri preobrazbe. Najbolj všeč mi je, če se igralka ali igralec od filma do filma spreminja. Ne gre samo za zunanost, lahko gre za jezik, glas, zlasti pa za vrsto mišljenja, biti, premikanja. Marlon Brando je bil eden prvih, najsodobnejših, najbolj talentiranih mojstrov preobrazbe svojega časa. Meryl Streep je vedno drugačna in vedno sijajna. Gert Voss je bil na odru kameleon, prava sila. Potem so tukaj še igralka in igralci, ki so v zasebnem svetu tako zelo močne osebnosti, da liki prevzamejo njihove lastnosti, in ne obratno. To so denimo Oskar Werner, Birgit Minichmayr in Klaus-Maria Brandauer. Dnevu snemanja z Leonardom Di Capriom ali velikim Robertom De Niroom se ne bi odrekel.

UP: Gospod Bernadin, hvala za pogovor.



Bilder:Teslamotors

Lamborghini Revuelto

Kot »tehnično mojstrovino« naslavlja italijanski proizvajalec športnih vozil Lamborghini svoje prvo hibridno športno vozilo HPEV (High Performance Electrified Vehicle), poimenovano Revuelto. Naslednik modela Lamborghini Aventador bi naj postavljal nova merila glede zmogljivosti, tehnologije kombiniranega instrumenta in užitka pri vožnji. Oglejmo si, na čem temelji ta izjava.

Na prvi pogled dizajn modela Revuelto popolnoma izpolnjuje pričakovanja navdušencev nad znamko Lamborghini. Četudi je proizvajalec ostal zvest slogu, je nova stvaritev povsem samostojna. Visok 1.160 mm, širok 2.033 mm, dolg 4.947 mm in z medosno razdaljo 2.779 mm se model Revuelto predstavlja z elegantnimi linijami in nežnimi radiji kot ponosna lepotica. Večtehnološki monokok iz karbonskih vlaken s svojo strukturno zasnovo spominja na letalstvo in predstavlja pravo novost. Ta monokokna struktura, ki se razteza vse do sprednjega dela vozila, povečuje torzijsko togost in izboljšuje vozno dinamiko. Dodatno je bilo mogoče s to revolucionarno tehnologijo prihraniti pri masi – čeprav hkrati nudi kar najboljšo zaščito za potnike. Usmernik zraka šele pri vožnji pokaže vse svoje veščine. Glede na izbran način vožnje in vozno dinamiko se aktivno pomakne navzven v tri položaje, kar ugodno vpliva na aerodinamiko.

Kaj še takoj privablja poglede: povsem prosto nameščen motor v zadku. Legendarni motor V12 znamke Lamborghini so za prvi hibridni model dodatno nadgradili, da bi lahko optimalno deloval skupaj s tremi elektromotorji (dva sta nameščena na sprednji E-osi, tretji je za motorjem z notranjim zgorevanjem). Novosti na motorju so med drugim učinkovitejši sistem zgorevanja, izpušni sistem, sesalni sistem ter mazalni in hladilni sistem. Tudi tu je prišlo do prihranka mase, celih 33,5 kilograma! Vzдолžno vgrajen motor 6.5 V12 ima moč 825 KM, systemska moč je pri izjemnih 1.015 KM. Število vrtljajev se je z 8.700 povišalo na 9.500 vrt/min. Končni rezultat: Revuelto zmore klasičnih 0–100 km/h v le 2,5 sekunde, najvišja končna hitrost je 350 km/h.

Prečno za motorjem je vgrajen 8-stopenjski menjalnik z dvojno sklopko. Zaradi povezave z zadnjim elektromotorjem lahko menjalnik po eni strani ta motor zažene in napolni baterijo ali po drugi strani podpira električni pogon in regenerativno zaviranje. Menjalnik je kot vmesnik med motorji odgovoren tudi za različne načine vožnje. Obstajajo štiri glavne kategorije: Città (povsem električna vožnja, štirikolesni pogon po potrebi), Strada (udobje in mirna vožnja), Sport (hitra odzivnost in užitek pri vožnji) in Corsa (vznemirljivost in največja zmogljivost). Tako je voznik pripravljen za vsako situacijo ter lahko svoje sanjsko vozilo udobno in varno krmili.

Zdaj si lahko vsaj približno predstavljamo, zakaj je Revuelto nekaj tako zelo posebnega. To se seveda odraža tudi v ceni. Osnovna izvedba stane pribl. 502.000 EUR, vendar se govori, da je povprečno treba računati s pribl. 100.000 EUR za individualne možnosti opreme (samo za zunanost in notranjost obstajajo številne barve). Kljub temu: prvi modeli Revuelto naj bi bili dobavljeni do konca tega leta, za leti 2024 in 2025 pa so prav tako že vsi razprodani.

Protihrupna pregrada



Avstrijsko podjetje za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje avstrijskih avtocest in hitrih cest Asfinag je najelo podjetje Prangl za dostavo in namestitev novih elementov protihrupne pregrade.

Kot zaščito pred prometnim hrupom že dalj časa vzdolž avtocest in hitrih cest nameščajo protihrupne pregrade. Na cesti S33 pri kraju Herzogenburg v okrožju St. Pölten naj bi med sanacijskimi deli prav tako namestili omenjene protihrupne pregrade. Toda namesto betona in kovine so tukaj kot del raziskovalnega projekta v dolžini 16 metrov izbrali revolucionarno alternativo iz trstičja z Nežiderskega jezera, gline in termično obdelanega lesu. Podjetje Prangl je dostavilo tono težke elemente za ta praktični preskus in jih nato dvignilo še deset metrov daleč. To nalogo sta prevzela nakladalno dvigalo 40 metričnih ton ter zglobna delovna ploščad z največjim dosegom 16 metrov in nosilnostjo 230 kilogramov. Delo je zahtevalo – kot je to običajno pri posredovanjih na avtocestah – posebno previdnost. Dobro sodelovanje med naročnikom Asfinagom in podjetjem Prangl je bilo zagotovilo, da je vse potekalo po načrtih in brez incidentov.



Merilni vagon



Podjetje Prangl je prepeljalo merilni vagon Avstrijskih zveznih železnic od ranžirne postaje Mestno pristanišče Linz do železniške postaje Urfahr in ponovno nazaj.

Pribl. 50 ton težek merilni vagon Avstrijskih zveznih železnic je bilo treba zaradi manjkajoče železniške povezave z ranžirne postaje Mestno pristanišče Linz s težkim transportom po Donavi dostaviti do železniške postaje Urfahr v središču Linza, da so tam lahko izvedli merilna dela na tem odrezanem odseku proge. Pri tem smo uporabili kombinacijo za prevoz težkih tovorov skupaj s posebno prikolico za prevoz visokih tovorov. Po natovarjanju merilnega vagona se je kombinacija dolžine 47 metrov in mase 135 ton v nočnih urah odpravila na pot. Vagon je bil uspešno prenesen na cilj in je lahko v nadaljevanju opravil svojo nalogo. Naslednjo noč je bilo treba pri povratnem prevozu zaradi prostorske stiske najprej pribl. 300 metrov prevoziti v vzvratni prestavi, šele nato se je bilo mogoče na križišču obrniti. Vožnja pod nadzemnimi vodi in semaforji je zahvaljujoč višini samo 4,6 metra potekala brez težav. Na koncu potovanja je transport tega težkega tovora zadnjih nekaj kilometrov potekal po zaprti avtocesti Mühlkreis v nasprotni smeri vožnje.

Most čez reko Traisen



Na železniški progi po dolini reke Traisen je bil stari železniški most zamenjan z novo konstrukcijo.

Pribl. 125 let po postavitvi je železniški most Avstrijskih zveznih železnic nad reko Traisen v bližini železniške postaje Kreisbach/Wilhelmsburg zamenjal novi most. Da bi dostavili dele predhodno izdelane konstrukcije, je bila priprava bistvenega pomena. Tako je dovoz potekal čez most, ki je bil postavljen tako, da je omogočal skupno maso 96 ton. Mesto postavitve dvigala je bilo opremljeno z betonskimi izvrtanimi piloti, ki so bili ob reki Traisen nameščeni osem metrov globoko, saj je za to nalogo optimalno dvigalo z rešetkasto roko nosilnosti 600 ton potrebovalo stabilno podlago. Nato je napočil trenutek: dvigalo z rešetkasto roko je postopoma namestilo do 36 ton težke dele mostu na položaje, kjer so jih delavci potem zvarili in namestili. Kot dvigalo za postavitve ali pomožno dvigalo je bilo uporabljeno teleskopsko dvigalo nosilnosti 100 ton. Zgledni ekipni duh je poskrbel za to, da je bilo zapleteno delo opravljeno v največje zadovoljstvo vseh udeležencev.



Pretul II



Štiri nove vetrne turbine za vetrno elektrarno Pretul II: k skupnemu paketu storitev podjetja Prangl je spadal tudi transport po cesti.

Elemente vetrnih turbin z višino pesta 110 metrov je bilo treba v skupno 46 posameznih voznjah iz Nemčije prepeljati v Müzzuschlag. Za pot, dolgo 1.750 kilometrov, je bila uporabljena posebna oprema: 4-osni vlačilec s stebnim segmentom za jeklene stolpe, 5-osni vlačilec s 4-osnim priklopnikom za prevoz lopatic vetrnih turbin, 3-osni vlačilec z 9-osnim sedlastim polpriklopnikom za strojnico, 3-osni vlačilec z 1-osnim Dolly in 4-osnim nizkopodnim polpriklopnikom za pesta ter 3-osni vlačilec z 2-osnim Dolly in 4-osnim nizkopodnim polpriklopnikom oz. 6-osni sedlasti polpriklopnik za generatorje. Najtežji transportni vlačilci so imeli maso nad 130 ton (elementi za stolpe) in najdaljši transporterji so v dolžino merili 78,5 metra (lopatice vetrnih turbin). Skupno so bili dolgi pribl. pet metrov ter visoki med štirimi in petimi metri. Po treh oz. štirih nočnih voznjah so transporterji dosegli prenakladalno mesto v Müzzuschlagu, od koder je bil organiziran nadaljnji prevoz na hrib.

Vetrna energija



V vetrni elektrarni Alibunar/Srbija je podjetje Prangl poskrbelo za postavitev prve vetrne elektrarne kitajskega proizvajalca.

Najtežji dvig pri postavitvi vetrne elektrarne z višino pesta 100 metrov je predstavljala strojnica s 123 tonami. Znatno zahtevnejša naloga pa je bil dvig zvezde rotorja: tri lopatice vetrnih turbin (po 81 metrov dolžine in 19 ton mase) smo s pomožnima dvigalom nosilnosti 100 ton in 95 ton predhodno namestili na pesto (40 ton), potem pa smo to kot kompletno enoto z maso 101 tone in premerom 162 metrov dvignili – z dvigalom z rešetkasto roko nosilnosti 600 ton. Zvezdo rotorja smo na pestu vpeli v kavelj, obrnili in dvignili. Dve lopatici vetrnih turbin je vzporedno dvignilo pomožno dvigalo – tako dolgo, dokler zvezda rotorja ni visela navpično. Potem je bila povezava s pomožnim dvigalom ločena in veliko dvigalo je zvezdo rotorja počasi dvignilo do višine strojnice. Po obratu je bilo mogoče zvezdo rotorja previdno približati končnemu položaju in nato namestiti. Sodelovanje mednarodnih ekip je bilo izjemno, zato je bila postavitev prve kitajske vetrne elektrarne uspešno zaključena.



Operna hiša

Za novo sezono umetnosti je bil na fasado operne hiše v Gradcu nameščen zelo velik transparent.

Vendar pri delu ni bila pomembna samo teža, temveč tudi dimenzije objekta za montažo (11 x 9 metrov), omejene prostorske razmere in zlasti nadzemni vodi. Zaposleni podjetja Prangl so dve delovni ploščadi na tovornjakih (najv. delovna višina 27,60 metra, nosilnost 230 kilogramov, stranski doseg 17 metrov) postavili na ozki pešpoti pred opero, ki neposredno meji na postajo tramvaja. V vsaki delovni košari so bili zaposleni podjetja Prangl in monterji, ki so na predvidenih točkah pritrdili štiri pritrdilne tirnice. Z vrvmi je bila v tandemskem dvigu najprej v višino povlečena in pritrdjena zgornja, prečno nameščena tirnica. Sledila je montaža obeh vertikalnih tirnic na levi in desni, na koncu pa še traverze na spodnjem koncu. Potem so lahko ekipe transparent postopoma namestile na nosilce – pri vsakem premiku delovne košare je bilo treba paziti, da ni prišlo do stika z napeljavo. Uspešno opravljeno!

Reševanje



Po nesreči vlaka je bilo treba obe lokomotivi Avstrijskih zveznih železnic odstraniti s proge na območju Brnce/Koroška.

Pred dejansko odstranitvijo 65 ton težkih in 16 metrov dolgih lokomotiv so bile s teleskopskim dvigalom nosilnosti 130 ton odstranjene odtrgane osi in deli lokomotive. Nato je bilo treba na stran obrnjeni lokomotivi poravnati in ju z dvema tovornjakoma z vitli zavarovati. Šele potem je prišlo na vrsto teleskopsko dvigalo nosilnosti 500 ton. Prva lokomotiva je bila pritnjena, dvignjena in naložena na modul za prevoz težkih tovorov. Pri tem je bilo treba zaradi bližine sosednjih hiš zelo paziti. Drugo, nekoliko vstran ležečo lokomotivo smo z velikim dvigalom ob pomoči tirnega dvigala obesili na kavelj, kjer je lokomotiva morala viseti še nekaj časa zaradi iztekajočega transformatorskega olja. Po popolni izpraznitvi je bilo mogoče lokomotivo z olajšanjem vseh vpletenih brez težav odstraniti en dan prej, kot je bilo sprva načrtovano, in ob prisotnosti številnih radovednežev.

Magično posredovanje



Magično posredovanje Pri "Magični misiji Schönbrunn" je čarovnik za navzoče občinstvo pripravil edinstven spektakel.

Senzacionalen nastop iluzionista Fabo Foxa pred izjemno kuliso dvorca Schönbrunn na Dunaju ne bi bil mogoč brez pomoči podjetja Prangl. V ta namen smo na prizorišču dan pred nastopom postavili teleskopsko dvigalo nosilnosti 60 ton. Dodatno smo uporabili še viličar nosilnosti 5 ton za nakladanje in transportiranje materiala ter zglobovno delovno ploščad za postavitve. Naslednji zvečer so bili številni gledalci začuden: Fab Fox se je odpravil v ogromno kocko in skozi luknjo iztegnil roki, ki sta bili na zapetih zvezani. Teleskopsko dvigalo je škatlo dvignilo 30 metrov v višino. Potem je imel čarovnik le 60 sekund časa, da se je osvobodil – preden je kocka navidezno eksplodirala. Vse je potekalo brez težav. Nenadoma se je namreč Fab Fox pojavil na balkonu dvorca, kjer je lebdel – zavarovan z dvigalom podjetja Prangl – na vrvi. Nato se je varno vrnil na tla in prejel navdušen aplavz.



Proizvodna hala



Podjetje Prangl je izvedlo dvižna dela pri postavitvi proizvodne hale v industrijskem območju Stoob Süd.

Naročilo se je glasilo: premestitev lepljenih nosilcev, strešnih nosilcev in strehe. Mobilno dvigalo nosilnosti 18 ton in z dosegom ročice 42 metrov je moralo premakniti resnično velike dele. Pri delu je bilo treba obvladovati mase do 3,6 tone, in to pri višini pribl. 12 metrov, nosilci pa so merili tudi do 25 metrov. Pomemben del nalog so prevzele škarjasta dvižna delovna ploščadi z največjo delovno višino 15 metrov in nosilnostjo 500 kilogramov ter teleskopski delovni ploščadi z največjo delovno višino 15,56 metra in nosilnostjo 230 metrov. Ploščadi so nalogo opravljale zlasti pri montaži z dvigalom dvignjenih lepljenih nosilcev. Delo je zahtevalo popolno upravljanje. Ker so delovne ploščadi morale delovati okrog namestitvene površine dvigala, je primanjkovalo prostora. Zaradi prodnatih tal so morali vsi stroji imeti štirikolesni pogon. Zahvaljujoč optimalnim in brezhibno usklajenim strojem podjetja Prangl so dela potekala brez težav.



A-1230 Wien
Josef-Prangl-Straße 8
T: +43 (0)5 0995
F: +43 (0)5 0995-11033
E: wien@prangl.at

A-8141 Premstätten
Josef Prangl Straße 1
T: +43 (0)5 0995
F: +43 (0)5 0995-12018
E: premstaetten@prangl.at

A-4490 St. Florian
Tagerbachstraße 1
T: +43 (0)5 0995
F: +43 (0)5 0995-13020
E: stflorian@prangl.at

A-9130 Poggersdorf
Landesstraße 12
T: +43 (0)5 0995
F: +43 (0)5 0995-15050
E: poggersdorf@prangl.at

A-3100 St. Pölten
Keilweg 5
T: +43 (0)5 0995
F: +43 (0)5 0995-14010
E: stpoelten@prangl.at

A-6220 Buch/Tirol
St. Margarethen 152 d
T: +43 (0)5 0995
F: +43 (0)5 0995-16010
E: buch@prangl.at

Madžarska
Slovenija
Hrvaška
Bosna in Hercegovina
Švedska
Srbija