

Linde PARTNER

TELKA SA

Wznieść swoją pracę
na nowy poziom

Linde PARTNER – CASE STUDY

System magazynowy
i wózki VNA
od Linde MH Polska
w firmie ABB

PRODUKT

WÓZEK CZOŁOWY
Z SILNIKIEM SPALINOWYM H20-H35
Udźwig 2,0-3,5 t | Seria 1202

NEWS

EFEKTYWNA KOMPLETACJA
ZAMÓWIEŃ – TAKŻE
NA DRUGIM POZIOMIE
Nowy wózek do pionowego
komisjonowania V08

LIFESTYLE

MOTOCYKLE:
LEGENDY POLSKIEJ
MOTORYZACJI

TEMAT NUMERU

JESTEŚMY BLISKO, NAWET JEŚLI MUSIMY BYĆ DALEKO

DZIAŁANIA LINDE PODJĘTE W DOBIE PANDEMII KORONAWIRUSA

Continental 
The Future in Motion



Opony superelastyczne Continental

Większy przebieg,
wyjątkowa energooszczędność.

Continental Opony Polska Sp. z o.o.
ul. Żwirki i Wigury 16c, 02-092 Warszawa
<https://www.continental-opony.pl/specjalty>



**KATARZYNA
ZAJKOWSKA**
Redaktor naczelny

Napisanie tego wstępu do najnowszego wydania magazynu Linde Partner nie było dla mnie łatwe, ponieważ z uwagi na obecną sytuację jesteśmy zmuszeni zawiesić wydanie naszego kwartalnika, który ukazywał się nieprzerwanie od 2007 roku. W ciągu ostatnich 3 lat, od kiedy objęłam stanowisko redaktora naczelnego, udało nam się zaprezentować sylwetki 22 Klientów i przedstawić ciekawe tematy – zarówno branżowe dotyczące nowoczesnych rozwiązań w łańcuchu dostaw, jak i te nieco lżejsze, przyjemne do czytania artykuły ogólne czy podróżnicze promujące przepiękne

polskie i zagraniczne regiony. W dobie szalejącej pandemii nasz świat i nasze potrzeby bardzo się przewartościowały. Już nie marzymy o tym, aby odkrywać najodleglejsze zakątki na ziemi, ale aby móc choćby pospacerować w pobliskim lesie czy parku.

Motto, które nam teraz przyświeca – „**Jesteśmy blisko, nawet jeśli musimy być daleko**” – tak naprawdę odnosi się do każdej sytuacji zarówno zawodowej, jak i prywatnej. I tego Państwu życzę: abyśmy byli blisko i dbali o siebie i swoich bliskich.

**Życzę Państwu wesołych Świąt Wielkanocy
przepełnionych nadzieją i wiarą w lepsze jutro!**

W NUMERZE 1/2020 lindePartner

4 | **PRODUKT**

WÓZEK CZOŁOWY Z SILNIKIEM SPALINOWYM H20-H35

Wyjątkowo wytrzymała konstrukcja, wąskie profile masztu, smukłe słupki przednie kabiny, nisko położony środek ciężkości, bezprzewodowa transmisja danych – to tylko niektóre z cech **nowych wózków spalinowych Linde z serii 1202 o udźwigu od 2 do 3,5 tony**. Oto niezawodny wózek z doskonałą widocznością.



13 | **PARTNER**

WZNIEŚ SVOJĄ PRACĘ NA NOWY POZIOM

Obecnie trudno sobie wyobrazić jakkolwiek plac budowy bez rusztowań. Praca na wysokościach wymaga przecież odpowiednio stabilnej konstrukcji, która umożliwi pracownikom bezpieczne wykonywanie robót. Firmy z branży rusztowań muszą spełniać szereg wymogów, dzięki którym realizacja danego przedsięwzięcia przebiegnie szybko, profesjonalnie i bezpiecznie. Nasz Partner – firma **telka SA** – wie o tym doskonale i jest zawsze na bieżąco z branżową technologią.

20 | **LIFESTYLE**

MOTOCYKLE: LEGENDY POLSKIEJ MOTORYZACJI

Głośne, szybkie, niepokorne. Niektórych odpychają, innych uwodzą. Oto motocykle – wciąż jedne z najbardziej kontrowersyjnych pojazdów. Bez względu na motywy, którymi kierują się poszczególni użytkownicy w eksploatacji swoich jednośladów, wszystkich ich wiąże przede wszystkim niezwykła maszyna o wyjątkowo bogatej historii. Do grona światowych motocyklowych perełek także i polski przemysł motoryzacyjny wniósł coś ciekawego.

31 | **NEWS**

EFEKTYWNA KOMPLETACJA ZAMÓWIEŃ

Wyższa wydajność kompletacji, ergonomiczne warunki pracy, większe bezpieczeństwo pracowników: to tylko niektóre z zalet nowego **wózka do pionowego komisjonowania V08** firmy Linde Material Handling. Maszyna umożliwia regularną kompletację na wysokości do 2,8 metra i pomaga menedżerom logistyki mieć koszty pracochłonnych procesów kompletacji zawsze pod kontrolą.

34 | **DZIELIMY SIĘ WIEDZĄ**

NIE TAKIE RODO STRASZNE, JAK JE MALUJĄ

Dane osobowe są wszędzie. Stanowią je imię i nazwisko, adres zamieszkania, imienny adres e-mail, numer dowodu osobistego/prawa jazdy, numer PESEL, numer konta bankowego, adres IP czy odcisk palca. Dlaczego ochrona tych danych jest dla nas tak ważna? Jakie mogą być konsekwencje nieprawidłowego ich przetwarzania? Co skłoniło władze Unii Europejskiej do wprowadzenia RODO?

8 | **TEMAT NUMERU**

DZIAŁANIA LINDE PODJĘTE W DOBIE PANDEMII KORONAWIRUSA

Pandemia koronawirusa w niebagatelny wymiarze wpływa na wiele obszarów naszego życia i przyczynia się do definiowania nowych priorytetów. Zdrowie i bezpieczeństwo stanowią dla nas najwyższe wartości, dlatego wprowadziliśmy szereg działań i procedur, aby w tym trudnym czasie chronić swoich pracowników, zabezpieczyć naszą działalność operacyjną, a jednocześnie zapewnić naszym Klientom nieprzerwane świadczenie usług.

27 | **PARTNER**

LINDE MH POLSKA W FIRMIE ABB

W związku z rozbudową części produkcyjnej **Fabryki Silników Niskiego Napięcia ABB** w Aleksandrowie Łódzkim poszukiwano rozwiązania dla wydajnej obsługi linii produkcyjnych. Ważne było także zwiększenie pojemności magazynu przy jednoczesnym zmniejszeniu powierzchni zajmowanej przez składowany towar. Firma Linde MH Polska z sukcesem zrealizowała projekt, którego rdzeń stanowił system magazynowy składający się z regałów paletowych rzędowych oraz 7 wózków systemowych Linde K serii 5231-00.

Redaktor naczelny: Katarzyna Zajkowska
Z-ca redaktora naczelnego: Karolina Drygiel
marketing@linde-mh.pl
Magazyn „LINDE PARTNER”
Nasz adres:
Linde Material Handling Polska Sp. z o.o.
03-044 Warszawa
ul. Płochocińska 59
tel.: + 48 22 420 61 00
fax: + 48 22 420 61 01
www.linde-mh.pl
WYDAWNICTWO BEZPŁATNE
Wszelkie prawa zastrzeżone
All rights reserved Copyright© 2008-2020
Linde Material Handling Polska Sp. z o.o.



WÓZEK CZOŁOWY Z SILNIKIEM SPALINOWYM H20-H35

Udźwig 2,0-3,5 t | Seria 1202

NIEZAWODNY WÓZEK Z DOSKONAŁĄ WIDOCZNOŚCIĄ WE WSZYSTKICH KIERUNKACH

- Wytrzymała konstrukcja oraz wiele bezobsługowych komponentów zapewniają dyspozycyjność wózka
- Wąskie profile masztu, smukłe słupki przednie kabiny, niski pas przedni, specjalnej konstrukcji dach – wszystko to gwarantuje doskonałą widoczność w każdym kierunku
- Bezprzewodowa transmisja danych pozwala na łatwą integrację w systemie zarządzania flotą
- Nisko położony środek ciężkości wózka oraz systemy asystujące redukują ryzyko przewrócenia lub wypadków związanych z podnoszeniem ładunków ►





PARAMETRY



Kabina operatora

Ergonomia

- Ergonomiczne i intuicyjne sterowanie zapewnia maksymalny komfort operatorowi
- Izolacja kabiny względem masztu oraz osi – ochrona przed drganiami i wstrząsami
- Szeroki wybór foteli minimalizujących zmęczenie
- Wyświetlacz wskazujący najważniejsze parametry pracy



Linde Load Control – System kontroli ładunku

Obsługa

- Linde Load Control oraz system sterowania dwupedałowego pozwalają na precyzyjne sterowanie ruchami wózka
- Dowolnie programowalne przyciski w podłokietniku dają dostęp do najczęściej używanych funkcji
- Wysoko montowane siłowniki pochyłu masztu usztywniają mechanizm podnoszenia oraz pozwalają na podnoszenie ładunków także na duże wysokości
- Niskie zużycie paliwa wpływa pozytywnie na koszty pracy wózka



Widoczność we wszystkich kierunkach

Bezpieczeństwo

- Odpowiednia konstrukcja zapewnia doskonałą widoczność we wszystkich kierunkach
- Dach z wąskimi elementami konstrukcji ułatwia obserwację ładunku na dużych wysokościach
- Nisko położony środek ciężkości wózka oraz wysoko umieszczone mocowanie osi tylnej gwarantują stabilność w trakcie pokonywania zakrętów
- Systemy asystujące redukują ryzyko przewrócenia wózka



Łatwy dostęp serwisowy

Serwis

- Wytrzymała konstrukcja z elementami bezobsługowymi gwarantuje stałą dyspozycyjność wózka
- Ochrona silnika przed przegrzaniem
- Stały monitoring pracy silnika oraz najważniejszych parametrów
- Wygodny dostęp serwisowy do najważniejszych komponentów wózka

NAPĘD PEŁEN ENERGII

Dostarczamy Państwu odpowiedni system do każdego zastosowania: wózków widłowych, systemów składowania i magazynowania, systemów automatycznego transportu, maszyn czyszczących, platform podnoszących. Wszystkie technologie: kwasowo-ołowiowe, niklowo-kadmowe, bezemisyjne oraz hybrydowe, otrzymujesz z jednego źródła. Energia staje się synergią.

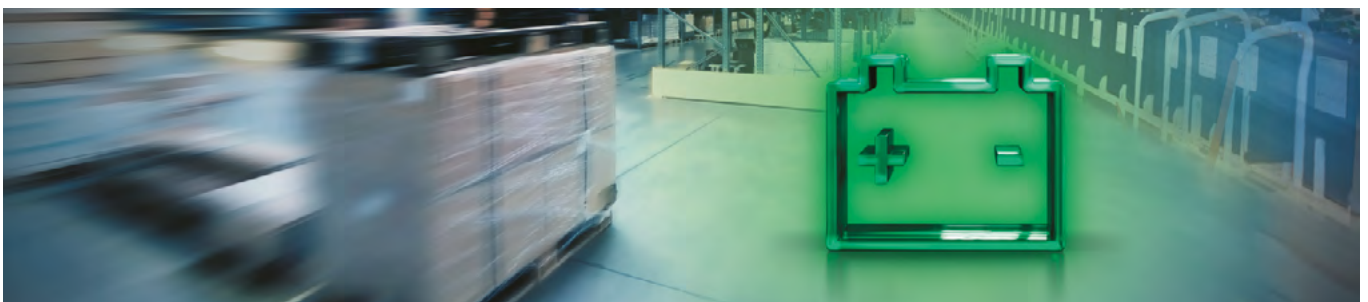
- ❑ baterie trakcyjne
- ❑ prostowniki trakcyjne
- ❑ profesjonalne akumulatory



trak | systemizer powercube

Technologicznie zaawansowana, w pełni mobilna stacja ładowania, posiadająca zintegrowany system wentylacji, ogrzewanie i oświetlenie. Wszystko, czego potrzebujesz, aby korzystać z **trak | systemizer powercube** to połączenie elektryczne. Dzięki temu, stacja może zostać zainstalowana wewnątrz lub na zewnątrz budynku, w dowolnym miejscu z dostępem do prądu.

- ❑ mobilna stacja ładowania przeznaczona do standardowych wózków przemysłowych,
- ❑ specjalnie zaprojektowana do korzystania na zewnątrz
- ❑ oświetlenie pozwala na pracę o każdej porze dnia i nocy





JESTEŚMY BLISKO, NAWET JEŚLI MUSIMY BYĆ DALEKO

Działania Linde podjęte w dobie pandemii koronawirusa

WE KEEP THE WORLD MOVING

„UTRZYMUJEMY ŚWIAT W RUCHU”: TAKIE JEST MOTTO KION I LINDE MATERIAL HANDLING. ZAWSZE POZOSTAJEMY MU WIERNI – TAKŻE W OBECNEJ SYTUACJI. PANDEMIA KORONAWIRUSA W NIEBAGATELNYM WYMIARZE WPŁYWA NA WIELE OBSZARÓW NASZEGO ŻYCIA I PRZYCZYNIĄ SIĘ DO DEFINIOWANIA NOWYCH PRIORYTETÓW. MUSIMY ROZPATRYWAĆ SCENARIUSZE, KTÓRE W NORMALNYCH WARUNKACH NIE MIAŁYBY MIEJSCA. ZASTANAWIAMY SIĘ, W JAKI SPOSÓB ODCZUJEMY KONIECZNOŚĆ PRZEORGANIZOWANIA ŻYCIA – TAKŻE W SFERZE KOMUNIKACJI Z PARTNERAMI BIZNESOWYMI, NAWIĄZYWANIA NOWYCH RELACJI BIZNESOWYCH I CODZIENNEGO PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI. WSZYSTKIM JEST TRUDNO ODNALEŹĆ SIĘ W TEJ SYTUACJI. WSZYSCY TEŻ ODCZUWAJĄ NIEPEWNOŚĆ I PRZYGOTOWUJĄ SVOJE FIRMY DO DZIAŁANIA W ZMIENIENYCH WARUNKACH. MAMY JEDNAK GŁĘBOKĄ NADZIEJĘ, ŻE SYTUACJA ZOSTANIE OPANOWANA I ZA KILKA MIESIĘCY POWRÓCIMO DO NORMALNOŚCI.

Zdrowie i bezpieczeństwo stanowią dla nas najwyższe wartości, dlatego wprowadziliśmy szereg działań i procedur, aby w tym trudnym czasie chronić swoich pracowników, zabezpieczyć naszą działalność operacyjną, a jednocześnie zapewnić naszym Klientom nieprzerwane świadczenie usług. W naszej pracy nieustannie dbamy o nieprzerwany przepływ materiałów – obejmuje to utrzymanie ciągłości życia publicznego, gospodarkę i niezbędne zaopatrzenie, przede wszystkim artykuły spożywcze i medyczne.

W trosce o Państwa bezpieczeństwo nasze wózki i części zamienne są każdorazowo myte i dezynfekowane przed wydaniem



Nasz Dział Serwisu opracował szereg instrukcji i wytycznych na temat tego, jak prawidłowo zabezpieczyć wózki widłowe i baterie na czas przestoju. Więcej informacji znajdą Państwo na naszej stronie internetowej w sekcji Szkolenia.

Codziennie uważnie śledzimy rozwój wydarzeń związanych z rozprzestrzenianiem się koronawirusa. Aby zminimalizować ryzyko transmisji, wprowadziliśmy następujące zasady, które będą obowiązywać w całej spółce aż do odwołania:

- Odwołane zostały wszystkie wyjazdy zagraniczne naszych pracowników oraz wizyty gości zagranicznych w naszych oddziałach.
- Unikamy wszelkich podróży służbowych, które nie są pilnie potrzebne do spełnienia konkretnych potrzeb Klienta.
- Pracownicy wracający z podróży służbowych i/lub prywatnych z regionów zagrożonych muszą skonsultować się z przełożonymi i personelem medycznym, aby uzyskać informacje, czy i w jakim zakresie okres kwarantanny w ich przypadku jest konieczny. Pracownicy mogą korzystać z możliwości pracy w domu.
- Większe spotkania wewnętrzne i zewnętrzne odbywają się wirtualnie przez komunikatory typu Skype.
- Ograniczyliśmy liczbę uczestników absolutnie niezbędnych spotkań osobistych / warsztatów / wydarzeń. Uczestnicy z regionów zagrożonych nie powinni w nich uczestniczyć.
- Odwołaliśmy udział we wszelkich imprezach masowych czy targach.
- Laptopy firmowe i urządzenia mobilne muszą być co wieczór zabrane do domu przez ich użytkowników, aby w razie potrzeby móc pracować zdalnie.
- Nasi pracownicy zostali poinformowani o ogólnych środkach ochrony przed infekcjami, a także zostali wyposażeni w niezbędne środki higieny.
- Podjęliśmy decyzje o ograniczeniu odwiedzin przez osoby z zewnątrz we wszystkich naszych biurach regionalnych. W przypadku niezbędnych wizyt odwiedzający muszą wypełniać stosowną ankietę.
- Sprowadzane z zagranicy części oraz wózki są każdorazowo przed przekazaniem dalej myte i dezynfekowane.
- Podczas pracy z naszymi Klientami dla ich bezpieczeństwa przestrzegamy zasad, które Klienci ustanowili w celu ochrony swoich pracowników i partnerów biznesowych.

Stosujemy się do wszystkich środków bezpieczeństwa zalecanych przez rządy oraz władze krajowe i międzynarodowe. Ponadto przestrzegamy zasad i zaleceń wydanych przez krajowe i międzynarodowe organizacje zdrowotne, takie jak WHO i GIS. ►

GOTOWI DO DZIAŁANIA

Funkcjonowanie firm jest wyjątkowo zależne m.in. od utrzymania procesów transportowych i ciągłego łańcucha dostaw. Posiadanie odpowiedniej i sprawnej floty wózków widłowych umożliwia Państwu nieprzerwaną działalność operacyjną i dalsze świadczenie usług Waszym klientom, a przede wszystkim bezpieczną i wydajną pracę Państwa pracowników. W związku z tym pragniemy Państwa zapewnić, że zrobimy wszystko, co w naszej mocy, aby obecna sytuacja miała jak najmniejszy wpływ na naszą działalność operacyjną. Dołożymy wszelkich starań, aby każde zamówienie zostało zrealizowane zgodnie z ustaleniami. Wszystkie zaplanowane prace, działania serwisowe oraz realizacja projektów są wykonywane zgodnie z planem.

Jesteśmy przygotowani na każdą sytuację, a szeroka oferta naszych usług i rozwiązań pozwoli Państwu na zachowanie ciągłości pracy. To dzięki naszym pracownikom, ich zaangażowaniu i odpowiedzialności jesteśmy w stanie pracować jak dotychczas i zapewnić poziom obsługi na najwyższym poziomie.



Obecna sytuacja wymaga od nas wprowadzenia niestandardowych działań. Koronawirus rozprzestrzenia się wyjątkowo szybko i musimy sobie z tym poradzić. Aby chronić naszych Pracowników, Klientów i Kontrahentów naszym celem jest aktywne przeciwdziałanie dalszemu rozprzestrzenianiu się wirusa. W celu zachowania zasad bezpieczeństwa to wydanie naszego magazynu publikujemy wyłącznie w formie elektronicznej. Z tych samych przyczyn jesteśmy również zmuszeni zawiesić wydanie naszego kwartalnika pierwszy raz, od kiedy się ukazał w 2007 roku. Zachowanie społecznego dystansu w życiu zawodowym i prywatnym jest dla nas wszystkich priorytetem. Głównie dzięki temu możemy chronić naszych Współpracowników i Klientów.



ZLIKWIDUJMY TEN DYSTANS!

Nasi doradcy techniczno-handlowi są do Państwa pełnej dyspozycji, aby zaoferować potrzebne rozwiązania.

NIE ZWALNIAMY TEMP!

→ Spotkajmy się przez Skype'a! Cały czas jesteśmy do Państwa dyspozycji.

→ Nasz Dział Serwisu nieustannie dba o terminy przeglądów wózków i ich naprawy.

→ Opracowaliśmy szereg instrukcji i wytycznych na temat tego, jak prawidłowo zabezpieczyć wózek widłowy i baterie na czas przestoju. Więcej informacji znajdą Państwo na naszej stronie internetowej w sekcji Szkolenia.

→ Części zamienne Linde są dostarczane terminowo z zachowaniem należytych środków ostrożności.

→ Przygotowaliśmy specjalną ofertę wynajmu naszych wózków. Możecie mieć Państwo pewność, że zawsze znajdziemy odpowiednie rozwiązanie do każdego zapotrzebowania w krótkim czasie. W ramach wynajmu krótkoterminowego Linde oferujemy w pełni wartościowy wózek widłowy o wybranej specyfikacji bez konieczności ponoszenia kosztów jego nabycia. Jednocześnie zapewniamy pełną obsługę serwisową, a koszty są zawsze z góry ustalone. W obliczu obecnego wyzwania tym bardziej chcemy pomóc naszym Klientom w ich działalności, dlatego przy wynajmie w okresie od 9 marca do 3 maja 2020 roku 1 tydzień wynajmu dajemy w prezencie. Więcej informacji na naszej stronie internetowej w sekcji Strefa Promocji.

→ Nasze wózki i części zamienne są każdorazowo myte i dezynfekowane przed wydaniem.

→ Obniżyliśmy ceny wózków używanych – aktualna oferta jest dostępna na stronie Linde Bazar.

→ Zachęcamy Państwa do korzystania z faktur elektronicznych.



**Zaoszczędź czas i miejsce
i wybierz e-fakturę
Zadbaj o środowisko i swoje bezpieczeństwo!**

OŚWIADCZENIE LINDE MATERIAL HANDLING

z dnia 27.03.2020

W ZWIĄZKU Z ROZPRZESTRZENIANIEM SIĘ KORONAWIRUSA ZADAWANYCH JEST NAM WIELE PYTAŃ – OD KLIENTÓW, DOSTAWCÓW, PARTNERÓW. PONIŻEJ ZNAJDZIECIE PAŃSTWO ODPOWIEDZI NA NAJWAŻNIEJSZE Z NICH.

Czy zapewniono ochronę pracowników?

Bezpieczeństwo, zdrowie i dobre samopoczucie pracowników są dla nas najważniejsze. Wdrożyliśmy kompleksowe działania mające na celu ochronę naszego personelu. Powołaliśmy sztab kryzysowy, który podejmuje działania na poziomie wykraczającym poza poszczególne lokalizacje i kraje.

Czy produkcja w fabrykach Linde będzie kontynuowana?

Tak, produkcja w Linde Material Handling będzie kontynuowana. Wykorzystamy jednak – zazwyczaj stosunkowo spokojny – okres Świąt Wielkanocnych, aby jak najlepiej przygotować naszą logistykę dostaw na wyzwania pandemii koronawirusa. W związku z tym w większości zakładów produkcja zostanie zawieszona na dwa tygodnie. Po tym czasie spodziewamy się powrotu do normalnej działalności.

Czy dochodzi do opóźnień w dostawach produktów marki Linde?

Z uwagi na zamknięcie granic oraz inne działania urzędowe w niektórych lokalizacjach może dojść do opóźnień. Podejmujemy próby mające na celu zminimalizowanie ich skutków dla naszych klientów.

Czy serwis firmy Linde Material Handling jest dostępny?

Tak. Linde Material Handling posiada najgęstszą sieć serwisową w Europie i nieustannie dba o terminy serwisowe i naprawy. W wielu regionach władze wprowadziły jednak ograniczenia. Będziemy traktować priorytetowo te zgłoszenia serwisowe, które są związane z ważnymi łańcuchami dostaw (np. opieką medyczną, żywnością itp.), stąd mogą wystąpić pewne opóźnienia. W razie jakichkolwiek pytań prosimy o kontakt telefoniczny lub mailowy z naszym serwisem.

Czy części zamienne Linde są dostępne?

Tak, dostępność części zamiennych w następnych miesiącach jest zapewniona.

Czy projekty dotyczące automatyzacji są uruchamiane na czas?

Eksperti ds. automatyzacji w Linde Material Handling działają w kilku miejscach w całej Europie. Obecnie występują opóźnienia wynikające z zamknięcia granic i ograniczeń w przemieszczaniu się – staramy się znaleźć najlepsze rozwiązania w porozumieniu z naszymi klientami.

JAKO LINDE MATERIAL HANDLING BIERZEMY NA SIEBIE ODPOWIEDZIALNOŚĆ I WNOŚYMY SWÓJ WKŁAD W UTRZYMANIE ŻYCIA PUBLICZNEGO, PORZĄDKU I FUNKCJONOWANIA GOSPODARKI. ZWRACAMY SIĘ Z PROŚBĄ DO NASZYCH DOSTAWCÓW, KLIENTÓW I PARTNERÓW, ABY POSTĘPOWALI W TEN SAM SPOŚÓB. WSPÓŁPRACUJMY ZE SOBĄ, ABYŚMY PORADZILI SOBIE Z TYM WYZWIANIEM I WYSZLI Z NIEGO JESZCZE SILNIEJSI NIŻ PRZEDTEM. ▀





Approved Trucks

WSPIERAMY NASZYCH KLIENTÓW W „TRUDNYCH” CZASACH

Wyprzedaż wózków używanych w specjalnych cenach!



Wózek na miarę Twoich możliwości finansowych i potrzeb



Potwierdzona jakość przez międzynarodowy system standardów renowacji używanych wózków widłowych, który obejmuje trzy kategorie: Linde PLUS, Linde SUPER i Linde ULTRA



Profesjonalna renowacja





telka

rusztowania
szalunki
ogrodzenia



telka SA

Wznieś swoją pracę na nowy poziom

Obecnie trudno sobie wyobrazić jakikolwiek plac budowy bez rusztowań. Praca na wysokościach wymaga przecież odpowiednio stabilnej konstrukcji, która umożliwi pracownikom bezpieczne wykonywanie robót. Z dzisiejszą wiedzą i technologią mamy w tym obszarze duże pole do popisu, jednak sama idea rusztowania wcale niedawno nie powstała – przecież człowiek już od tysięcy lat z sukcesem wykonuje wiele prac, które wykraczają daleko poza zasięg jego wyciągniętych w górę rąk.

Nie zaczęło się to nawet od jakiejś imponującej rozmiarami budowli, której wzniesienie czy wykończenie wymagałoby rozbudzenia wśród naszych odległych przodków wybitnej myśli inżynierskiej. Jak w przypadku wielu użytecznych rzeczy, które ludzkość w swej historii szczęśliwie wytworzyła, tak i tutaj proces przebiegał etapami, nie od razu przecież Rzym (czy Kraków) zbudowano. I tak oto w słynącej z prehistorycznych malowideł jaskini Lascaux we Francji odnaleziono w skale dziury, które służyły prawdopodobnie do wsparcia trójnożnego rusztowania ułatwiającego nanoszenie rysunków na wyżej położone powierzchnie. Wynika więc z tego, że tego typu konstrukcje istniały już mniej więcej 17 000 lat temu. Także w starożytnym Egipcie używano rusztowań – pochodzące z 1450 roku p.n.e. malowidło ściennie przedstawia konstrukcję składającą się z połączonych linami drewnianych słupów. Grekom to rozwiązanie również nie było obce. O rusztowaniach i ich stawianiu dość często wspominał Herodot, a na pochodzącej z V wieku p.n.e. greckiej wazie Berlin Foundry Cup ukazano stojącego na tego typu konstrukcji wojownika. Rusztowania wznoszono również w Chinach czy Nubii, później stosowano je także w Europie przy budowie gotyckich katedr oraz w czasach renesansu i baroku. Materiałem, którego używano do ich konstruowania, było głównie drewno – tak miało pozostać aż do końca XIX wieku.

Z kolejnym stuleciem przyszły rusztowania rurowe, które swoje powstanie zawdzięczają niedostatkowi drewna i silnemu rozwojowi przemysłu stalowego w Wielkiej Brytanii. Tak zaczęły powstawać stabilniejsze konstrukcje, które można było relatywnie szybko zmontować. Nie istniała wówczas standaryzacja elementów i typowa siatka wymiarowa, ale już wkrótce bracia Jones zmienili ten stan rzeczy. Daniel Palmer i David Harry nie tylko jednak znormalizowali rozmiary elementów konstrukcyjnych – pierwszy z nich opatentował także złącze „Scaffixer”, które charakteryzowało się znacznie większą nośnością niż używane do tej pory połączenia linowe. Rozwiązanie to zastosowano w 1913 roku podczas rekonstrukcji londyńskiego Pałacu Buckingham, a 6 lat później je unowocześniono i jako „Universal Coupler” stało się standardem obowiązującym do dziś. Pierwszy system rusztowań ramowych pojawił się w 1944 roku – również w Wielkiej Brytanii. W latach 70. natomiast podjęto w Europie próby normalizacji wymagań technicznych i przepisów dotyczących tego typu sprzętu.

Nie ulega wątpliwości,

że bez rusztowań budowa, konserwacja i naprawa budynków, mostów czy wszelkich innych konstrukcji stawianych przez człowieka byłaby albo skrajnie trudne, albo niewykonalne. Stale rosnące wymagania inwestorów i wykonawców warunkują dynamiczny rozwój technologiczny produktów oraz zmiany, które sukcesywnie zachodzą na rynku produkcji rusztowań. Usługodawcy muszą więc spełniać szereg wymogów, dzięki którym realizacja danego przedsięwzięcia przebiegnie szybko, profesjonalnie i, co niezwykle istotne, bezpiecznie. Nasz Partner – **FIRMA TELKA SA** – wie o tym doskonale i jest zawsze na bieżąco z branżową technologią. To w końcu wybitny specjalista od rusztowań, który przez lata swojej działalności zdobył zaufanie nie tylko na polskim, lecz także na zagranicznym rynku.

RODZINNY POMYSŁ

Telka to polska firma z własnym kapitałem. Obszarem jej działalności jest handel rusztowaniami i szalunkami oraz wynajem i montaż tych elementów. W 1999 roku spółkę założyli członkowie rodziny Telków, którzy zasiadają obecnie w zarządzie firmy. A wszystko zaczęło się od niewielkiej siedziby w garażu.

Rozwój nastąpił szybko. W 2001 roku przedsiębiorstwo nabyło własny plac magazynowy na rusztowania, a już rok później rozpoczęło działalność międzynarodową i handel sprowadzanym z Zachodu sprzętem. Niedługo oferta firmy wzbogaciła się także w systemy szalunkowe. W 2006 roku telka zainwestowała w nowe kanały odbioru i dystrybucji i rozpoczęła sprzedaż internetową. Trzy lata później siedzibę firmy przeniesiono do budynku biurowo-magazynowego przy ulicy Warszawskiej w podoleśnickich Spalicach, gdzie mieści się do dzisiaj. W 2010 roku przedsiębiorstwo zaimportowało pierwszy kontener z akcesoriami do rusztowań i szalunków.

Lata 2014-2018 upłynęły pod znakiem przemian – firma nabywała kolejne powierzchnie magazynowe znajdujące się w sąsiedztwie siedziby, a w 2016 roku przekształciła się w spółkę akcyjną. 2018 rok był szczególnie, to wtedy bowiem nasz Partner kupił budynek produkcyjny i rozszerzył swoją działalność o własną produkcję. W ubiegłym roku natomiast telka wybudowała nowoczesną myjnię do rusztowań i szalunków.

PRZED WSZYSTKIM BEZPIECZNIE

Przebywający na rusztowaniach ludzie muszą wykonywać często niełatwą i meczącą pracę na znacznej wysokości, to więc oczywiste, że chcą się czuć bezpiecznie. Na owo bezpieczeństwo decydujący wpływ mają przede wszystkim: właściwe wykonanie konstrukcji rusztowania (ze szczególnym uwzględnieniem posadowienia, właściwego stężenia, zakotwienia lub wsparcia konstrukcją podporową oraz wykonaniem instalacji odgromowej), ciągi komunikacyjne oraz dostosowane do rodzaju wykonywanych prac podesty robocze. ►

Konstrukcja przy ul. Chmielnej 89 w Warszawie. Wysokość rusztowania przekraczała standardowe 60 m (szczytowa wysokość budynku to 84 m). Część elewacji była przełamana w dwóch kierunkach. Obciążenia przeniesiono bezpośrednio na stropy obiektu

Nasz Partner ma świadomość tego, że w branży, w której działa, jakość i bezpieczeństwo to aspekty kluczowe. Ogromna wiedza doradców, lata doświadczenia oraz ciągły kontakt z rynkami najnowszych technologii mają swoje odzwierciedlenie w kompleksowych usługach i bogatej ofercie przetestowanych i niezawodnych produktów firmy telka. Klienci mogą więc być pewni najwyższej jakości towarów i usług oraz indywidualnego podejścia. Oferowane rusztowania posiadają certyfikat bezpieczeństwa „B” wydany przez Instytut Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego w Warszawie. Stanowi on potwierdzenie spełnienia wymagań bezpieczeństwa i jakości, które są zawarte w odpowiednich ustawach, rozporządzeniach i normach (m.in. w Ustawie o ogólnym bezpieczeństwie produktów, Rozporządzeniu w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych, normie serii PN-EN 12810 i PN-EN 12811).

Zakres i specyfika wymagań są zawsze szczegółowo omawiane na spotkaniu z klientem. Nasz Partner zwraca szczególną uwagę na transparentność komunikacji, a zasady współpracy, którymi się kieruje, są nieskomplikowane i zrozumiałe. Stałe wsparcie klienta – od szkicu aż po zakończenie budowy – jest dla firmy telka absolutną podstawą.

Na jakość produktów i rozwiązań bez wątpienia wpływa aktualna wiedza, a tę nasz Partner ceni wyjątkowo, stąd regularnie zapoznaje się z nowościami branżowymi i uczestniczy w takich wydarzeniach, jak np. targi Budma w Poznaniu (na których bywa wystawcą), Bauma w Monachium i Szanghaju czy CTT w Moskwie. Przedsiębiorstwo jest ponadto członkiem Polskiej Izby Gospodarczej Rusztowań. Stałe doskonalenie sprawia, że klient może liczyć na najwyższy poziom jakości i bezpieczeństwa oferowanego sprzętu.

Nasz Partner wie, że za sukcesem w znacznej mierze stoi dobry, zgrany i zadowolony zespół. Firma dba o nieustanny rozwój swoich pracowników, którzy regularnie biorą udział w szkoleniach (np. tych organizowanych przez Polską Izbę Gospodarczą Rusztowań) czy targach dotyczących najnowszych technologii (np. EuroBLECH).



WYNAJMIJ LUB KUP

W ofercie firmy telka znajdują się wszystkie popularne systemy rusztowań i szalunków, akcesoria firmowane znakiem TELKA, usługi montażu oraz doradztwo. Nasz Partner dysponuje jednym z największych w Polsce zapleczy z rusztowaniami i szalunkami, a oferowany przez niego towar ma konkurencyjną cenę i jest dostępny od ręki. Produkty firmy telka pozwalają na budowę praktycznie każdego obiektu – zawsze w prosty, szybki, ekonomiczny i bezpieczny sposób. Firma posiada własną wyspecjalizowaną flotę pojazdów transportowych, które dostarczają sprzęt na budowę klienta.

W OFERCIE FIRMY TELKA ZNAJDUJĄ SIĘ:

- rusztowania ramowe,
- rusztowania modułowe,
- rusztowania przejezdne,
- wieże waporowe,
- szalunki stropowe,
- szalunki ścienne,
- schodnie,
- ogrodzenia tymczasowe (ażurowe, pełne),
- barierki ochronne, słupki BHP,
- akcesoria do rusztowań i szalunków.

Produkty naszego Partnera można zarówno wynająć, jak i kupić. W przypadku wynajmu istnieje możliwość krótkoterminowego lub długoterminowego korzystania z materiałów, a opłata jest uzależniona od długości użytkowania sprzętu. Rozwiązanie to jest idealne dla osób, które nie posiadają miejsca na przechowywanie sprzętu. W przypadku wyboru opcji „dzierżawa z montażem” zamówienie realizowane jest według wskazań klienta. Dostawa i odbiór sprzętu odbywają się w wyznaczonym terminie i miejscu, istnieje ponadto możliwość zmian koncepcji lub zastosowanego rozwiązania.

Firma telka posiada także szeroki wybór szalunków, rusztowań i ogrodzeń tymczasowych przeznaczonych na sprzedaż. Produkty są wyjątkowo trwałe, więc nabyte materiały mogą być bez problemu wykorzystywane wielokrotnie. Firma oferuje szybką realizację zamówień elementów dodatkowych (traconych), które są w pełni kompatybilne z zakupionym systemem. Ceny produktów są wyjątkowo korzystne, a koszt inwestycji zwraca się w krótkim czasie od zakupu. Można nabyć zarówno materiały nowe, jak i używane.

Wieża ciśnień w Ciechanowie. Konstrukcja samonośna niekotwiona do obiektu miała wysokość 31 metrów i składała się w całości z rusztowań modułowych

zatem albo postawić rusztowania w kilku warstwach, albo przenieść obciążenia bezpośrednio na stropy obiektu. Firma telka wybrała drugie rozwiązanie, co pozwoliło zaoszczędzić czas i ograniczyć ilość sprzętu. Na kilku kondygnacjach zastosowano wypory międzystropowe podtrzymujące dźwigary kratowe, a te z kolei przeniosły ciężar rusztowań na ścianie skośnej.

Kolejną wartą uwagi realizacją jest renowacja mostu nad rzeką Wartą w Toporowie. Firma telka zainstalowała platformę z rusztowań modułowych podwieszoną pod mostem na podbudowie z dźwigarów opartych na górnej części mostu. Konstrukcja powstawała dość nietypowo, bo w odwrotnej kolejności: od góry do dołu. Nasz Partner miał także swój udział w powstaniu nowej siedziby banku BZWBK przy ulicy Robotniczej we Wrocławiu. W tym przypadku wyzwaniem było zbudowanie większości rusztowania bez posadowienia go na ziemi – całość konstrukcji opierała się jedynie o fasadę budynku. Użyto wówczas ponad kilometra dźwigara kratowego. Podane przykłady to spore przedsięwzięcia, jednak oprócz dużych obiektów nasz Partner bardzo chętnie obsługuje także i mniejsze inwestycje.

TELKA WSPIERA SWÓJ REGION

Istotnym elementem działalności firmy telka jest jej zaangażowanie w lokalne inicjatywy. Nasz Partner wspiera imprezy promujące zdrowy styl życia oraz rozwój kultury w województwie dolnośląskim, a są to m.in.:

- **BIEG SZERSZENIA**, który jest organizowanym przez oleśnicki Klub Biegacza nocnym maratonem po terenach Stawów Miejskich i Parku Księżąt Oleśnickich. Wydarzenie ma na celu nie tylko promowanie sportu, ale też budowanie wspólnoty biegaczy poprzez wspólne biesiadowanie przy ognisku i kultywowanie obrzędów Nocy Świętojańskiej,
- **POGROM WICHRA**, czyli ekstremalny bieg z przeszkodami, który jest organizowany przez Sławka Wiatra, żołnierza 1. Pułku Specjalnego Komandosów. Inspiracją dla tego wydarzenia stanowią poligony, misje i ciężkie treningi, które są codziennością żołnierza Wojsk Specjalnych, można więc sprawdzić się w ekstremalnych warunkach,
- **FESTIWAL BIEGÓW** rodzinnych „Cała Oleśnica Biega”, który ma na celu rozstawienie biegania jako najprostszej formy aktywności fizycznej, promocję Oleśnicy oraz kontynuację tradycji biegu o Memoriał Bogusława Psujka.

Firma telka jest także sponsorem oleśnickiej drużyny koszykówki **TEAM-PLAST** Koszykarski Klub Oleśnica. Drużyna została założona stosunkowo niedawno, bo 7 lat temu, ale już pnie się w tabelach wyników rozgrywek koszykarskich. W czerwcu 2019 roku nasz Partner podpisał ponadto umowę sponsorską z bokserem **MARKIEM MATYJĄ** – złotym medalistą i wielokrotnym zwycięzcą walk bokserskich w kategorii wagi półciężkiej.

W Oleśnicy dużą popularnością cieszy się muzyka rockowa. Nasz Partner nie mógłby więc przejść obojętnie obok takiego wydarzenia, jak organizowany tu **ROCK FESTIVAL**. Od 2017 roku firma wspiera rozwój kultury rockowo-festiwalowej w swojej okolicy. ►

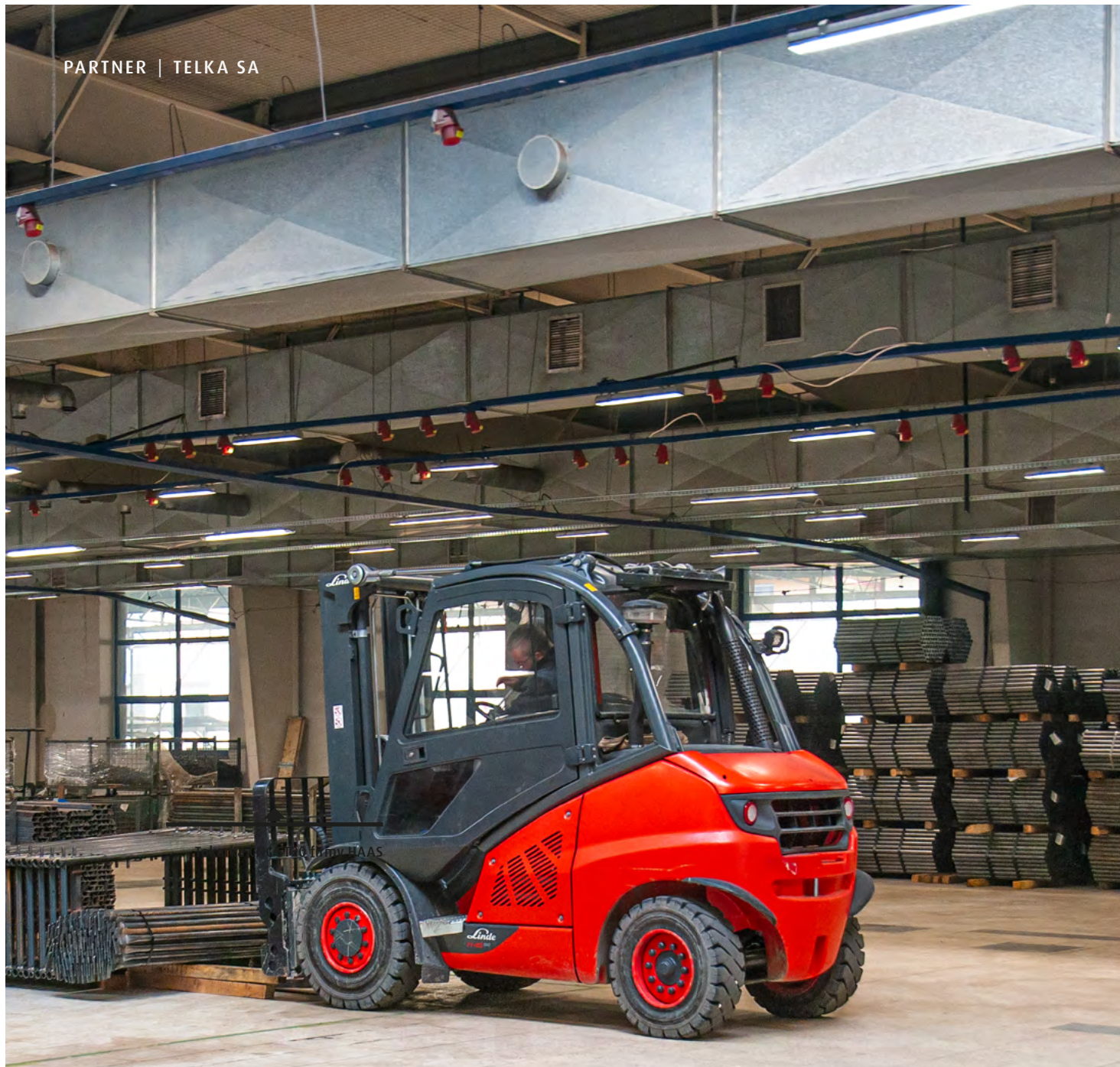
POWODY DO DUMY

Nie ma lepszego dowodu na rzetelność przedsiębiorstwa niż jego zadowoleni klienci i z sukcesem zakończone przedsięwzięcia. Firma telka niewątpliwie ma się czym pochwalić. Nie można tu nie wspomnieć o zdobyciu Brązowego Kuplunga i zajęciu III miejsca w kategorii „Rusztowania” w VII edycji konkursu „Rusztowanie Roku”. Nasz Partner przeprowadził prace konserwacyjne konstrukcji wsporczej i poszycia zbiornika wyrównawczego wieży ciśnień w Ciechanowie. Przedsięwzięcie wymagało dokładnej analizy, precyzyjnych ustaleń i wielu weryfikacji, pracy nie ułatwiał ponadto warunki atmosferyczne. Firma telka jednak jak zawsze podeszła do tematu z pełnym zaangażowaniem i stworzyła doskonały projekt. Konstrukcja samonośna niekotwiona do obiektu miała wysokość 31 metrów i składała się w całości z rusztowań modułowych. Łącznie zamontowano około 140 ton sprzętu. Rusztowanie było skonstruowane z trzech niezależnych części: pierścienia zewnętrznego wieży, pierścienia wewnętrznego oraz rusztowania wewnątrz konstrukcji torusa. W efekcie wieża ciśnień zyskała zupełnie nowe, imponujące oblicze i jest obecnie sercem ciechanowskiego Parku Nauki Torus.

Warto też wymienić konstrukcję przy ul. Chmielnej 89 w Warszawie. Bez wątpienia była to realizacja wymagająca nietypowych rozwiązań: poza tym, że wysokość rusztowania przekraczała standardowe 60 m (szczytowa wysokość budynku to 84 m), to część elewacji była przełamana w dwóch kierunkach. Należało



Firma telka dysponuje własną flotą





Na zdjęciu od lewej: Radosław Telka, Wiceprezes Zarządu w firmie telka SA, oraz Łukasz Kalamat, Doradca Techniczno-Handlowy w Linde MH Polska

HISTORIA WSPÓŁPRACY

POMIĘDZY FIRMĄ

TELKA SA A LINDE MH POLSKA

Nasza współpraca rozpoczęła się całkiem niedawno, bo w 2016 roku, kiedy to firma telka SA była na etapie inwestycji związanej z wymianą parku maszynowego, a dokładniej wózków widłowych w obszarze logistyki wewnętrznej.

W 2016 roku Klient nabył pierwsze **wózki spalinowe serii 392 i 393 (H25D i H35D)**. Zakupione maszyny przydzielone zostały do pracy w strategicznych obszarach logistyki zakładu. Do najważniejszych kryteriów wyboru należało spełnienie wszystkich wymagań norm bezpieczeństwa, a także zapewnienie wysokiego poziomu komfortu jazdy i wygody obsługi wózka. Nasze pojazdy wyposażone są między innymi w bardzo precyzyjny, oryginalny napęd hydrostatyczny Linde, który nie tylko zwiększa komfort pracy, ale też wpływa na jej wydajność. Codzienna praca naszego Partnera to pobieranie ładunków standardowych, jak i ponadgabarytowych, do których zaliczają się między innymi płyty szalunkowe o różnych wymiarach.

Wysoka jakość świadczonych przez firmę Linde usług spowodowała zacieśnianie relacji z Klientem, który zdecydował się na dalszą współpracę. I tak **dostarczyliśmy kolejne wózki spalinowe z serii 393 (H35D) i 394 (H45D)**. Wyposażono je w specjalistyczny osprzęt umożliwiający bezpieczny transport płyt szalunkowych.

Dodatkowo Klient chciał zwiększyć bezpieczeństwo i komfort pracy swoich operatorów, stąd wspólnie opracowaliśmy nowy standard wyposażenia składający się między innymi z: dodatkowego oświetlenia roboczego i ostrzegawczego, klimatyzacji, komfortowych foteli, rolety przeciwsłonecznej czy radia z systemem Bluetooth.

Precyzja, bezpieczeństwo i bezawaryjność to te cechy, które firma telka SA najbardziej ceni w zakupionej flocie wózków Linde. Dziękuję za doskonałą współpracę!

Łukasz Kalamat
Doradca Techniczno-Handlowy
Linde MH Polska, oddział Wrocław

WE HANDLE IT

**OPATENTOWANA PRZEZ CAMSO
REWOLUCYJNA TECHNOLOGIA
NIEBRUDZĄCYCH OPON ANTYSTATYCZNYCH
ZAPOBIEGAJĄCA GROMADZENIU SIĘ
ŁADUNKÓW ELEKTROSTATYCZNYCH**

Dowiedz się więcej...

camso.co



**ROAD
FREE
COMPANY**



MOTOCYKLE: LEGENDY POLSKIEJ MOTORYZACJI

Motocykle wciąż stanowią jedno z najbardziej kontrowersyjnych pojazdów. Jest w nich coś niebezpiecznego i pociągającego zarazem. Są głośne, szybkie, niepokorne. Niektórych odpychają, innych uwodzą. William L. Dulaney, profesor amerykańskiego uniwersytetu Western Carolina i wieloletni badacz klubów motocyklowych (w tym także tak zwanych jednoprocetowców), tak oto pisał o jednoślądzie: *Niemal od momentu wynalezienia pod koniec XIX wieku motocykl symbolizował bunt, eskapizm, autonomię, seks, niebezpieczeństwo, prędkość, nonkonformizm, fetysz, innowacyjność, kreatywność i autoekspresję. Rzeczywiście: dwukołowa maszyna stała się ucieleśnieniem złożoności i pragnień jej kierowców. Nie ulega wątpliwości, że motocyklowy styl życia został przyjęty przez wiele grup społecznych różnych narodów. Niektóre z tych grup zjednoczyły się w charakterystyczne motocyklowe bractwa, jednak dopatrywanie się wśród wszystkich motocyklistów homogeniczności byłoby przesadzone.*

Dla większości ludności świata motocykle są najbardziej znanym typem pojazdu mechanicznego, dla niektórych natomiast stanowią po prostu jedyną dostępną formę maszyny transportowej. Jednoślądy o małej pojemności są wyjątkowo rozpowszechnione w najbardziej zaludnionych krajach, np. w Chinach, Indiach czy Indonezji. Spośród wszystkich motocykli świata blisko 60% jeździ w Azji Południowej i Południowo-Wschodniej.

Motocykl to oczywiście nie tylko środek transportu – używa się go również w celach rekreacyjnych i w sporcie, nierzadko bywa przy tym dobrem luksusowym. Dla wielu pasjonatów maszyna ta stanowi symbol osobistej tożsamości oraz ważny element stylu życia. Motocykliści wielokrotnie podkreślają przyjemność z jazdy, jaką może dać tylko motocykl, i nie chodzi tu jedynie o prędkość i adrenalinę. Robert Pirsig, amerykański pisarz i filozof, w swojej książce *Zen i sztuka oporządzania motocykla* zwraca uwagę na kontrast pomiędzy poczuciem więzi z otoczeniem, jakiego doświadczają motocykliści, a izolacją zamkniętych w kabinach kierowców samochodów, którzy biernie obserwują mijany krajobraz. Podkreśla także, że podczas jazdy motocyklem jest się w szczególny sposób zjednoczonym z własną maszyną – o wiele bardziej niż podczas prowadzenia auta.

Jak wcześniej wspomniano, jednoślądy stworzyły podwaliny dla niezliczonych grup motocyklowych. O spójności każdej z nich decyduje pasja – członkowie widzą siebie jako wspólnotę, która jednoczy ich przez wzajemne zrozumienie, wspólne przeżycia czy nawiązane podczas rajdów i zlotów przyjaźnie. Część tego typu grup stanowią kontrowersyjne subkultury, które otacza powszechna niesława – nierzadko zresztą podsycana filmami czy opowieściami zza oceanu. Bez względu jednak na motywy, którymi kierują się poszczególni użytkownicy w eksploataowaniu swoich jednoślądów, wszystkich ich wiąże przede wszystkim niezwykła maszyna o wyjątkowo bogatej historii. Do grona światowych motocyklowych perełek także i polski przemysł motoryzacyjny wniósł coś ciekawego, choć na początku nie mieliśmy łatwo. ►

ROWER I SILNIK

Dużo zmieniło się od momentu, gdy w 1885 roku z niemieckiej fabryki Gottlieba Daimlera i Wilhelma Maybacha wyjechał pierwszy motocykl – *Reitwagen mit Petroleumotor*. Wkrótce po tym przełomowym wydarzeniu powstało kilkadziesiąt projektów tego typu maszyn, zwłaszcza w Niemczech, Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych. Na tym wczesnym etapie istnienia motocykli to często producenci rowerów zajmowali się konstruowaniem nowych jednośladów, dostosowując swoje projekty do nowości, jaką stanowił wówczas silnik spalinowy.

Pierwszym seryjnie produkowanym motocyklem był niemiecki Hildebrand & Wolfmüller, który zadebiutował w 1894 roku. Był to ponadto pierwszy pojazd, który de facto motocyklem nazwano (z niem. *Motorrad*). Firma Excelsior Motor Company, producent rowerów z Coventry w Warwickshire (Anglia), rozpoczęła produkcję motocykli w 1896 roku. Dwa lata później na targach Paris Motorshow pierwszy jednoślad wyposażony w silnik Dion-Bouton zaprezentowała firma Peugeot Motocycles (nawiasem mówiąc, przedsiębiorstwo to pozostaje najstarszym istniejącym producentem motocykli na świecie i należy obecnie do indyjskiej Mahindry). W tym samym roku w Waltham (USA, Massachusetts) Charles Metz skonstruował pierwszy amerykański motocykl Orient-Aster. W 1901 roku swoje modele zaczęła sprzedawać firma Indian Motorcycle Company, a dwa lata później wraz z *Silent Grey Fellow* rozpoczęła działalność legendarny kolektyw Harley-Davidson.

To właśnie na przełomie XIX i XX wieku zaczęły pojawiać się pierwsze duże firmy produkujące motocykle na skalę masową. Wszelkie eksperymenty i innowacje były dodatkowo napędzane przez nowy sport: wyścigi motocyklowe. Zmotywowani producenci tworzyli coraz szybsze i bardziej niezawodne jednoślady, a udoskonalenia te systematycznie trafiały do maszyn codziennego użytku.

Kiedy na początku XX wieku w Europie Zachodniej i w Stanach Zjednoczonych trwał prawdziwy motocyklowy boom, Polska wciąż czekała na swój pierwszy napędzany silnikiem jednoślad. Jednak w końcu również i nasz rynek motocyklowy doczekał się swojego rozkwitu i w 1929 roku z opalenickiej fabryki wyjechał pierwszy Lech, a warszawskie PZInż. wypuściły CWS M55. Wróćmy jednak do korzeni.

***Reitwagen mit Petroleumotor* został skonstruowany przez Gottlieba Daimlera rok przed pojawieniem się pierwszego samochodu. Jego nazwa znaczyła tyle, co „wózek do jeżdżenia okrakiem napędzany silnikiem na ropę naftową”. Dlaczego akurat ten pojazd zyskał miano pierwszego motocykla? Chodzi o główne założenia i elementy konstrukcji, które definiują daną maszynę właśnie jako motocykl: silnik z cylindrem umieszczony w ramie pomiędzy dwoma kołami o identycznej średnicy. Na zdjęciu replika Reitwagena w Muzeum Mercedes-Benz.**



NARODZINY POLSKIEJ MOTORYZACJI

Początki światowego automobilizmu przypadają na skomplikowaną sytuację polityczną Polski. Kiedy w 1769 roku francuski wynalazca Nicolas Cugnot skonstruował swój trzykołowy *fardier a vapeur* (pojazd o napędzie parowym), byliśmy zaledwie 3 lata przed pierwszym rozbiorem, następne motoryzacyjne wynalazki Zachodu przypadły na kolejne lata zaborów. Niestety – systematyczne ograniczanie polskiej myśli technicznej i nauki znacznie utrudniało rozpoczęcie produkcji na szerszą skalę. Problemy w rozwoju przemysłu motoryzacyjnego to dobitny przykład cywilizacyjnego spowolnienia Polski w dobie rozbiorów.

W tych trudnych czasach udało się jednak położyć fundamenty pod rodzimą motoryzację. Pod koniec XIX wieku zainicjowano produkcję silników spalinowych: najpierw w 1883 roku w warszawskiej Fabryce Motorów Gazowych i Naftowych R. Machczyńskiego, potem m.in. w Towarzystwie Udziałowym Specjalnej Fabryki Armatur i Motorów „Ursus”, Towarzystwie Fabryki Motorów Perkun (z którego notabene tuż przed II wojną światową wyjechał motocykl Perkun 98) czy w krakowskim Koncernie L. Zieleniewskiego. Niestety próby wdrożenia produkcji pojazdów mechanicznych napotykały przeszkody zarówno technologiczne, jak i finansowe.

Tuż po odzyskaniu niepodległości trzeba było zacząć właściwie od zera. Nasz ówczesny przemysł motoryzacyjny był opóźniony w stosunku do Europy Zachodniej o kilkadziesiąt lat – nie dysponowaliśmy ani konieczną infrastrukturą, ani doświadczoną kadrą. Nie znaczy to jednak, że w odrodzonym kraju motoryzacja nie istniała w ogóle, pierwsze nowinki dotarły do nas bowiem jeszcze w czasach zaborów.

Prawdopodobnie już w 1899 roku pojawił się w Królestwie Polskim rower z francuskim silniczkiem firmy Werner. Miłośnicy nowych pojazdów – szacuje się, że na początku było to grono około 30 fanów – zasilił szereg Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów (WTC). 4 czerwca 1903 roku na warszawskich Dynasach przy ulicy Oboźnej obok organizowanych wyścigów rowerowych odbyły się również pierwsze wyścigi motocykli. Dwa lata później miał natomiast miejsce pierwszy wyścig o mistrzostwo Królestwa Polskiego.

MOTOCYKLE NA SŁUŻBIE

Nowy jednoślad miał jednak nie tylko dostarczać swoim właścicielom rozrywki, ale być również przydatnym środkiem transportu. Nic zatem dziwnego, że użyteczność motocykli wykorzystano w końcu na polu bitwy.

Już podczas I wojny światowej wyjątkowo ceniono pojazdy mechaniczne, dzięki którym możliwe było szybkie i efektywne przemieszczanie się wojsk oraz transport materiałów. Kluczową rolę odgrywały samochody, ale wojsko nabywało także motocykle, których używano głównie w jednostkach zwiadowczych, łączności i transportu. Często wykorzystywano jednoślady wyposażone w wózek boczny i broń maszynową – tego typu pojazdem był na przykład model brytyjskiej firmy Clyno, który stał się standardowym wyposażeniem Motor Machine Gun Service (jednostki armii brytyjskiej), o czym zdecydował podobno sam Churchill. W armii amerykańskiej służył natomiast przede wszystkim Harley-Davidson Model 17. ►

W Polsce sytuacja wyglądała jednak inaczej, a wykonywanie pojazdów odbywało się na znacznie mniejszą skalę niż na Zachodzie. Po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej nasze wojsko eksploatowało niewielką liczbę solidnie nadszarpniętych konfliktów zbrojnych jednośladów, a były to m.in. angielskie BSA i Triumphy, które przywoziła Armia Hallera, czy zakupione w 1921 roku egzemplarze marek Harley-Davidson i Indian. Właściwe przygotowania do produkcji naszych własnych motocykli rozpoczęto na przełomie 1927 i 1928 roku. W końcu Wojsko Polskie sformułowało wymagania dotyczące projektu ciężkiego motocykla z doczepionym po prawej stronie wózkiem.

Maszyna miała służyć celom łącznikowym oraz do przewożenia amunicji, planowano również wersję bojową z ceka-em. Musiała być prosta w konstrukcji oraz miała się sprawdzać w ciężkich warunkach. I tak por. inż. B. Fuksiewicz stworzył motocykl CWS M55, który wzorowano na Indianie i Harleyu. Produkcję pierwszych 50 pojazdów rozpoczęto w 1929 roku. Niestety konstrukcja była wyjątkowo wadliwa – dochodziło m.in. do urywania się zaworów, ścierania się powierzchni krzywek rozrządu czy pęknięcia sprężyn przedniego zawieszenia i mocowania wózka bocznego. Oczywiście po pierwszych nieudanych testach wprowadzono całą serię zmian konstrukcyjnych, jednak braków w znajomości technologii nie dało się nadrobić ot tak, stąd efekt końcowy nie zachwycał. Mimo że wojsko ostatecznie nie zgłaszało poważniejszych zażaleń, to Poczta Polska miała ze swoimi 10 sztukami prawdziwe utrapienie.

Warto pamiętać, że to jednak nie M55 był pierwszym polskim motocyklem, nieco wcześniej bowiem Wacław Sawicki, Władysław Zalewski oraz Józef Braniewicz otworzyli w Opalenicy Fabrykę Motocykli i zaprezentowali Polsce Lecha. Podobno jego konstrukcja była całkiem przyzwoita i w końcu również miał się znaleźć wśród wojskowego wyposażenia, jednak produkcję maszyny zakończono w 1932



Po pierwszym polskim motocyklu Lechu pozostał jedynie pomnik. Maszynę produkowano w latach 1929-1932, miała dwucylindrowy silnik o pojemności około 500 cm³, a jej prędkość maksymalna oscylowała wokół 75 km/h

roku, kiedy to przedsiębiorstwo pogrążył przetaczający się wielki kryzys. Po Lechu pozostał nam jedynie jego pomnik przy Placu Piłsudskiego w Opalenicy.

Większość elementów motocykli M55 produkowano na miejscu w PZInż. (powstałe w 1918 roku Centralne Warsztaty Samochodowe (CWS) funkcjonowały już w tym czasie w ramach Państwowych Zakładów Inżynierii (PZInż.) w Warszawie). Z powodu częstych awarii w 1932 roku wstrzymano ich produkcję i zajęto się innym modelem – legendą wśród naszych rodzimych motocykli.

POLSKI HARLEY?

Jeszcze w trakcie produkcji M55 w Biurze Studiów PZInż. rozpoczęto prace nad nowym typem jednoślada, a jego głównym konstruktorem został inż. Zygmunt Okołów. Pierwsze egzemplarze motocykla CWS M111 z zewnątrz przypominały swego starszego brata, były jednak technologicznie i konstrukcyjnie znacznie bardziej zaawansowane. Prototypy wypuszczono w 1932 roku, a rok później fabrykę opuściła pierwsza seria maszyn. Jego inna nazwa – Sokół 1000 – pojawiła się dopiero w 1936 roku. Sokółami nazywano także inne modele opracowywane przez PZInż.: 600RT, 500RS, 200 M411.

Sokół 1000 przechodził wiele testów. Silniki najpierw docierano na zimno, następnie na gorąco, co dziesiąta jednostka napędowa lądowała na hamowni, gdzie sprawdzano jej parametry i ewentualnie je korygowano. Pojazdy poddawano także próbom drogowym na odcinku 25 km, następnie usuwano usterki, myto maszyny, dokonywano odbioru technicznego i odstawiano do magazynu w celu sprzedaży. Z fabryki wychodziły wyłącznie z wózkiem bocznym.

Do wojny wprowadzano w produkcji motocykla jedynie minimalne modyfikacje. Silniki produkowano w Zakładach Mechanicznych Ursus, podwozia, wózki boczne i montaż pojazdów wykonywano w PZInż. Początkowo stosowano kilka importowanych komponentów, np. gaźniki (Zenith) czy liczniki (Jaeger), stopniowo jednak zastępowano je ►

Legendarny przedwojenny polski motocykl Sokół 1000 (Szczecin, 31.05.2016)



Kolejny członek rodziny polskich Sokółów: Sokół 600 (Szczecin, 31.05.2016)



rodzimi podzespołami, wcale zresztą nie gorszej jakości. Motocykle służyły przede wszystkim w Wojsku Polskim (ogółem w 1939 roku eksploatowano tam w sumie ponad 1100 sztuk Sokółów 1000 i lżejszych Sokółów 600), ale znalazły swoje miejsce także w innych służbach (np. w Policji Państwowej). Ze względu na cenę były niezwykle rzadko nabywane przez cywili.

Wyprodukowano około 3400 egzemplarzy Sokola 1000, jednak do dzisiaj została ich tylko garstka, nic więc dziwnego, że cena maszyny jest wysoka. Jeszcze kilka lat temu za jeżdżącego M111 trzeba było dać 100 tysięcy złotych, obecnie natomiast co najmniej dwa razy tyle. Sokół 1000 to niezaprzeczalnie król polskich motocykli, który przez motocyklowych weteranów otoczony jest wyjątkową czcią.

PRZEDWOJENNA SZTUKA

Zanim wybuchła II wojna światowa, polska motoryzacja jednośladowa miała jedynie 10 lat na ruszenie z miejsca. Bez wątpienia światowi giganci bili nas na głowę latami doświadczenia, mimo to staraliśmy się nadążyć i po udanym Sokole 1000 wypuściliśmy na rynek więcej wartych uwagi modeli.

Rodzina Sokółów rozrosła się: **600RT M211** potwierdził później swoją niezawodność i dobre właściwości terenowe podczas działań wojennych, sportowy **500 M311** powstał według angielskich wytycznych projektowania jednośladów i z pełnym obciążeniem osiągał aż 125 km/h, **200 M411** natomiast ze swoją nowoczesną konstrukcją miał dobre warunki eksploatacji i naprawy. Katowicka Fabryka Maszyn oraz Odlewnia Żelaza i Metali inż. Gustawa Różyckiego wypuściła motocykl **MOJ 130**, który według części znawców przewyższał standardem samego Harleja, dr Irma Kozina umieściła go natomiast wśród 10 „ikon dizajnu w województwie śląskim”. Na warszawskiej Pradze zaczęto produkować **Perkuna** z angielskim silnikiem Villiers,

Opracowany dla SHL M17 Gazeli całkowicie nowy układ napędowy, którego sercem był silnik Wiatr, z powodzeniem został wykorzystany również w konstrukcji WSK 175



W powojennej Polsce królowały również motorowery. Najpopularniejszy z nich bez wątpienia stanowił Komar, ale to Ryś MR1 był pierwszym tego typu jednośladem w Polsce. Warto również wspomnieć o Osie (M52) – skuterze, który produkowano seryjnie w latach 1959-1965 w WFM w Warszawie. Na zdjęciu Osa z 1962 roku na wystawie w Łodzi.

Na zdjęciu dwie legendy polskich bezdroży: SHL M11 z 1966 roku oraz WSK 175 z 1981 roku

który miał prostą, lecz mocną konstrukcję. Grodzieński **Niemen** w trzech wersjach pojemności był porządnie dopracowany i miał korzystne wskaźniki eksploatacyjne. Bydgoska Fabryka Rowerów i Motocykli wykorzystwała swoje wieloletnie doświadczenie w konstrukcji rowerów i stworzyła **Tornado**, który wyposażono w oryginalny polski silnik SS-3-LM wyprodukowany w Warszawie przez Strąbski'ego i Steinhagena. **Motocykl SM (Stefan Malcherek)** miał solidną konstrukcję, wysokie parametry silnika oraz dobrze opracowany gaźnik, co czyniło go wyjątkowo ekonomicznym. Przed wojną rozpoczęto także produkcję słynnych eshaelek: pierwszy model – **SHL 98** – powstał w kieleckiej Hucie „Ludwików” w 1938 roku. Był on wówczas jednym z tańszych motocykli – kosztował około 960 złotych, podczas gdy za Sokola 600 trzeba było dać aż 2300 złotych (i to za model bez wózka).

NOWY POCZĄTEK

Po wojnie na nowo rodząca się polska motoryzacja miała przede wszystkim dwa cele: jak najszybciej wyprodukować samochody ciężarowe, które były niezbędne przy odbudowie zniszczonego kraju, oraz zapewnić tani środek transportu dla indywidualnych użytkowników. Na pierwszą Warszawę M-20 trzeba było poczekać – zjechała z taśmy dopiero w listopadzie 1951 roku – zaczęto więc od pojazdów łatwiejszych we wdrożeniu i tańszych niż samochody: motocykli.

Był rok 1947 – to właśnie wtedy prototypy **Sokoła 125** i **SHL M02** rozpoczęły powojenną erę produkcji jednośladów w Polsce. Podstawową różnicą między dwoma maszynami była rama – w eshaelce podwójna, kołyskowa, spawana ze stalowych profili, w „Sokoliku” zaś pojedyncza i spawana z ciągnionych stalowych rur. W 1948 roku zunifikowano obie maszyny i tak powstał model **SHL M03**. Dwa lata później Sokół został wycofany z produkcji, ustępując miejsca **SHL M04**. Nowa eshaelka miała niezależne hamulce bębnowe, rama była spawana ze stalowych



ceowników, a zbiornik paliwa ze stalowych wytłoczek. Maszyna ważyła 80 kg, dobiegała do 67 km/h i spalała 3 litry na 100 km. Na pierwszy rzut oka polskie powojenne motocykle wyglądały prawie tak samo. Nic w tym dziwnego – inspiracją dla maszyn (i to nie tylko naszych, bo inne kraje, w tym USA, czerpały z owej konstrukcji garściami) był niemiecki DKW RT 125. „Sokolik” i SHL 03/04 były budowane właściwie z identycznych podzespołów co model zza zachodniej granicy.

Od 1952 roku produkcja eshaelek odbywała się czasowo w zakładach Warszawskiej Fabryki Motocykli, by 6 lat później powrócić do Kielc. To właśnie wtedy rozpoczęto produkcję **SHL M06-U** (pojemność 150 cm³), a kilka lat później wyszedł nowy, większy model eshaelki: **M11** (pojemność 175 cm³). Motocykl ten wyróżniał się wówczas dość wysokim poziomem wykończenia – głównie dzięki dużym osłonom bocznym i głębokim błotnikom.

„TYLKO TEJ MASZYNIE KŁANIAJĄ SIĘ W SZCZECINIE”

W 1956 roku w Szczecińskiej Fabryce Motocykli rozpoczęto produkcję **Junaka**. Polscy motocykliści z przełomu lat 50. i 60. postrzegali go jako naprawdę przyzwoitą maszynę – był szybki, mocny i dość drogi, jednym słowem – luksusowy. Powiadano, że motocykl ten to kopia brytyjskich koncepcji, jednak nie do końca było to prawdą. Junak faktycznie bazował na tamtejszym wzornictwie, został jednak od podstaw stworzony przez polskich konstruktorów. Łatwa w serwisowaniu kasetowa skrzynia biegów była dziełem inż. Rudawskiego (stosowano ją już w przedwojennych Sokolach 600 i 500), projekt maszyny stworzyli Stefan Poraziński i Jan Ignatowicz, za silnik natomiast odpowiedzialny był Krzysztof Wójcicki.

Jednym z mankamentów Junaka był jego ciężar – bez płynów ważył ponad 170 kg. Niektórzy podejrzewają, że maszyna miała zasilić klasę 500 cm³, stąd jej solidna masa, skończyło się jednak na wersji 350 cm³. Junak był również sławny ze znaczenia szosy olejem czy zamakania iskrownika



Ten znaczek zapierał dech w niejednej męskiej pierś. Junak był szybki, mocny i dość drogi, jednym słowem – luksusowy.

podczas deszczu. Jednak słabostki maszyny to jedno, a umiejętność jej utrzymania to już inny temat. Junak nie był przecież prostym dwusuwem i jakiegokolwiek grzebanie przy tym motocyklu wymagało wiedzy i wprawy, której przeciętny Kowalski nie posiadał. Pierwsi użytkownicy Junaka oraz profesjonalne firmy, które obecnie specjalizują się w odbudowach tych maszyn, twierdzą raczej zgodnie, że konstrukcja motocykla była w porządku. Jednak już w 1964 roku rażąco zmalał popyt na te maszyny, a rok później zakończono ich produkcję. Junak był wyjątkowo drogi, a konkurencja kwitła – tanie wueski ze Świdnika radziły sobie wówczas wyśmienicie i ostatecznie to one najdłużej zabawiły na naszym rynku.

M06 I ERA WUESEK

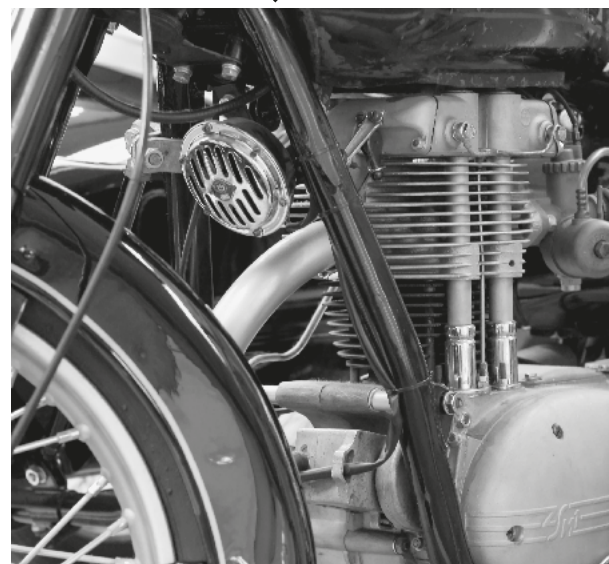
W 1951 roku powstała Warszawska Fabryka Motocykli (WFM), która przejęła z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego Psie Pole produkcję silników motocyklowych o pojemności 125 cm³, a z Kieleckich Zakładów Wyróbów Metalowych eshaelki. To właśnie w WFM narodził się projekt motocykla **M06**, następcy SHL 04 i 05. Jego konstrukcja została opracowana w 1952 roku, a rok później powstała wersja z pewnymi uproszczeniami, które, jak się okazało, umożliwiły dość szybkie rozpoczęcie produkcji. M06 był produkowany przez 23 lata, a na rynek wypuszczały go aż trzy zakłady: WFM, Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku (WSK) oraz Kieleckie Zakłady Wyróbów Metalowych (SHL).

Pierwsze wuefemki zyskały wyjątkową popularność, wkrótce podjęto więc decyzję o uruchomieniu dodatkowej produkcji. To właśnie w Świdniku w 1955 roku zaczęły powstawać kolejne modele M06. Pełna dokumentacja przybyła z Warszawy, więc cały proces mógł przebiegać sprawnie, 20 pierwszych świdnickich egzemplarzy miało nawet oznaczenie „WFM”.

Dwusuwowa jednostka napędowa o pojemności 125 cm³ i mocy 3,5 KM wciąż miała wiele wspólnego z niemieckim ►

SFM Junak M07 w Muzeum Technologii i Komunikacji w Szczecinie

Szczegóły motocykla SFM Junaka M07 w Muzeum Technologii i Komunikacji w Szczecinie



DKW RT, ale nadwozie było już zupełnie inne. Od 1957 roku nadwozia produkowano według projektów własnego biura, a rok później przeniesiono produkcję silników do Nowej Dęby. W latach 60. powołano specjalną grupę badawczą, która miała za zadanie projektowanie i budowanie prototypów motocykli. Efektem tych prac było wiele niestandardowych rozwiązań konstrukcyjnych, np. **WSK M06 Z1** z wózkiem bocznym, **M150** z silnikiem o pojemności 150 cm³ czy **M15**, czyli „Sarenka”. Miała ona nieco inną sylwetkę i tłoczoną z blachy ramę, niestety nigdy nie została wprowadzona do produkcji seryjnej.

Produkcja wuesek wrzała – w 1962 roku wyprodukowano już 250 000 motocykli. Maszyny nie tylkoapełniały rodzimy rynek czy państwa bloku wschodniego, ale trafiały też do Sudanu, Arabii Saudyjskiej, Kambodży, Turcji, Pakistanu, Iranu czy na Kubę. W tym samym roku Polski Związek Motocyklowy zamówił 50 sportowych motocykli **MR15** „Sarenka”, skonstruowano także przeznaczony do zawodów crossowych model **WSK M06 C**.

To były wyjątkowe czasy. Byliśmy wówczas jednym z największych producentów motocykli na świecie i konstrukcyjnie wcale tak daleko od globalnej czołówki nie odbiegaliśmy. Sytuacja jednak zmieniła się, gdy pod koniec lat 60. Japonia z imponującym rozmachem zaczęła zajmować światowy rynek, a my przestawaliśmy inwestować w nowe rozwiązania. Może dlatego, że nowinki dochodziły do nas w tamtych czasach raczej wybiórczo i z opóźnieniem, to wciąż jeszcze sprzedaż wuesek miała się doskonale. W 1966 roku padł rekordowy wynik pod względem liczby wytworzonych egzemplarzy – z taśm zjechało 95 000 jednośladów. Dużą modernizację maszyny WSK przeszedł wraz z wprowadzeniem do oferty na początku lat 70. modelu **M21 W2**. Miał on lżejszą ramę, wzmocniony przedni widelec teleskopowy, zadbało także o nowocześniejszą formę. Niestety – sprzedaż już wtedy spadała. 24 lipca 1985 roku z taśmy zjechał dwumilionowy egzemplarz

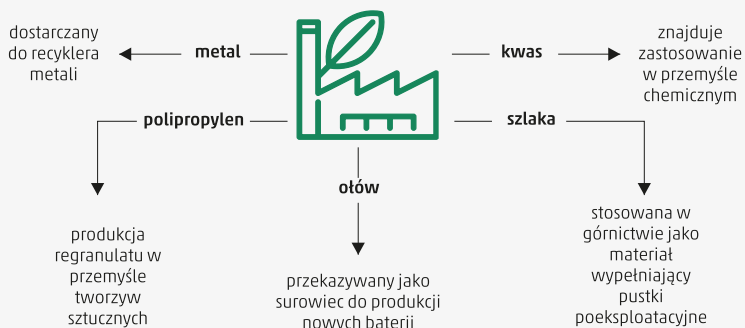
WSK: „Kos”, natomiast 31 października świdnickie zakłady opuściła ostatnia wueska, która zakończyła erę produkcji motocykli w Polsce.

Historia naszych rodzimych motocykli jest dość obszerna. Producentów wprawdzie nie było wielu, jednak modeli i wersji jednośladów – setki – trudno zatem wyczerpać ten temat kilkunastoma przykładami. Miłośnicy motoryzacji wzruszają się na wspomnienie tamtych czasów, a rozbuchany przez mijające lata sentyment zdążył wynieść niektóre z ówczesnych motocykli do rangi maszyn kultowych. Jest w nas też sporo żalu, że z jednego z poważniejszych producentów motocykli na świecie staliśmy się wraz z wypuszczeniem ostatniej wueski krajem, w którym produkcja tego typu jednośladów zupełnie przestała istnieć (nie licząc Rometa Mińska składanego u nas do 1990 roku). Czasy się niestety zmieniały i kiedy z taśm schodziły ostatnie polskie motocykle, Polacy coraz częściej interesowali się zagranicznymi modelami, poza tym nasz rodzimy przemysł motoryzacyjny zwracał się już wyraźnie ku samochodom. Polacy zaczęli mieć trochę wyższe wymagania, a auta wydawały się być ich spełnieniem, stąd coraz chętniej przesiadali się w cztery koła. Jednak wiele starych, prawdziwie polskich motocykli wraca obecnie do łask, a chętnych do ich nabywania i odnawiania na szczęście nie brakuje. Tak oto nasze motocyklowe legendy dostają drugie życie. ▀

Autor: Karolina Drygiel, Marketing Specialist, Linde MH Polska



Procesy odzysku elementów składowych zużytej baterii:



Jesteśmy odpowiedzialni za roztropne zarządzanie powierzonymi nam zasobami – ludźmi, kapitałem, czasem, środowiskiem i surowcami – z uwzględnieniem aspektów społecznych i przy wsparciu przyjaznych środowisku procesów, technologii i produktów...

OFERTA SPECJALNA NA WYNAJEM KRÓTKOTERMINOWY W OBLICZU OBECNEGO WYZWANIA WSPOMAGAMY TWÓJ BIZNES!

Przy wynajmie do 3 maja 2020 – jeden tydzień wynajmu gratis*

***Promocja obowiązuje przy wynajmie na min 4 tygodnie**



www.linde-mh.pl

Już dziś skontaktuj się z naszym specjalistą ds. wynajmu i zarezerwuj wózek → 0801 888 808



SYSTEM MAGAZYNOWY I WÓZKI VNA OD LINDE MH POLSKA W FIRMIE ABB

CASE STUDY

ZADANIE

W związku z rozbudową części produkcyjnej Fabryki Silników Niskiego Napięcia ABB w Aleksandrowie Łódzkim poszukiwano całościowego rozwiązania dla wydajnej obsługi linii produkcyjnych. Ważne było także zwiększenie pojemności magazynu przy jednoczesnym zmniejszeniu powierzchni zajmowanej przez składowany towar. Dział Zakupów ABB przygotował rozbudowane zapytanie przetargowe i zdefiniował czytelne kryteria oceny dostawców.

WYZWANIE

Cel stanowiło zaprojektowanie systemu magazynowania oraz dobór wózków spełniających wysokie wymagania ABB w zakresie wydajności godzinowej odbiorów z produkcji i wydań na produkcję. Dodatkowym wyzwaniem było przeprowadzenie wdrożenia w taki sposób, aby nie zakłócać pracy linii produkcyjnych, dlatego dotrzymanie terminów dostaw i instalacji na każdym etapie wdrożenia stanowiło kluczowy element w projektowaniu systemu.

ROZWIĄZANIE

Od samego początku dla zespołu sprzedażowego Linde ważne było, aby przygotowana oferta spełniała wszystkie wymagania wskazane przez ABB w zapytaniu przetargowym. Zaproponowane rozwiązanie obejmowało system magazynowy składający się z regałów paletowych rzędowych oraz 7 wózków systemowych K serii 5231-00. Biorąc pod uwagę wysoką wydajność zakładaną przez ABB, od razu zdecydowano, że wózki będą wyposażone zarówno w nawigację, jak i w specjalistyczny interfejs pomiędzy systemem informatycznym klienta (WMS/ERP) a wózkiem systemowym. Dzięki temu każde zlecenie wysyłane z systemu IT ABB

jest odpowiednio przetwarzane na komendy „zrozumiałe” dla wózka systemowego i sprawnie wykonywane w trybie pracy półautomatycznej. Zakończone zadania potwierdzane są zwrótnie do systemu WMS/ERP, co zapewnia pełną nad nimi kontrolę oraz wiarygodną rejestrację bez potrzeby manualnego wpisywania zadań do systemu przez operatora. Specjalnie na potrzeby ABB moduł półautomatycznej pracy udostępniono w języku polskim. Każdy wózek systemowy wyposażony został w odporne i trwałe tablety przemysłowe Getac F110 działające na bazie Windows 10 Professional.

Ze względu na zakładaną niezwykle wysoką dostępność sprzętu pierwotna propozycja Linde obejmowała wyposażenie w postaci wózka systemowego stand-by – o takiej samej konfiguracji jak pozostałe wózki K, tyle że bez specjalnie przeznaczonej baterii.

Bardzo istotnym elementem rozwiązania była szczegółowo przygotowana propozycja dotycząca zarządzania energią. W konsekwencji

oferta objęła także rozwiązanie dla zarządzania procesem ładowania baterii bazujące na zasadzie FCFO (first charged, first out), przy czym akumulatorownia nie była oryginalnie częścią zapytania ABB. W czasie trwania przetargu zespół Linde cały czas działał aktywnie, prowadząc otwarty dialog z ABB w celu dostarczenia wiedzy i informacji na temat funkcjonowania tego typu systemów magazynowych, aby Klient mógł podjąć rozważne i bezpieczne dla swoich operacji decyzje.

TO, CO MI BARDZO POZYTYWNIENIE ZAPADŁO W PAMIĘĆ, TO FAKT, ŻE W ODRÓŻNIENIU OD POZOSTAŁYCH OFERENTÓW FIRMA LINDE NIE POTWIERDZAŁA WSZYSTKICH OCZEKIWAŃ ABB W CIEMNO. WIĘKSZOŚĆ USTALEŃ BYŁA NAPRAWDĘ BARDZO DOKŁADNIE PRZEDYSKUTOWANA.

Maciej Kuleszka, samodzielny specjalista ds. logistyki, ABB Sp. z o.o., Fabryka Silników Niskiego Napięcia



W trakcie procesu wyboru dostawcy pojawiły się dodatkowe zadania wykraczające poza pierwotny zakres działań. Okazało się, że aby rozpocząć prace nad modernizacją posadzki, niezbędne jest przeprowadzenie demontażu istniejących regałów w rygorystycznie określonym terminie. W efekcie firma Linde dokonała demontażu 1830 miejsc paletowych oraz ich utylizacji, łącznie ze ścięciem kotew równo z posadzką oraz sprawnym spakowaniem i transportem 3500 elementów. W trakcie przetargu zespół Linde brał udział w konsultacjach związanych z przygotowaniem posadzki pod wymagania określone normami dla wózków systemowych. Ponadto zarówno na etapie przetargu, jak i w czasie wdrożenia przedstawiciele Linde uczestniczyli w spotkaniach z innymi podwykonawcami pracującymi nad określonymi zagadnieniami modernizacji produkcji i magazynu w fabryce ABB. Każda ze stron oceniała takie spotkania jako użyteczne i pomocne w efektywnym koordynowaniu działań i prac na terenie zakładu.

Praca zespołu Linde przy projekcie nie zakończyła się w chwili ogłoszenia przez ABB decyzji o powierzeniu Linde MH Polska realizacji wdrożenia. Kolejnym krokiem w kierunku sprawnego i terminowego uruchomienia dostarczonego rozwiązania było przygotowanie harmonogramu prac obejmującego wszystkie istotne zadania znajdujące się po stronie zarówno Linde, jak i ABB. Podstawowy skład naszego zespołu uczestniczącego w przetargu dołączył do zespołu wdrożeniowego, co zapewniło stabilność prac i pozwoliło na utrzymanie niezakłóconej komunikacji z ABB. Dzięki cotygodniowym telekonferencjom z Klientem możliwe było regularne omawianie postępów w pracach wdrożeniowych, dyskusowanie o potencjalnych zagrożeniach w ich realizacji i możliwych rozwiązaniach oraz bieżące korygowanie lub uzupełnianie harmonogramu prac.

POZYTYWNE WRAŻENIE WYWOŁAŁO U NAS TO, ŻE FIRMA LINDE PRACUJE ZESPOŁOWO (NAJLIČNIEJSZY ZESPÓŁ W TRAKCIE CAŁEGO PROCESU) I KORZYSTA Z DOŚWIADCZEŃ OSÓB NA CO DZIEŃ PRACUJĄCYCH W RÓŻNYCH DZIAŁACH FIRMY.

Maciej Kuleszka, samodzielny specjalista ds. logistyki, ABB Sp. z o.o., Fabryka Silników Niskiego Napięcia

Prace wdrożeniowe, łącznie z równoległą negocjacją kontraktu, trwały od maja do niemal końca grudnia 2019 roku. Całość systemu została z sukcesem oddana do użytkowania w połowie grudnia. Przez kilka kolejnych tygodni kontynuowany był nadzór nad pracą systemu i wykorzystano ten okres na ustalenie czytelnego i przejrzystego sposobu komunikacji ABB z działem serwisu Linde w celu zapewnienia dobrze działającej obsługi pełnoserwisowej ze strony dostawcy.

ZAKRES REALIZACJI



WÓZKI SYSTEMOWE

- K-MODULAR SERII 5231-00 (WÓZEK DO WĄSKICH KORYTARZY ROBOCZYCH, VNA): **7 SZT.**
- BATERIA 80 V/775 AH: **21 SZT.**
- PROSTOWNIK 80 V/100 A: **14 SZT.**
- NAWIGACJA I ASA SYSTEM RFID | TAG RFID: **406 SZT.**
- SERWIS PEŁNOZAKRESOWY DLA LIMITU **4500 MTH/ROK**



SYSTEM MAGAZYNOWY

- PJŁ DLA PALETY EUR (NORMA PN-EN 13698-1): **10318**
- SZYNY PROWADZĄCE: **1464 MB**
- NAJAZDY: **16 SZT.**
- LICZBA KOTEW: **6000 SZT.**



AKUMULATOROWNIA

- STANOWISKA DO ŁADOWANIA AKUMULATORÓW: **18 SZT.**
- MOBILNE URZĄDZENIE CRT DO DEMINERALIZACJI I UZUPEŁNIANIA WODY W AKUMULATORACH
- SYSTEM IBOS DO ZARZĄDZANIA PROCESEM ŁADOWANIA OPARTY NA ZASADZIE FCFO (FIRST CHARGED, FIRST OUT)
- ZGODNOŚĆ Z NORMAMI

KORZYŚCI

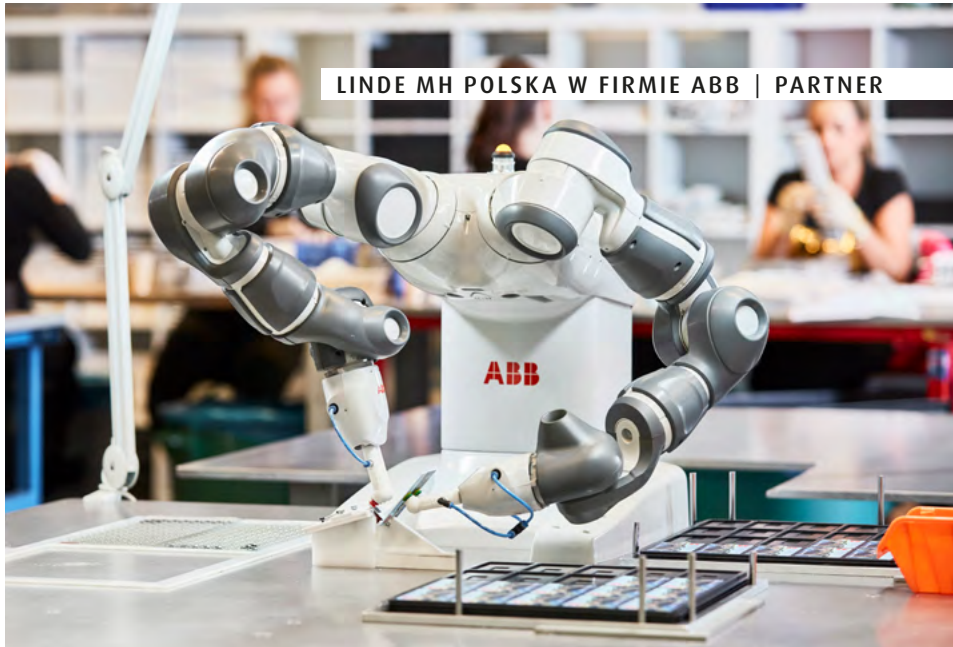
Wybór dostawcy kompletnego rozwiązania dla magazynowego systemu składowania obejmującego dostawę regałów magazynowych, wózków VNA, ładowni akumulatorów i oprogramowania umożliwiającego optymalizację pracy wózków oraz usługi serwisu pełnozakresowego w celu pełnej i skutecznej realizacji założeń biznesowych ABB.

Autorzy:
Magdalena Choquet,
Dyrektor Działu Intralogistyki, Linde MH Polska
Adam Fieleborn,
Key Accounts Manager, Linde MH Polska

OFERTA FIRMY LINDE POD KĄTEM FINANSOWYM BYŁA STARANNIE PRZYGOTOWANA I NIE ZOSTAWIAŁA NIEDOMÓWIEŃ. JEJ KOMPLEKSOWOŚĆ POZWOLI NAM UNIKNĄĆ WIELU NIEPLANOWANYCH KOSZTÓW W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY.

Maciej Kuleszka, samodzielny specjalista ds. logistyki, ABB Sp. z o.o., Fabryka Silników Niskiego Napięcia





Wiodące technologie cyfrowe dla przemysłu

ABB JEST LIDEREM TECHNOLOGICZNYM, KTÓRY WSPIERA CYFROWĄ TRANSFORMACJĘ PRZEMYSŁU. FIRMA MA ZA SOBĄ PONAD 130 LAT TWORZENIA INNOWACJI I PROWADZI DZIAŁALNOŚĆ W RAMACH CZTERECH GLOBALNYCH BIZNESÓW – ELEKTRYFIKACJI, AUTOMATYKI PRZEMYSŁOWEJ, SYSTEMÓW NAPĘDOWYCH ORAZ ROBOTYKI I AUTOMATYKI DYSKRETNEJ – WSPIERANYCH PRZEZ PLATFORMĘ CYFROWĄ ABB ABILITY™. ABB DZIAŁA W PONAD 100 KRAJACH ŚWIATA I ZATRUDNIA OKOŁO 144 000 PRACOWNIKÓW.

W Polsce ABB prowadzi pełen zakres działalności biznesowej: od badań i rozwoju, przez projekty inżynierskie i produkcję, po sprzedaż i serwis. Firma zatrudnia około 7600 pracowników w kilkunastu lokalizacjach, posiada fabryki w Aleksandrowie Łódzkim, Łodzi, Przasnyszu, Kłodzku i Bielsku-Białej.

W Krakowie ABB uruchomiła Globalne Centrum Usług Wspólnych oraz Korporacyjne Centrum Technologiczne, a w Warszawie Centrum Rozwiązań Zrobotyzowanych (Global Solution Center). Polska jest ważnym ośrodkiem w globalnym łańcuchu dostaw ABB – połowa wszystkich wytwarzanych tu produktów i rozwiązań firmy jest eksportowana.

Od 2009 roku ABB posiada w Aleksandrowie Łódzkim Fabrykę Silników Niskiego Napięcia, która jest jednym z bardziej znaczących centrów produkcyjnych silników elektrycznych ABB na świecie. Na skomputeryzowanych liniach produkcyjnych wytwarzane są silniki o rozmiarach od 80 do 355 mm i mocach od 0,25 do 250 kW do zastosowania we wszelkiego rodzaju wentylatorach, pompach i turbinach oraz przeznaczone do pracy w środowiskach łatwopalnych i wybuchowych.





Efektywna kompletacja zamówień – także na drugim poziomie

Nowy wózek do pionowego komisjonowania V08 od Linde Material Handling

WYŻSZA WYDAJNOŚĆ KOMPLETACJI, ERGONOMICZNE WARUNKI PRACY, WIĘKSZE BEZPIECZEŃSTWO PRACOWNIKÓW: TO TYLKO NIEKTÓRE Z ZALET NOWEGO WÓZKA DO PIONOWEGO KOMISJONOWANIA V08 FIRMY LINDE MATERIAL HANDLING. MASZYNA UMOŻLIWIA REGULARNĄ KOMPLETACJĘ NA WYSOKOŚCI DO 2,8 METRA I POMAGA MENEDŻEROM LOGISTYKI MIEĆ KOSZTY PRACOCHOŃNYCH PROCESÓW KOMPLETACJI ZAWSZE POD KONTROLĄ.

W wielu magazynach coraz więcej towarów musi być kompletowanych coraz szybciej. Często jeden poziom regału nie wystarcza, więc towary są przechowywane nie tylko obok siebie, ale również na regale powyżej. Do wysokości 1,6 m dość wygodne jest korzystanie z wózka do kompletacji poziomej. Jeśli

jednak towary leżą wyżej, wówczas praca staje się dla pracowników niewygodna i uciążliwa, a w konsekwencji – nieefektywna.

W nowym wózku do pionowego komisjonowania Linde V08 oprócz platformy podnoszą się również widły. Operator może natychmiast umieścić pobrany z regału towar i przejść do następnej pozycji kompletacji. *Gdy pracownicy regularnie dokonują kompletacji z pierwszego i drugiego poziomu, takie rozwiązanie zapewnia znacznie większą wydajność* – mówi **Eloïse Lévêque**, Product Manager w Fenwick-Linde (Francja).

Ponieważ firmy posiadają różne systemy komisjonowania, dostępne są dwa modele wózków:

→ W modelu Linde V08-01 platforma i widły są mocno połączone ze sobą, a operator ma

możliwość dostępu do palety bezpośrednio z platformy. Dzięki temu nieporęczne lub ciężkie produkty mogą zostać wepchnięte na paletę lub kontener rolkowy bez konieczności podnoszenia ich z regału. Dla ograniczonych przestrzeni z ciasnymi zakrętami istnieje wersja z krótkimi ramionami ładunkowymi i udźwigiem 700 kg (z 500-milimetrowym środkiem ciężkości ładunku). Warto pamiętać, że wersja z dłuższymi ramionami ładunkowymi i udźwigiem 1000 kg zapewnia większą stabilność.

→ Drugi model, Linde V08-02, posiada dodatkowy układ podnoszenia o udźwigu 800 kg. Dzięki temu operator może podnosić widły niezależnie od platformy, aby umieścić na palecie pobrany z regału towar na dogodnej wysokości.

Nowy wózek Linde V08 do regularnej kompletacji zamówień na wysokości do 2,8 m oferuje ergonomiczne warunki pracy, wyższą wydajność komisjonowania i większe bezpieczeństwo pracowników.

PRODUKTYWNOŚĆ DZIĘKI ERGONOMICZNEJ KONSTRUKCJI

Wszystkie wózki do komisjonowania Linde z niskim i średnim udźwigiem charakteryzują się tym samym schematem działania. Ułatwia to pracownikom pracę z różnymi typami wózków. Koncepcja obsługi obejmuje nową, regulowaną kierownicę Linde z manetkami do sterowania kierunkiem jazdy. Przełączniki do podnoszenia i opuszczania platformy operatora oraz uruchamiania podnośnika pomocniczego (dla V08-02) znajdują się w środkowej części kierownicy. Ma to tę zaletę, że operator może sterować wózkiem jedną ręką. Platformę sterującą można opuszczać podczas jazdy za pomocą przełącznika nożnego – pozwala to zaoszczędzić jeszcze więcej czasu.

Wielofunkcyjny kolorowy wyświetlacz pokazuje wszystkie ważne dane operacyjne za pomocą dużych cyfr i symboli. Dopasowany do potrzeb klienta system zarządzania flotą Linde:connect z opcjonalnie dostępną chmurą i ulepszonym dostępem do komponentów serwisowych i bateryjnych zapewnia jeszcze większą produktywność.

Jednak nowe modele nie tylko umożliwiają klientom zwiększenie zdolności przeładunkowych, ale zapewniają także większe bezpieczeństwo i lepszą ochronę zdrowia pracowników. Zoptymalizowana wizualnie konstrukcja wózka zapewnia operatorowi lepszą widoczność. Dostępne są również dodatkowe opcjonalne funkcje bezpieczeństwa, w tym elektrycznie monitorowane barierki boczne, dodatkowa rama pomocnicza zapewniająca wsparcie podczas cofania, osłona przeciwzderzeniowa zintegrowana z przodem chasiss oraz system Linde Curve Control automatycznie regulujący prędkość na zakrętach.



Wózek do pionowego komisjonowania Linde V08-02 wyposażony jest w dodatkowy układ podnoszenia o udźwigu 800 kg. Dzięki temu operator może podnosić widły niezależnie od platformy.

W wózku do pionowego komisjonowania Linde V08-01 platforma i widły są ze sobą mocno połączone, a operator ma dostęp do palety bezpośrednio z platformy.





ZESTAWY PLATFORM TRANSPORTOWYCH DLA PRODUKCJI LEAN

Nowoczesne procesy produkcyjne w coraz większym stopniu wykorzystują zestawy platform transportowych. Zapewniają one równomierne, zsynchronizowane z procesem produkcyjnym dostawy na stanowiska pracy. Dzięki temu przepływ materiałów jest bardziej efektywny, zapewnia optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz dostępnych zasobów.

Służymy wsparciem w doborze optymalnego rozwiązania dopasowanego do sytuacji w Państwa przedsiębiorstwie. Ponieważ mamy świadomość, że nie ma jednego rozwiązania, które odpowiadałoby wszystkim, to poza szeroką gamą standardowych rozwiązań dostępnych w naszej ofercie, specjalizujemy się głównie w rozwiązaniach indywidualnych dostosowanych do specyficznych wymagań klientów.

Zajmujemy się profesjonalną analizą, projektowaniem, tworzeniem prototypów i wdrażaniem kompletnych systemów transportu wewnątrzzakładowych opartych na kompletnych, współpracujących ze sobą rozwiązaniach intralogistycznych.

Nasza produkcja to: wózki transportowe, platformy transportowe i dedykowane rozwiązania dopasowane do specyfiki danej aplikacji.

Wyposażamy zakłady, fabryki i magazyny w nowoczesny i efektywny sprzęt służący transportowi wewnętrznemu.

Analizujemy warunki przestrzenne i specyfikę procesu produkcyjnego pod kątem maksymalizacji efektywności logistycznej. Na podstawie analiz ustalamy marszruty, dostarczamy gotowe rozwiązania oraz służymy fachową wiedzą i wsparciem na każdym z etapów współpracy.

**W S P I E R A M Y
N O W O C Z E S N Ą
I N T R A L O G I S T Y K Ę**



NIE TAKIE RODO STRASZNE, JAK JE MALUJĄ

Autor: Aleksandra Szyszka-Schupik
Biuro Doradztwa Gospodarczego HOSSA

CELEM WPROWADZENIA RODO (ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/679 Z DNIA 27 KWIEŃNIA 2016 R. W SPRAWIE OCHRONY OSÓB FIZYCZNYCH W ZWIĄZKU Z PRZETWARZANIEM DANYCH OSOBOWYCH I W SPRAWIE SWOBODNEGO PRZEPŁYWU TAKICH DANYCH ORAZ UCHYLENIA DYREKTYWY 95/46/WE) BYŁO ZAPEWNIENIE JEDNOLITEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA DANYCH OSOBOWYCH PRZETWARZANYCH NA TERENIE UNII EUROPEJSKIEJ. DLACZEGO OCHRONA TYCH DANYCH JEST DLA NAS TAK WAŻNA? JAKIE MOGĄ BYĆ KONSEKWENCJE NIEPRAWIDŁOWEGO ICH PRZETWARZANIA? CO SKŁONIŁO WŁADZE UNII EUROPEJSKIEJ DO WPROWADZENIA RODO?

Dane osobowe są wszędzie. Stanowią je imię i nazwisko, adres zamieszkania, imienny adres e-mail, numer dowodu osobistego/prawa jazdy, numer PESEL, numer konta bankowego, adres IP czy odcisk palca. Definicja danych osobowych zawartych w RODO nie stanowi katalogu zamkniętego, za kilka lat może się więc okazać, że podany powyżej przykładowy katalog danych osobowych zostanie uzupełniony o nowe, dotychczas niezidentyfikowane elementy.

Prawie każdy spotkał się z przetwarzaniem danych osobowych. Niektórzy z nas występują jako ci, którzy te dane przetwarzają w imieniu swojego pracodawcy, częściej jednak to nasze dane przetwarza ktoś inny. Część z nas zastanawia się, czy dane te są przetwarzane w prawidłowy sposób. Tego typu wątpliwości pojawiają się zwłaszcza wtedy, gdy po raz kolejny słyszymy o kradzieży danych, zgubionym pendrive czy kradzieży tożsamości. ►

PROSTE RODO

Czym zatem jest słynne RODO, o którym słyszymy od prawie dwóch lat? RODO to nic innego jak przepisy UE, które systematyzują zasady przetwarzania danych osobowych i określają nie tylko podstawowe zasady tego przetwarzania, ale i wysokość kar za ich nieprzestrzeganie.

RODO reguluje przede wszystkim to, kiedy przetwarzanie danych jest zgodne z prawem. Wyznacza więc w art. 6 RODO katalog sytuacji, gdy dane możemy przetwarzać. Dane osobowe zawsze można przetwarzać na podstawie zgody osoby, której te dane dotyczą. Ważne jest jednak, aby zgoda ta była zgodą dobrowolną. Ta wymagana prawem „dobrowolność” powoduje, że bardzo często zgoda w stosunkach pracy negowana jest ze względu na nierówność stron, tj. pracodawcy i pracownika w stosunku pracy¹. Zgoda ta nie musi mieć formy pisemnej, zgodnie z RODO może być bowiem wyrażona poprzez „dobrowolne, konkretne, świadome i jednoznaczne okazanie woli”. Dla celów dowodowych powinna być ona jednak w formie pisemnej lub możliwa do innego udowodnienia – np. poprzez zaznaczenie opcji. Warto w tym miejscu dodać, że zgodnie z zasadą głoszoną przez RODO wszelkie pola wyboru w systemach informatycznych nie mogą być domyślnie zaznaczone.

Dane osobowe mogą być przetwarzane zgodnie z prawem także w sytuacji, gdy osoba jest stroną umowy lub gdy podejmowane są działania w celu zawarcia tej umowy. Warunkiem przetwarzania danych osobowych jest w takim przypadku jednoczesne spełnienie trzech warunków, tj.:

- umowa musi istnieć,
- jej stroną musi być osoba, której dane są przetwarzane,
- do wykonania tej umowy niezbędne musi być przetwarzanie danych.

Klasycznym przykładem tego typu przetwarzania danych osobowych jest umowa zawarta w ramach świadczenia usług telekomunikacyjnych.

RODO dopuszcza także przetwarzanie danych osobowych na podstawie istniejącego przepisu prawa. Może to być Kodeks pracy, który wyraźnie określa, jakie dane osobowe kandydata do pracy i pracownika może przetwarzać pracodawca, może to być także Ustawa z dnia 4 października 2018 roku o pracowniczych planach kapitałowych (Dz. U. 2018, poz. 2215) lub inne ustawy czy rozporządzenia, które wyraźnie nakładają obowiązek przetwarzania danych osobowych w ściśle określonym celu i zakresie.

Prawnie uzasadniony interes tego, który dane osobowe przetwarza, jest także przesłanką legalizującą przetwarzanie. Istotnym jest jednak wyraźne określenie tego prawnie uzasadnionego interesu i rozważenie, czy nie narusza on praw i wolności osób, których dane są przetwarzane (test równowagi).

WIZERUNEK A RODO

W praktyce na podstawie prawnie uzasadnionego interesu może być wprowadzony monitoring obiektu. Celem jego wprowadzenia jest zapewnienie bezpieczeństwa osób,



mienia, a także danych osobowych czy informacji. Prawnie uzasadniony interes będzie dopuszczał także możliwość przetwarzania zamieszczonego w identyfikatorze wizerunku pracownika. Istnieje jednak pewien warunek: obowiązek posługiwania się takim identyfikatorem będzie wynikał z przepisów prawa lub wewnętrznych regulaminów obowiązujących w firmie.

W niektórych sytuacjach pracodawca, chcąc zgodnie z prawem przetwarzać dane osobowe w postaci wizerunku swojego pracownika, będzie musiał posiadać jego zgodę. Klasycznym przykładem jest umieszczenie zdjęcia pracownika na stronie internetowej. W katalogu danych pracownika, które pracodawca może przetwarzać, kodeks pracy nie wskazuje wizerunku. W związku z powyższym pracodawca może umieścić zdjęcie pracownika na stronie, jeżeli będzie posiadał dobrowolną zgodę pracownika (najlepiej pisemną). Dobrowolność zgody w tym konkretnym przypadku oznacza, że osoba taka nie może odczuć negatywnych skutków jej nieudzielenia.

NARUSZENIE OCHRONY DANYCH

Co jeszcze jest tak istotnego w rozporządzeniu o ochronie danych osobowych, o czym warto wspomnieć? Jednym z ważniejszych aspektów RODO jest uregulowanie zasad postępowania wtedy, gdy dojdzie do naruszenia ochrony danych osobowych – czyli w sytuacji, gdy zostaje naruszone bezpieczeństwo, którego skutkiem jest przypadkowe lub niezgodne z prawem zniszczenie, utracenie, zmodyfikowanie,



Prawnie uzasadniony interes tego, który dane osobowe przetwarza, jest także przesłanką legalizującą przetwarzanie. Istotnym jest jednak wyraźne określenie tego prawnie uzasadnionego interesu i rozważenie, czy nie narusza on praw i wolności osób, których dane są przetwarzane.

¹ Urząd Ochrony Danych Osobowych, „Ochrona danych osobowych w miejscu pracy. Poradnik dla pracodawców”, październik 2018, s. 9.

RODO INFORMUJE

Jeżeli nie mamy już wątpliwości, że do naruszenia bezpieczeństwa danych doszło, co powinniśmy zrobić? W pierwszej kolejności trzeba niezwłocznie poinformować osobę odpowiedzialną za ochronę danych osobowych w firmie o zdarzeniu. Należy przekazać jej jak najwięcej informacji o zdarzeniu, tak aby osoba ta podjęła właściwe działania, do których obowiązuje ją RODO. Działaniami takimi może być obowiązek poinformowania Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych – mamy na to 72 godziny po stwierdzeniu naruszenia. Istnieje ponadto obowiązek poinformowania o takim zdarzeniu osoby, których dane „wyciekły”.

I to jest chyba jedna z głównych zalet RODO – podmiot danych ma być informowany. Jest to niezwykle istotne, umożliwia bowiem osobie, która stała się ofiarą wycieku danych, podjęcie koniecznych działań zmierzających do zminimalizowania ryzyka zmaterializowania się potencjalnych niekorzystnych skutków. Takimi działaniami może być na przykład zarejestrowanie się w bazie prowadzonej przez Biuro Informacji Kredytowej lub zastrzeżenie dowodu osobistego. Oby jednak do takich sytuacji dochodziło jak najrzadziej. ▀

Ludzie dzielą się na dwie kategorie: na tych, którzy już dzisiaj dane przed wysłaniem zabezpieczają hasłem, oraz na tych, którzy dopiero będą zabezpieczać.

nieuprawnione ujawnienie danych osobowych lub nieuprawniony do nich dostęp. Klasycznym przykładem naruszenia może być zgubienie laptopa lub pendrive'a – jeżeli nośniki te nie były odpowiednio zabezpieczone (zaszyfrowane), to istnieje bardzo poważne ryzyko, że doszło do naruszenia praw i wolności osób fizycznych, ponieważ dane mogły zostać odczytane i wykorzystane przez osobę nieupoważnioną.

Kolejnym przykładem, niestety nagminnym, jest wysłanie wiadomości e-mail do nieprawidłowego odbiorcy. I znowu – jeżeli dane były zabezpieczone, ryzyko naruszenia jest niewielkie. Jeżeli jednak e-mail nie był w żaden sposób zabezpieczony, a zawierał dane osobowe, naruszenie mamy prawie pewne. Dlatego uważam, że ludzie dzielą się na dwie kategorie: na tych, którzy już dzisiaj dane przed wysłaniem zabezpieczają hasłem, oraz na tych, którzy dopiero będą zabezpieczać.

Do naruszenia dochodzi także w sytuacji, gdy niefrasobliwie wyślemy e-maila w opcji DW (do wiadomości) zamiast w opcji UDW (ukryj do wiadomości). Zapominamy, że imienny adres mailowy drugiej osoby to także dane osobowe, które podlegają pod reżim RODO. Ujawniając ten adres szerokiemu kręgowi osób, możemy także ujawniać dane osobowe, a tym samym – łamać prawo.

Na podstawie prawnie uzasadnionego interesu może być wprowadzony monitoring obiektu. Celem jego wprowadzenia jest zapewnienie bezpieczeństwa osób, mienia, a także danych osobowych czy informacji.

FINANSOWANIE WÓZKÓW WIDŁOWYCH

Twój magazyn dzięki wózkom widłowym Linde sfinansowanym przez SG Equipment Leasing Polska może być jeszcze bardziej nowoczesny i lepiej sprostać wyzwaniom konkurencji.

Finansujemy nowe, a także używane wózki widłowe oraz szerokie spektrum maszyn i pojazdów.

+48 608 537 700, anna.rybacka@sgef.pl

www.sgef.pl



THE FUTURE IS YOU



SOCIETE GENERALE
Equipment Finance



Życzymy Państwu, aby nadchodzące Święta Wielkanocne, chociaż tak inne niż zwykle, były pełne nadziei, miłości oraz wiary w lepsze jutro. Niech ten czas napęlni nas spokojem i da siłę w pokonywaniu trudności oraz pozwoli z ufnością spojrzeć w przyszłość. Wszystkim naszym Klientom, Kontrahentom i Pracownikom życzymy wszelkiej pomyślności oraz dużo zdrowia!

Linde