

Linde

LindePartner

ZAAWANSOWANE TECHNOLOGIE I EKONOMICZNE ROZWIĄZANIA W BRANŻY LOGISTYCZNEJ

NEWS

NOWY ZWINNY D06

Wózek podwójnego składowania
prowadzony pieszo

NEWS

PRUSZCZ GDAŃSKI

Nowo otwarty oddział Linde

LIFESTYLE

WROCŁAW - MIASTO NAD ODRĄ

Podróże kształcą

Linde PARTNER

NEWAG - NOWY SĄCZ

Polska firma ze 130 letnią historią

Linde PARTNER

ALMA ALPINEX

Polski, rodzimy kapitał

NEWS

WÓZ KONNY

Technologia napędu elektrycznego

TEMAT NUMERU

CZŁOWIEK i WIBRACJE

„Dzięki kombinacji rozmaitych osiągnięć technologicznych, jesteśmy w stanie coraz lepiej dbać o zdrowie pracowników. Jest to niezwykle istotne, ze względu na to, że wstrząsy i wibracje powodują szczególne obciążenia dla kręgosłupa operatora. ”

DLACZEGO SŁOŃ JEST SZARY



Certyfikowane Wózki



CERTYFIKOWANY PRZEZ LINDE UŻYWANY PRZEZ STASZKA NOWAKA

Rozwój i sukces przedsiębiorstwa wymaga najwyższej jakości sprzętu do obsługi logistycznej. Jeśli nie jesteś w stanie uzasadnić inwestycji w nowe maszyny, certyfikowane przez Linde wózki używane są doskonałą cenowo alternatywą. Kupując wózek bezpośrednio od producenta otrzymasz najwyższą jakość produktu wraz ze świadectwem pochodzenia wózka i udokumentowaną ilością przepracowanych motogodzin.

Pełna oferta certyfikowanych przez producenta i gotowych do odbioru wózków Linde tylko na www.lindebazar.pl oraz w wydawanym przez Linde folderze Nowa Oferta.

OGÓLPOLSKA INFOLINIA +48 22 420 61 40

Linde. Przejdź na naszą stronę!
www.linde-mh.pl



W tym roku lato skończyło się wyjątkowo szybko. Na osłode tych szarych dni, które nadeszły stanowczo za wcześnie, prezentujemy nowy numer Linde Partnera.



Człowiek i wibracje

Tym razem na temat numeru wybraliśmy kwestię bardzo istotną dla wszystkich użytkowników wózków widłowych, a mianowicie wibracje. W artykule na stronie 9 wyjaśniamy jak tę kwestię regulują przepisy prawne, przybliżamy wpływ wibracji na ludzkie zdrowie oraz opisujemy rozwiązania, które znacząco obniżają ich poziom, a tym samym chronią operatorów i poprawiają tak ważny komfort ich pracy. Jest to o tyle istotne, że dobre pod względem technologicznym warunki pracy zmniejszają ryzyko wypadków, które powodują uszkodzenia pojazdów i transportowanych towarów. Zmniejszenie drgań zabezpiecza więc infrastrukturę oraz towary, przez co przyczynia się również do ochrony środowiska. Na zadbanie o jak najniższy poziom wibracji, skorzystają więc wszyscy.



Dotychczas wraz z Linde Partnerem zabieraliśmy Was w najdalsze zakątki świata. Byliśmy z wizytą na Litwie i Łotwie, w Indiach Południowych czy w krainie Basenu Karpackiego Węgier. Niejednokrotnie zachwycaliśmy się obcymi skarbami, zapominając jednocześnie o własnych, rodzimych, znajdujących się tuż, tuż, zaledwie na wyciągnięcie ręki. W tym numerze prezentujemy miasto, które każdy powinien odwiedzić, bo jest tego naprawdę wiele – Wrocław zaprasza na stronę 24.



Pierwszym partnerem biznesowym, który został przedstawiony w bieżącym numerze jest firma Newag – spółka z już ponad wiekową historią. Determinacja w ciągłym podwyższaniu jakości usług i produkcji oraz odwaga w sięganiu po nowoczesne rozwiązania, wreszcie bogata, stale rozbudowywana baza produkcyjna to fundament, na którym spółka opiera dziś swoją pozycję lidera. Warto zapoznać się z kolejami losu producenta lokomotyw, lidera w branży taboru kolejowego oraz z wyzwaniem jakie sobie wciąż stawia. Więcej o historii i osiągnięciach tego partnera na stronie 14.



Drugi partner biznesowy, którego także należy podziwiać za niezwykle upór i niesamowitą wytrwałość w walce o sukces, to spółka ALMA ALPINEX. Poradziła sobie w wyjątkowo ciężkich czasach przemian, pokonała wiele przeciwności losu i finalnie odniosła zwycięstwo. Po bardzo trudnych sytuacjach, którym musiała stawić czoła, w 2004 roku wkroczyła wreszcie na stabilną ścieżkę wzrostu sprzedaży, stabilności finansowej i poprawy wskaźników rentowności. Do poznania jej historii oraz działalności zapraszamy na stronie 32.



Dla fanów technologicznych nowinek przygotowaliśmy w tym numerze prezentację nowego, niezwykle zwinnego wózka podwójnego składowania, prowadzonego pieszo – strona 4. W innym artykule, ze strony 38, przedstawiamy karety od Aagland, wyposażone w technologię elektrycznego napędu od Linde Material Handling. Warto dowiedzieć się więcej o tej ciekawej alternatywie dla karety zaprzęganej w konie.



Oczywiście, nie zabrakło w tym numerze także sekcji Dzielimy się wiedzą. Tym razem ekspert w projektach tworzenia i zarządzania zespołami sprzedaży przez pryzmat biznesu spogląda na temat ontologii, czyli nauki o definiowaniu, opisywaniu i wyjaśnianiu rzeczy i zjawisk. Wyjaśnia dlaczego jest to tak ważne, zwłaszcza przy prowadzeniu biznesu (strona 36).



Na zakończenie z radością i dumą chcieliśmy pochwalić się nowo otwartym oddziałem Linde w Pruszcze Gdańskim, do którego serdecznie wszystkich zapraszamy (strona 23).

Życzymy przyjemnej lektury w te coraz chłodniejsze, jesienne wieczory!



ZAMÓW NASZE BEZPŁATNE WYDAWNICTWA:

Jeśli chcesz otrzymywać bezpłatnie nasze wydawnictwa bezpośrednio do swojej skrzynki pocztowej lub na e-mail **daj nam znać: marketing@linde-mh.pl**

- Biuletyn „nowaOferta” – miesięcznik z aktualną ofertą certyfikowanych wózków używanych wyselekcjonowanych i serwisowanych przez Linde Material Handling Polska
- Magazyn „LindePartner” jest kwartalnikiem branży TSL. Przeczytasz w nim o nowoczesnych zagadnieniach związanych z logistyką, a także o nowinkach w zakresie oferty Linde oraz partnerów biznesowych
- Zapraszamy do subskrypcji naszego LindeNewslettera

Więcej informacji na stronie: www.linde-mh.pl

BĄDŹ NA BIEŻĄCO • ZDOBĄDŹ PRZEWAGĘ • WYPRZEDŹ KONKURENCJĘ

Redaktor naczelny: Marcin Zarzecki
Redakcja tekstów: Monika Jamiólkowska
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

Nakład: 10 000 egz.

WYDAWNICTWO BEZPŁATNE
Wszelkie prawa zastrzeżone
All rights reserved Copyright© 2008-2013
Linde Material Handling Polska Sp. z o.o.



NOWY ZWINNY D06

Najnowsze rozwiązanie od Linde

Wózek podwójnego składowania prowadzony pieszo
D06, D08 – Udźwig 600 – 800 kg

Seria: 1160

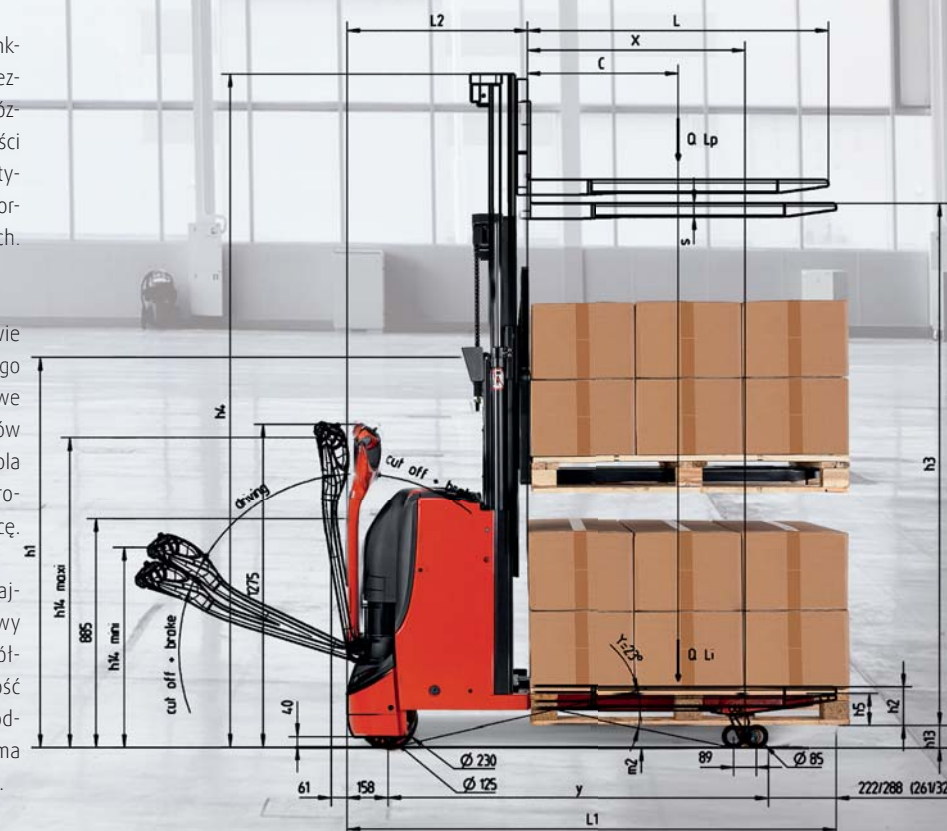
Bezpieczeństwo: Długi dyszel z niskim punktem mocowania do ramy zapewnia dużą i bezpieczną odległość pomiędzy operatorem i wózkiem. Funkcje żółtawej i proporcjonalnej prędkości oraz bezpiecznego podnoszenia zapewniają optymalny poziom bezpieczeństwa podczas transportowania i składowania w ciasnych obszarach. Niski profil chassis chroni stopy operatora.

Wydajność: Wózek D08 może pobierać dwie palety na raz przy uwzględnieniu maksymalnego udźwigu 1800 kg. Innowacyjne koła podporowe zapewniają optymalne połączenie parametrów stabilności i trakcji w każdej sytuacji. Kontrola masztu OptiLift® zapewnia dokładne, w pełni proporcjonalne podnoszenie oraz cichą i płynną pracę.

Komfort: Wszystkie elementy sterowania znajdujące się na główce dyszla mogą być w łatwy sposób obsługiwane jedną ręką. Przycisk zółtawiej prędkości oferuje najwyższą zwrotność w ciasnych pomieszczeniach. Wiele miejsc odkładanych na narzędzia do pracy takich jak taśma stretch ułatwia wykonywanie zadań operatora.

Niezawodność: Solidna konstrukcja wózka podwójnego składowania D08 sprawia, że można na nim polegać. Pokrywa silnika z tworzywa Extraal® jak również solidne chassis są niezwykle trwałe i odporne na zniszczenia. Wytrzymałe maszt i karetki wideł zostały wykonane z wysokiej jakości walcowanej stali przyczyniając się do długiej, bezawaryjnej pracy wózka oraz do łatwej i bezpiecznej obsługi ładunków.

Dostęp serwisowy: Innowacyjne koła podporowe nie wymagają regulacji. Ponadto, bezobsługowy silnik prądu zmiennego redukuje koszty serwisowe. Parametry mogą być indywidualnie dostosowywane do wymagań operatora poprzez system CAN-bus. Serwisant poprzez system CAN-bus posiada szybki i prosty dostęp nie tylko do danych wózka ale także do wszystkich głównych podzespołów.



Wypożyczenie standardowe

- Długi dyszel z niskim punktem mocowania
- Amortyzacja krańcowa dyszla
- Pokrywa silnika oraz baterii z tworzywa Exxtral®
- Żółwia prędkość
- Bezpieczny system podnoszenia
- OptiLift® proporcjonalna prędkość podnoszenia
- Osłona dłoni operatora z tyłu maszty (poliwęglanowa lub krata)
- Osłona siłownika podnoszenia
- Bezobsługowy silnik AC
- Sterownik Linde LAC
- Architektura CAN-bus
- Hamulec elektromagnetyczny
- Automatyczny hamulec postojowy
- Koło napędowe poliuretanowe lub z syntetycznej gumy
- Pojedyncze, poliuretanowe koła ładunkowe
- Długość wideł: 1150mm
- Rozstaw wideł po zewnętrznej krawędzi: 540mm
- Miejsce odkładcze za klipsem (D08)
- Wyświetlacz wielofunkcyjny
- Kluczyk lub LFM Go (dostęp przez PIN)

- Ochrona do -10°C
- Pionowa wymiana baterii 2 PzS-B w D06 (l=709 mm)
- Pionowa wymiana baterii 2 PzS w D08 (l=764 mm)
- Wstępne uniesienie
- Klakson

Wypożyczenie opcjonalne

- Alternatywne koła napędowe
- Podwójne koła ładunkowe
- Pionowa wymiana baterii 2 PzS-B (D08)
- Różne maszty Standard z maksymalną wysokością podnoszenia 2024 mm
- Alternatywne długości oraz szerokości wideł
- Krata ochronna ładunku
- Linde Fleet Management (LFM)
- Wersja mroźnicza do -35°C
- Automatyczny system nawadniania
- Wbudowany prostownik
- Prostownik wysokiej częstotliwości

Inne opcje dostępne na zapytanie

Najwytrzymalsze opony do wózków widłowych

camoplast
solideal



Solideal MAGNUM

Wysoka wytrzymałość na zużycie
Zwiększona stabilność
Dostępna w wersji niebrudzącej
i wersji do szybkiego montażu

Solideal XTREME

Zwiększony okres eksploatacji o 30%
Poziom wibracji zmniejszony o 25%
Stabilność boczna poprawiona o 20%
Zmniejszone opory toczenia o 10%

SOLIDEAL POLSKA S.A. www.solideal.pl

www.camoplastsolideal.com



Korzyści / Cechy główne

Bezpieczeństwo

- Funkcja automatycznej prędkości dostosowuje prędkość jazdy w zależności od odległości pomiędzy operatorem a wózkiem, operowanie staje się komfortowe i produktywne
- Automatycznie uruchamiany hamulec przy krańcowych położeniach dyszla
- Zamortyzowany powrót dyszla do pozycji pionowej zapobiega uderzeniu o pokrywę silnika
- Długi dyszel z niskim punktem mocowania



System podnoszenia

- Kontrola masztu OptiLift® umożliwia dokładne, w pełni proporcjonalne sterowanie podnoszeniem, a także płynną i cichą pracę
- Miękkie ładowanie widel chroni ładunek podczas opuszczania
- Niezależny od głównego podnoszenia, system wstępnego unoszenia
- Maksymalna wysokość podnoszenia do 2024 mm
- Maksymalny udźwig przy podwójnym składowaniu: 600 kg (D06) i 800 kg (D08) na górnych widłach/1000kg na dolnych widłach

Obsługa

- Kompaktowe oraz wytrzymałe chassis zapewnia łatwą obsługę w wąskich pomieszczeniach
- Przycisk żółtej prędkości zapewnia wysoką zwrotność w ciasnych pomieszczeniach z dyszlem w pozycji pionowej
- Długie ramie dyszla redukuje wysiłek operatora

Układ hamulcowy

- Wysoko wydajny mechaniczny hamulec aktywowany podczas gdy dyszel jest całkowicie podniesiony lub opuszczony
- Automatyczny hamulec elektryczny aktywowany podczas puszczenia przełącznika jazdy lub po zmianie kierunku jazdy
- Wózek zwalnia, aż do całkowitego zatrzymania – pozostając pod całkowitą kontrolą przez cały czas
- Brak staczania się podczas ruszania ze wzniesienia

Charakterystyka jazdy

- Kompaktowy, wydajny i bezobsługowy silnik prądu zmiennego o mocy 1.2 kW
- Maksymalna prędkość jazdy 6 km/h (regulowana)
- Innowacyjne koła podporowe oferują maksymalną prędkość oraz stabilność nawet przy ciężkich aplikacjach takich jak załadunek/rozładunek



Baterie i prostowniki

- 2 PzS-B najbardziej kompaktowy (l2=709 mm) lub 2 PzS z pojemnością do 250 Ah, nadaje się do pionowej wymiany baterii
- Łatwe i elastyczne ładowanie akumulatora – dostępne z opcjonalnym wbudowanym prostownikiem wraz z wtyczką, którą można podłączyć do każdego dogodnego gniazda

Sterowanie

- Oddzielne przełączniki do sterowania wstępnym unoszeniem i głównym podnoszeniem
- OptiLift® proporcjonalne sterowanie podnoszeniem
- Żółwia prędkość zapewnia wysoką zwrotność w wąskich pomieszczeniach
- Wszystkie elementy sterowania są ergonomicznie zintegrowane z główką dyszla

Konserwacja

- Nie wymagające regulacji koła podporowe
- Bezobsługowy, odporny na wilgoć i zapylenie silnik prądu zmiennego
- Architektura CAN-bus pozwala na szybki i łatwy dostęp do wszystkich danych wózka oraz umożliwia regulację jego parametrów
- Szybki i wygodny dostęp do głównych podzespołów wózka poprzez przednią pokrywę



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.

Nasze produkty:

- ☐ baterie trakcyjne
- ☐ prostowniki trakcyjne
- ☐ profesjonalne akumulatory

HOPPECKE Baterie Polska Sp. z o.o.
 ul. Składowa 13
 62-023 Żerniki k. Poznania
 Tel.: +48 61 64 65 000
 Fax: +48 61 64 65 001
www.hoppecke.pl



„Pani Dagmara Polowczyk z firmy GKN Driveline Polska Sp. z o.o., pracująca na stanowisku Specjalisty ds. BHP opowiedziała nam na podstawie dwóch prostych przypadków, jak poradzić sobie z tematem wibracji w świetle polskiego prawa.”

CZŁOWIEK I WIBRACJE

Jak w praktyce poradzić sobie z tematem wibracji na wózku widłowym

Temat wibracji pojawia się coraz częściej w branży wózków widłowych i niejednokrotnie towarzyszy mu wiele pytań. Chcąc rozjaśnić niektóre kwestie, w niniejszym artykule opisano „sytuację z życia wziętą”. Zgłębiając temat dodatkowo odkryliśmy, że wiele istniejących publikacji omawia problem wibracji w sposób ogólny, nie uwzględniający polskiego prawa. To właśnie to odkrycie zrodziło pomysł napisania niniejszego artykułu, którego nie należy traktować wiążąco, lecz jedynie jako wskazówkę do zapoznania się z obowiązującymi przepisami.

Oddział firmy GKN w Oleśnicy ma obecnie flotę 40 wózków Linde oraz innych urządzeń, które są źródłem drgań mechanicznych.

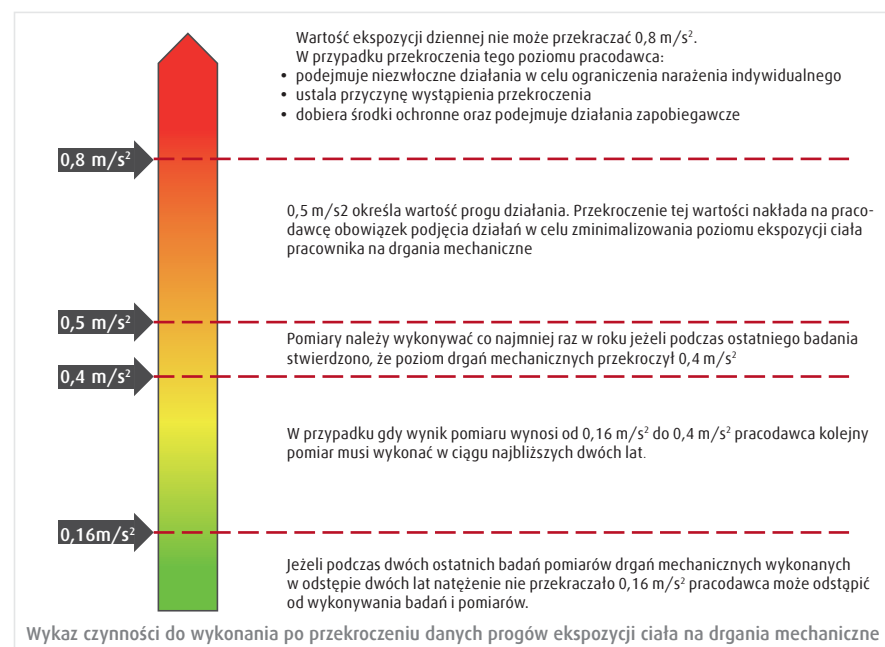
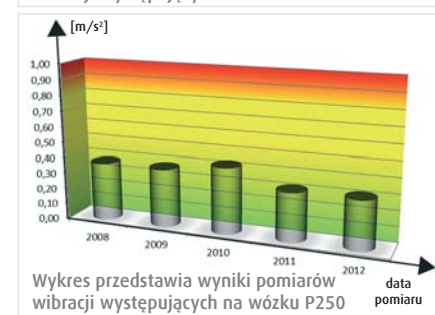
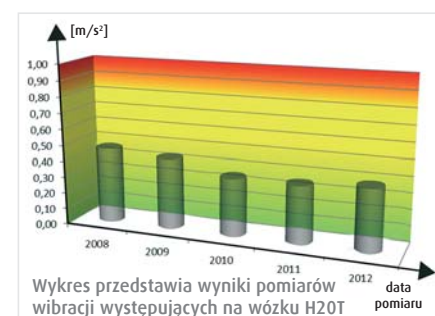
Jak zatem poradzić sobie z taką ilością maszyn? Jak określić, na których maszynach występują drgania? Kiedy i jak często prowadzić badania?

Pani Dagmara Polowczyk z firmy GKN Driveline Polska Sp. z o.o., pracująca na stanowisku Specjalisty ds. BHP opowiedziała nam na podstawie dwóch prostych przypadków, jak poradzić sobie z tematem wibracji w świetle polskiego prawa.

„Prawo nakazuje, aby po zapoznaniu się z wynikami pomiarów, pracodawca niezwłocznie poinformował pracowników narażonych na oddziaływanie czynników szkodliwych o aktualnych wynikach badań. Wraz z ich przekazaniem pracodawca zobowiązany jest wyjaśnić ich znaczenie oraz wpływ na zdrowie pracownika.”

– Pani Dagmara Polowczyk

Gdy do naszego zakładu pracy dostarczana jest nowa maszyna, mamy prawny obowiązek stworzyć ocenę ryzyka. Zgodnie z prawem każdy producent maszyn, w tym wózków widłowych, zobowiązany jest do określenia w instrukcji obsługi wielkości drgań mechanicznych występujących na urządzeniu. Dzięki temu pracodawca, czyli my, otrzymuje bezpośrednią informację o przewidywanym poziomie wibracji. Ponieważ ów poziom, określony w instrukcji, został wykonany w warunkach doświadczalnych zgodnie z normą, a nie w docelowym miejscu pracy, należy pamiętać, że prawo nakłada obowiązek wykonania pomiarów czynników szkodliwych w terminie do 30 dni od dnia rozpoczęcia pracy urządzenia. Warto zatem przy wyborze wózka zwrócić uwagę na poziom wibracji zapisany w instrukcji. Z doświadczenia wiemy, że maszyna, która ma podany w instrukcji niższy poziom wibracji niż konkurencja, będzie miała również mniejsze wibracje mierzalne w miejscu pracy. Idąc dalej, jeżeli na danym urządzeniu występują drgania mechaniczne, zobowiązani jesteśmy do stworzenia harmonogramu badań dla danego urządzenia. Harmonogram badań obejmuje daty i wyniki pomiaru czynnika szkodliwego. Po otrzymaniu wyników organizujemy spotkania z pracownikami, którym przedstawiane są rezultaty owych badań, ich znaczenie oraz wpływ na



zdrowie. Prawo nakazuje, aby po zapoznaniu się z wynikami pomiarów, pracodawca niezwłocznie poinformował pracowników narażonych na oddziaływanie czynników szkodliwych o aktualnych wynikach badań. Wraz z ich przekazaniem pracodawca zobowiązany jest wyjaśnić ich znaczenie oraz wpływ na zdrowie pracownika. Tak więc, wyniki te omawiamy również na komisji BHP, w skład której wchodzi: pracodawca, przedstawiciele pracowników oraz społeczni inspektorzy pracy. Komisja ma za zadanie przeanalizowanie problemu drgań oraz reakcję w razie występowania przekroczeń, np. poziomu wibracji. Pierwszym etapem pracy komisji po wykryciu przekroczenia jest zatrzymanie pracy danego urządzenia, a następnie szukanie przyczyny źródłowej oraz jej wyeliminowanie w celu zminimalizowania poziomu drgań mechanicznych.

Na przestrzeni ostatnich lat wyniki pomiarów poziomów wibracji wpłynęły na zmiany w infrastrukturze naszej firmy. Dokonałmy regeneracji posadzki oraz zredukowaliśmy prędkości przejazdowe w celu obniżenia poziomu wibracji. Na dzień dzisiejszy oddział GKN w Oleśnicy może pochwalić się poziomem drgań spełniającym rygorystyczne wymagania prawa polskiego.

Kolejnym przypadkiem, w którym należy zaktualizować ocenę ryzyka jest zmiana warunków bądź miejsca pracy. Wg ROZPORZĄDZENIA MINISTRA ZDROWIA Z DNIA 2 LUTEGO 2011 ROKU w sprawie BADAŃ I POMIARÓW CZYNNIKÓW SZKODLIWYCH DLA ZDROWIA W ŚRODOWISKU PRACY pracodawca aktualizuje oceny ryzyka oraz badania podczas każdej zmiany w wyposażeniu technicznym, w procesie technologicznym lub w warunkach wykonywanej pracy. W przypadku wystąpienia zmian wykonywane są badania kon-

trolne, mające na celu określenie, czy na danym stanowisku pracy występuje czynnik szkodliwy. Każdy wynik pomiaru musi zostać należycie zarchiwizowany, gdyż prawo wymaga, aby dane te przechowywane były przez 40 lat od daty ostatniego pomiaru. Wszystkie wyniki przepisujemy więc do karty pomiarów oraz rejestrów. W razie potrzeby owe karty i rejestry muszą zostać niezwłocznie udostępnione na pisemny wniosek pracownika, jak również byłego pracownika. Oznacza to, że każdy pracownik nawet po ustaniu stosunku pracy ma prawo do wglądu w historię i przebieg badań swojego miejsca pracy.

Terminy kolejnych badań czynnika szkodliwego zależne są od wyniku poprzedniego badania poziomu drgań mechanicznych. Etapy kontroli czynnika szkodliwego, którym są drgania mechaniczne przedstawiam na podstawie 7 prostych zasad:

1. Określenie miejsc pracy, w których występują drgania mechaniczne (ocena ryzyka zawodowego w oparciu, np. o informacje zawarte w instrukcji obsługi maszyny).
2. Wykonanie pomiarów.
3. Wypełnienie kart pomiarów i rejestru.
4. Poinformowanie pracowników o wynikach i wyjaśnienie ich znaczenia.
5. Przeprowadzenie analizy i wdrożenie programu redukującego drgania mechaniczne, jeżeli wynik jest powyżej 0,5 m/s².
6. Zatrzymanie pracy ze skutkiem natychmiastowym i wprowadzenie działań zapobiegawczych, jeżeli wynik jest powyżej 0,8 m/s².
7. Pilnowanie kolejnych terminów pomiarów.

Tak po krótko wygląda proces kontroli i przeciwdziałania wibracjom w firmie GKN, a za wyjaśnienie zagadnienia serdecznie dziękujemy Pani Dagmarze.

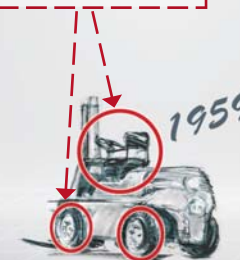
JAK ZMINIMALIZOWAĆ POZIOM EKSPOZYCJĘ CIAŁA PRACOWNIKA NA DRGANIA W MIEJSCU PRACY?

Niski poziom wibracji to większa wydajność pracowników i maszyn

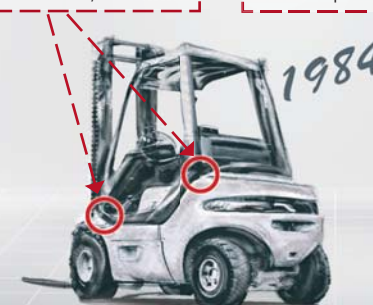
Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA GOSPODARSTWA I PRACY z dnia 5 sierpnia 2005 r. Dz. U. 157 Poz. 1318 §5.1. „Pracodawca eliminuje u źródła ryzyko zawodowe związane z narażeniem na hałas lub drgania mechaniczne albo ogranicza je do możliwie najniższego poziomu, uwzględniając dostępne rozwiązania techniczne oraz

postęp naukowo-techniczny”. Oznacza to, że już przy doborze maszyn pracodawca powinien uwzględnić ryzyko wystąpienia szkodliwych wibracji, które w późniejszym czasie mogą mieć wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo pracowników, w szczególności na układ mięśniowy i kostny, zaburzenia nerwowe i naczyniowe.

Opony oraz fotel - pierwsze elementy minimalizujące poziom wibracji



Wprowadzenie w listopadzie 1984 zawieszonych na gumowych mocowaniach kabiny



Wprowadzono do seryjnej produkcji amortyzatory osi oraz amortyzatory siłowników przechyłu



Lata sześćdziesiąte

Pierwszymi elementami wózka widłowego minimalizującymi drgania mechaniczne były opony oraz fotele. Udogodnienia te są stosowane na szeroką skalę, niemal od początku historii wózków widłowych. Nie da się ukryć, że ograniczone podejście do drgań i wstrząsów sprawiało, że operator „podskakiwał” na siedzisku nawet kilkanaście centymetrów podczas jazdy po nierównym podłożu.

Siłowniki przechyłu odizolowanie od masztu dzięki tłumiacym mocowaniom

Tłumiące mocowania nasad siłowników przechyłu



Oś napędowa oraz maszt są odizolowane od ramy dzięki amortyzatorom

Obecnie stosowane rozwiązania

Wraz z rozwojem technologii we wrześniu 2001 roku Linde wprowadziło do seryjnej produkcji amortyzatory osi oraz amortyzatory siłowników przechyłu. Takie rozwiązania otworzyły zupełnie nową drogę i spojrzenie na technologię tłumienia wibracji. Dla wytłumienia drgań pochodzących od transportowanego ładunku siłowniki przechyłu w obu mocowaniach (przy głowce tłoczyska oraz przy nasadzie siłownika) zostały dodatkowo wyposażone w absorbujące wibracje połączenia.

Aby odizolować się od wibracji generowanych przez nawierzchnię, przednia oś osadzona została na gumowych amortyzatorach. Rozwiązanie to pierwszy raz wykorzystano w przemyśle kolejowym, gdzie zdało egzamin podczas pracy przy ogromnych obciążeniach. Tylne oś również odizolowana została zawieszeniem tłumiącym wibracje.

Reasumując, w pierwszej kolejności wibracje pochłaniają gumowe opony, kolejnym etapem tłumienia szkodliwych czynników są amortyzatory obu osi.



Poradzimy sobie ze wszystkim.



Cokolwiek potrzebujesz przetransportować - Cascade posiada odpowiednie rozwiązania.

Posiadamy osprzęty do składowania, wypychania, przyciągania, chwytania, podnoszenia, obracania każdego rodzaju ładunku. Z osprzętem Cascade wózek już nie jest tylko wózkiem widłowym.

Z ponad 70-cio letnim doświadczeniem i niezrównaną jakością produktów, Cascade jest światowym liderem w produkcji osprzetów do wózków widłowych.

W przypadku zainteresowania produktami prosimy o kontakt z lokalnym przedstawicielem: Krzysztof Pacholec (+48 602 153 629) lub krzysztof.pacholec@cascorp.com

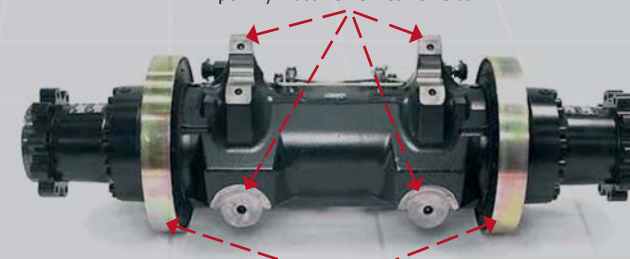


Poprzez zawieszenie masztu na przedniej osi, całkowicie odizolowano go od chassis, co sprawia, że drgania są odprowadzane w dół do podłoża.

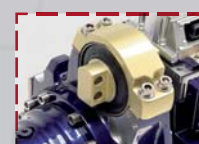
Również maszt wraz z ładunkiem został odizolowany od konstrukcji wózka poprzez amortyzatory przedniej osi oraz specjalne mocowania siłowników przechyłu. Ta nowatorska idea wózków Linde nadała

nową jakość konstrukcjom tłumiącym wibracje. Co więcej na przestrzeni ostatnich lat firma Linde zaprojektowała i wyprodukowała wiele modeli osi do przemysłu ciężkiego skutecznie absorbujących wibracje.

Oś napędowa wózka spalinowego serii 394
punkty mocowania masztu na osi



zawieszenie tłumiące wibracje



amortyzatory stosowane w wózkach elektrycznych serii 386



amortyzatory stosowane w wózkach elektrycznych serii 387/388

Wszystkie opisane rozwiązania są w standardzie, nie wymagają dodatkowych opłat i są całkowicie bezobsługowe. To dzięki kombinacji rozmaitych osiągnięć technologicznych, jesteśmy w stanie coraz lepiej dbać o zdrowie pracowników. Jest to niezwykle istotne, ze względu na to, że wstrząsy i wibracje powodują szczególne obciążenia dla kręgosłupa operatora. Prowadzą one do bólów głowy i zwyrodnień. Odbija się to negatywnie na koncentracji oraz – w następstwie problemów zdrowotnych – na satysfakcji operatora z pracy. Minimalizacja ekspozycji ciała na drgania zabezpiecza zdrowie pracownika i zwiększa jego zadowolenie.

Co więcej dobre pod względem technologicznym warunki pracy zmniejszają ryzyko wypadków, które powodują uszkodzenia pojazdów i transportowanych towarów. Zmniejszenie ludzkich drgań zabezpiecza więc infrastrukturę oraz towary, przez co przyczynia się również do ochrony środowiska.

Jak widać przedstawiony temat jest więc ważny nie tylko ze względu na regulacje prawne odnośnie dopuszczalnego poziomu wibracji. Kluczowe tutaj jest

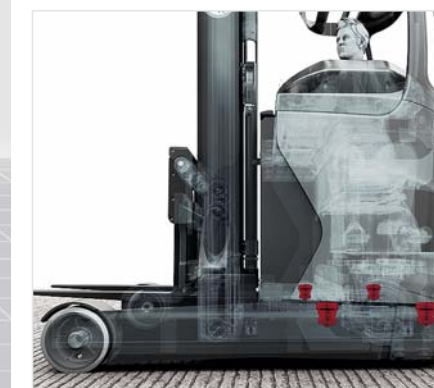
to, że owe wibracje mają wpływ na człowieka i jego zdrowie. Na pracownika, którego dobro powinno zawsze stać na pierwszym miejscu pracodawcy.

Kończąc temat wibracji zdecydowanie namawiamy do zapoznania się z Rozporządzeniami, które dogłębnie wyjaśniają zagadnienia poruszone w tym artykule.

Źródła:

1. Dyrektywa 2002/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002r. w sprawie minimalnych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczących narażenia pracowników na ryzyko spowodowane czynnikami fizycznymi (wibracji) (szesnasta dyrektywa szczegółowa w rozumieniu art. 16 ust. 1 dyrektywy 89/391/EWG) (Dz.U. L 177 z 6.7.2002, str. 13)
2. Dyrektywa 2007/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007r. (L 165, 21, 27.6.2007)
3. Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 5 sierpnia 2005r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy pracach związanych z narażeniem na hałas lub drgania mechaniczne (Dz.U. nr 157 poz. 1317 i 1318)
4. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 2 lutego 2011r. w sprawie badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz.U. nr 33 poz. 166)
5. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 listopada 2002r. w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy. (Dz.U. nr 217 poz. 1833)
6. Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 10 października 2005r. zmieniające rozporządzenie w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy. (Dz.U. 212 poz. 1769)

CZY WIESZ, ŻE...?



Nowy wózek wysokiego składowania 1120 jako jedyny w swojej klasie posiada kabinę zamontowaną na gumowych absorberach. Powoduje to zminimalizowanie drgań i wstrząsów pochodzących od ładunku oraz podłoża.



Elastycznie zamontowana platforma operatora wraz z siedziskiem oraz kierownicą tworzą razem izolującą osłonę w kształcie litery „U”. Dzięki takiemu rozwiązaniu wstrząsy i wibracje są tłumione chroniąc pracownika podczas codziennej pracy.



Oś kombi od Linde zawieszona na gumowym połączeniu izolującym wibracje i wstrząsy. Dzięki swojej konstrukcji pozwala na uzyskanie najmniejszego korytarza roboczego wózka nie tylko w swojej klasie, bo jest w stanie konkurować z wózkami trzy-kołowymi.

Opracowali:

Lukasz Lis i Jarosław Olenicz z Linde Material Handling Polska oraz Pani Dagmara Polowczyk z firmy GKN Driveline Polska Sp. z o.o..



Polska firma ze 130 letnią historią Newag - Nowy Sącz

Wymieniając filary, na których opiera się sukces Newagu, nie można pominąć 130 letniej historii zakładu. Powstał on w roku 1876, w Nowym Sączu, jako zaplecze techniczno-remontowe o nazwie Cesarsko-Królewskie Warsztaty Kolei dla nowo wybudowanej kolei Tarnowsko - Leluchowskiej o dł. 145,7 km, przebiegającej właśnie przez to miasto. Był to początek ponad wiekowej kolejarskiej tradycji, która nie tylko miastu, ale i całej Sądeckiźnie dała impuls do rozwoju.



Panorama na Cesarsko-Królewskie Warsztaty Kolei z XIX w.

Szacuje się, że na przełomie wieku XIX i XX kolejarskie rodziny stanowiły aż 30% ludności miasta. Trudno więc było nie uwzględnić tak licznej rzeszy w planowaniu urbanistycznego rozwoju.

Powstały wówczas nowe dzielnice Stara i Nowa Kolonia, zaś w ich pobliżu została zbudowana szkoła podstawowa i kościół kolejowy.

Po wybuchu I wojny światowej sądeckie warsztaty zasłynęły z budowy i remontów pociągów pancernych dla armii Austro-Węgier. Do 1920 roku nadal budowano pancerne składy, jednak równolegle prowadzono także remonty i naprawy taboru dla przewozów cywilnych. Zatrudnienie w tamtym okresie sięgnęło 1800 pracowników. Przedsiębiorstwo podzielono wówczas na wydziały: parowozowy, wagonowy i mechaniczny.

Aktywność kolejarzy nie ograniczała się jedynie do pracy w warsztatach. Mieli oni szczególny wpływ na polityczny, edukacyjny i kulturalny rozwój miasta.

Po wybuchu II wojny światowej warsztaty zostały rozbudowane przez Niemców, a Nowy Sącz stał się ważnym węzłem dla transportu wojska, broni i zaopatrzenia. W 1944 roku liczebność załogi sięgnęła 6000 pracowników. Na kilka miesięcy przed wyzwoleniem Niemcy rozebrali i wywieźli większość maszyn i urządzeń. Przed ucieczką udało im się wywieźć około 90% parku maszynowego i zniszczyć też blisko połowę budynków. Tylko i wyłącznie dzięki determinacji pracowników, którzy nie przyglądali się temu bezczynnie, udało się uratować część narzędzi, które zostały ukryte na terenie zakładu.

Późwoliło to na rozpoczęcie rejestracji pracowników już w 2 tygodnie po wyzwoleniu. Powstały nowe hale. Zmienił się zakres leceń, a lokomotywy parowe zostały zastąpione przez elektryczne.

Mimo że przedsiębiorstwo przetrwało obie wojny, dalsze koleje jego losu wcale nie były łatwiejsze i mniej kręte. Pojawiały się trudne sytuacje finansowe, ograniczone liczby zamówień, zmiany gospodarcze, prywatyzacja. Newag jednak się nie poddał i udowodnił, że jest w stanie przetrwać wszystko i pokonać każdą trudność, która tylko pojawi się na jego drodze.



Hala produkcyjna z XIX w.

Dzięki temu Newag Nowy Sącz stał się jednym z najdynamiczniej rozwijających się przedsiębiorstw w branży napraw taboru kolejowego, a od 2005 roku (w tym roku również otrzymał swoją obecną nazwę) także produkcji nowoczesnych zespołów trakcyjnych.

Determinacja w ciągłym podwyższaniu jakości usług i produkcji i odwaga w sięganiu po nowoczesne rozwiązania, wreszcie bogata, stale rozbudowywana baza produkcyjna to fundament, na którym spółka opiera dziś swoją pozycję lidera.



Nowoczesna hala produkcyjna w Nowym Sączu 2013r.



REKORDOWA PRĘDKOŚĆ na polskich torach

Wyprodukowany przez nowosądecką spółkę NEWAG S.A. elektryczny zespół trakcyjny z rodziny „Impuls” – jako pierwszy w Polsce – przekroczył prędkość 200 km/h.

Próba zrealizowana 19.02.2013 na odcinku Centralnej Magistrali Kolejowej, pomiędzy Psarami a Górą Włodowską, potwierdziła najwyższą jakość produkcji NEWAG. Czteroczonowy elektryczny zespół trakcyjny osiągnął na polskich torach nieosiągalną dotąd prędkość 211 km/h.

W pojeździe zastosowane zostały najnowocześniejsze podzespoły i rozwiązania technologiczne – dotyczy to w szczególności układu napędowego oraz systemów sterowania.

Elektryczny Zespół Trakcyjny „Impuls” jest od dwu do sześcioczonowym pojazdem niskopodłogowym, jednoprzestrzennym i bezprzedziałowym. Na polskich torach pojazdy eksploatowane mogą być do szybkości 160 km/h.

Wygodę pasażerów i wyciszone wnętrze „Impulsów” zapewniono dzięki zawieszeniu o dwustopniowym usprężynowaniu z drugim stopniem pneumatycznym. System ten skutecznie tłumi drgania pojazdu, co zapewnia wysoki komfort podróży. Niska podłoga umożliwia bardzo

łatwe wsiadanie i wysiadanie, nawet osobom o ograniczonej możliwości poruszania się. Wewnątrz pojazdu przewidziano miejsca dla pasażerów niepełnosprawnych ruchowo, miejsca dla wózków oraz podjazdy (pomosty) podłogowe dla



wózków inwalidzkich. Także toalety spełniają wymogi dla osób niepełnosprawnych ruchowo. Jednoprzestrzenny charakter pojazdu ułatwia poruszanie się, a odporne na zniszczenie wygodne fotele zapewniają wypoczynek nawet w czasie dłuższych podróży. Automatyczny system klimatyzacji i ogrzewania zapewnia komfort w każdych warunkach pogodowych. Podróż EZT

PRĘDKOŚCI NEWAG:
LOKOMOTYWA SPALINOWA: max. 100km/h
ELEKTRYCZNE ZESPOŁY TRAKCYJNE: max. 160km/h
SPALINOWE ZESPOŁY TRAKCYJNE: max. 120 km/h

„Impuls” to także bezpieczeństwo i spokój, bowiem jest on wyposażony w pełny monitoring wnętrza.

Pojazd posiada wszystkie stosowne dopuszczenia do eksploatacji, wydane przez Urząd Transportu Kolejowego. Otrzymanie świadectwa zostało poprzedzone kompleksowymi badaniami pojazdu na torze doświadczalnym Instytutu Kolejnictwa w Żmigrodzie.

Widoczny na zdjęciu pojazd jeździ obecnie w Kolejach Dolnośląskich. W ubiegłym roku NEWAG z powodzeniem wprowadził na rynek, obok wspomnianego czteroczonowego niskopodłogowego pojazdu (31WE), sześcioczonowy również z rodziny „Impuls” (35WE). Ten ostatni trafił do SKM w Warszawie.

Pojazdy z rodziny „Impuls” znajdują uznanie u klientów. Produkowane przez NEWAG zespoły trakcyjne jeździć będą już niebawem po torach południowej Polski. 28 sierpnia 2013 roku marszałkowie województw Małopolskiego, Świętokrzyskiego, Podkarpackiego i Śląskiego podpisali z NEWAG umowę na dostawę 19 trójczłonowych zestawów EZT „Impuls”. W IV kwartale br. podpisana zostanie umowa z Zachodnią Grupą Zakupową na kolejne 19 EZT.

Nowy tramwaj Newagu NEVELO

25 czerwca po ulicach Krakowa zaczął jeździć nowy tramwaj nowosądeckiego Newagu. Zaprojektowany i wykonany dzięki wsparciu finansowemu Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w ramach programu IniTech, jest prototypem tramwaju nowej generacji.

Firma Newag konsekwentnie realizuje strategię rozwoju, z roku na rok, rozszerzając ofertę produktową firmy. Dywersyfikując działalność, w ramach projektu „Opracowanie tramwaju nowej generacji na potrzeby transportu miejskiego”, Newag wyprodukował pojazd, który wyróżniać mają niskie koszty eksploatacji przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego komfortu jazdy dla pasażera.

Nevelo, bo tak nazywa się pierwszy tramwaj Newagu to w całości nowa konstrukcja. Zastosowano w nim innowacyjny układ zawieszenia - 2 człony skrajne, każdy z nich oparty na jednym wózku napędowym połączono przegubowo z członem środkowym opartym na dwóch wózkach tocznych. Odpowiednie rozmieszczenie specjalnie skonstruowanych skrętnych wózków napędowych i tocznych prowadzi do zmniejszenia nacisku poszczególnych osi na tor, redukując



zużywanie się szyn i kół. Rozwiązanie to obniży koszty eksploatacji pojazdu oraz utrzymania infrastruktury. Zastosowanie kół z gumowymi, elastycznymi przekładkami i obręczą zapewni wysoki komfort jazdy oraz ograniczy poziom hałasu.

Nowoczesny układ napędowy z elektronicznie sterowanymi silnikami prądu przemiennego da możliwość zwrotu energii do sieci trakcyjnej, co ponownie pozwoli na obniżenie kosztów eksploatacji. Pojazd jest przystosowany do wdrożenia układu gromadzenia energii opartego na superkondensatorach.

„ Nowoczesny układ napędowy z elektronicznie sterowanymi silnikami prądu przemiennego da możliwość zwrotu energii do sieci trakcyjnej, co ponownie pozwoli na obniżenie kosztów eksploatacji ”

Nevelo to trójczłonowy, przegubowy, jednokierunkowy i w całości niskopodłogowy pojazd. Ma klimatyzowane wnętrze, systemy monitoringu i informacji pasażerskiej.

Jednorazowo może przewieźć do 235 osób, w tym 60 na miejscach siedzących. Dzięki zastosowaniu elektrycznej rampy inwalidy, jest przystosowany do przewożenia osób niepełnosprawnych. Posiada specjalne, drugie drzwi dla matki z dzieckiem.

Jest to pierwszy w Polsce tramwaj, w którym w kabinie motorniczego zastosowano zwiększając widoczność, panoramiczną szybę.

Już od 25 czerwca mieszkańcy Krakowa mają szansę ocenić, jak sądecki tramwaj sprawuje się w codziennym użytkowaniu. Pojazd udostępnił nieodpłatnie krakowskiemu MPK, testowany będzie do końca grudnia br.

Projekt współfinansowany jest ze środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w ramach przedsięwzięcia IniTech, a kwota dofinansowania to 4 924 000,00 PLN.

newag
KILKA SŁÓW O NEVELO
LICZBA PASAŻERÓW: 235
CZAS TESTÓW: 06 – 12.2013
MIEJSCE PRACY: KRAKÓW



Wielosystemowa lokomotywa elektryczna GRIFFIN

Newag Gliwice jako pierwszy w kraju wyprodukował wielosystemową lokomotywę elektryczną, która może być eksploatowana w całej Europie.

E4MSU Griffin, bo o niej mowa, to pierwsza taka lokomotywa skonstruowana od podstaw w Polsce. Przeznaczona jest do prowadzenia pociągów towarowych o masie do 3200 ton, z prędkością do 160 km/h. Przystosowana jest do eksploatacji przy zasilaniu 3kV DC, 25 kV 50Hz oraz 15 kV 16²/₃ Hz.

Prace nad projektowaniem E4MSU Griffin rozpoczęły się już we wrześniu 2010 roku. W 2012 roku lokomotywa była prezentowana na Międzynarodowych Targach Kolejowych InnoTrans w Berlinie, a od maja poddawana jest testom eksploatacyjnym.

Pierwsze testy przeprowadzone przez Instytut Kolejnictwa na torze testowym w Żmigrodzie (m.in. dynamiki, układu hamulcowego, charakterystyk trakcyjnych) zakończyły się wynikiem celującym i obecnie oczekuje na świadectwo dopuszczenia do eksploatacji.

Podobnie było podczas próbnych jazd badaw-

czych prowadzonych przez PKP Cargo S.A.. Lokomotywa z powodzeniem pociągnęła skład towarowy o masie 3440 t.

Testujący ją maszyniści nie stronili od pochwał: „Jest to lokomotywa na miarę XXI wieku. Wyróżnia się doskonałym usprężynowaniem oraz bardzo dobrze zestrojonym układem napędowym, czego efektem są dobre możliwości trakcyjne i wysoki komfort jazdy.” (Paweł Pluta - PKP Cargo)

„Na uznanie zasługuje proste i ergonomiczne rozmieszczenie przyrządów na pulpicie, przestronna kabina oraz dobre wyciszenie.” (Dariusz Jurczuk - PKP Cargo)

Od 5 do 14 sierpnia Griffin był testowany na torze VUZ Velim w Czechach. Poddano go tam statycznym próbom uruchomieniowym oraz jazdom w systemach zasilania 25 kV i 15 kV AC. Pomyślne zakończenie prób to pierwszy krok przed certyfikacją na rynkach europejskich.

Griffin, który już cieszy się dużym zainteresowaniem, jest odpowiedzią NEWAGU na zróżnicowane potrzeby rynku europejskiego. Duży wachlarz możliwości transportowych i technicznych, parametry dostosowywane do indywidualnych potrzeb klienta, niskie koszty eksploatacji, technologie przyjazne środowisku i konkurencyjna cena powinny znaleźć uznanie u europejskich kontrahentów.

GRIFFIN
PREMIERA: 18 września 2012;
targi InnoTrans w Berlinie
MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ: 160 km/h.
MASA: 88t

Na zamówienie Warszawskiego Metra SIEMENS INSPIRO

W poniedziałek, 29.04.2013 pierwszy pociąg Siemens Inspiro wyprodukowany w Newag S.A. na zamówienie Metra Warszawskiego opuścił firmę.

Jest to nowoczesny, sześciomodułowy, jedno-przestrzenny skład, który wyróżnia nie tylko niskie zużycie energii oraz znaczące ułatwienia w zakresie obsługi i konserwacji pojazdów, ale przede wszystkim wysoki komfort jazdy dla pasażera.

W pociągu zastosowano cztery pary drzwi o szerokości 1400 mm, umieszczone po obu stronach każdego wagonu. Dzięki temu pasażerowie mogą sprawniej i wygodniej wsiadać i wysiadać na stacjach. Dodatkowo wszelkie urządzenia techniczne zostały przeniesione na zewnątrz pociągu tak, by maksymalnie zwiększyć powierzchnię dostępną dla pasażerów.

Pociągi produkowane są przez konsorcjum składające się z firm globalnego koncernu Siemens oraz polskiego producenta pojazdów szynowych – firmę Newag.



„Z Austrii dostajemy gotowe pudła wraz z zamontowanymi oknami, podłogą oraz przyklejoną maską przednią wraz z drzwiami awaryjnymi. Następnie w Nowym Sączu odbywa się montaż wyposażenia przedziału pasażerskiego oraz kabiny maszynisty. Na kolejnych etapach produkcyjnych montowane są: układ hamulcowy, aparatura elektryczna i elektroniczna, poszycie wewnętrzne, siedzenia i poręcze” objaśnia Grzegorz Knop, kierownik projektu.

Montaż sześcioczęściowego składu trwa 20 dni. Następnym krokiem są testy statyczne. Przy

produkcji pojazdu pracuje obecnie 150 pracowników. Ostateczny montaż odbywa się na nowoczesnej, wybudowanej specjalnie dla potrzeb tego projektu, hali o powierzchni 10 tys. m², wyposażonej w linie montażowe, na których w jednym czasie mogą powstawać różne pojazdy.

Przewoźnik, Metro Warszawskie, zamówił 35 takich 6-wagonowych składów, z czego 25 zostanie wyprodukowanych w Nowym Sączu, a 10 w Wiedniu. Co najmniej 10 składów wzmocni I linię, zaś pozostałe będą obsługiwały II linię metra.

PRODUCENT NOWOCZESNYCH POJAZDÓW SZYNOWYCH
www.newag.pl

newag
GROUP

Newag S.A. | ul. Wyspiańskiego 3 | Nowy Sącz
T. + 48 18 449 63 60 | F. + 48 18 449 63 66



HISTORIA WSPÓŁPRACY pomiędzy Linde MH Polska a Grupą Newag S.A.



Nasza historia współpracy rozpoczęła się na przełomie lat 2002 – 2003. Wówczas jeszcze ZNTK Nowy Sącz S.A. wchodził w fazę głębokich transformacji, która objęła również odświeżenie parku maszynowego.

Pod koniec 2002 roku otrzymaliśmy pierwsze zapytanie na dostawę dwóch wózków spalinowych o udźwigu 3,5t. Podczas pierwszych testów przeprowadzanych przez Klienta, zostaje zauważona i szczególnie doceniona sprawdzona technologia napędu hydrostatycznego Linde. Po przeanalizowaniu aktualnej oferty na rynku wózków widłowych, Zarząd firmy podjął decyzję o wyborze wózków Linde H35D (seria 351).

Kolejnym ważnym krokiem w historii współpracy jest ponowne zamówienie dwóch wózków spalinowych o udźwigu 3,5t w 2005 roku. Tym razem są to wózki z nowej oferty Linde 39X.

Nieustająca przemiana procesów produkcyjnych w NEWAG S.A. zrodziła w latach 2009/2010

kolejne potrzeby. Tym razem niezbędne było rozwiązanie dla transportu podzespołów oraz komponentów wykorzystywanych w produkcji pojazdów. Dokładna i szczegółowa analiza potrzeb naszego Klienta skutkuje złożeniem propozycji zakupu elektrycznego ciągnika z platformą o udźwigu 2,0t. Ów pojazd posiada komfortową kabinę operatora, która jest osadzona na ramie za pomocą amortyzujących tulei oraz bardzo wygodny, w pełni regulowany fotel operatora. Silniki jazdy w technologii AC, łatwa obsługa serwisowa oraz szybka i prosta wymiana baterii to dodatkowe plusey elektrycznego ciągnika Linde.

Następny projekt przypadł na lata 2012/2013. Tym razem nasz Klient zgłosił zapotrzebowanie na wózek widłowy do transportu stali, która to jest podstawowym materiałem w procesie napraw oraz produkcji pojazdów szynowych. Do głównych wymagań należały duży udźwig pojazdu, a jednocześnie stosunkowo nieduże

wymiary, tj. szerokość oraz rozstaw osi. Znaczenie miały również niskie koszty eksploatacyjne. Spośród wielu propozycji ostateczny wybór padł na wózek Linde z serii 394-02 EVO. Wyposażenie w napęd hydrostatyczny o zmiennej pojemności zapewnia optymalne zużycie energii. Co więcej wózek posiada system LEPS (Linde-Engine-Protection-System), który służy do monitorowania najważniejszych parametrów pracy wózka oraz system Curve Assist umożliwiający automatyczne dopasowanie prędkości jazdy wózka na skrętach.

Najnowszy projekt dla naszego Partnera to dobór wózka czołowego o napędzie elektrycznym, który przeznaczony będzie do transportu na terenie magazynu głównego, mieszczącego się w nowoczesnej hali zlokalizowanej przy głównym węźle komunikacyjnym zakładu. Poszukiwany wózek miał pracować zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz magazynu, a głównym kryterium, którym musieliśmy się kierować w poszukiwaniach

odpowiedniego modelu był korytarz roboczy w obrębie regałów wysokiego składowania. Oferując wózek elektryczny czołowy z serii 386 E16P czterokołowy, również w tym projekcie udało



nam się spełnić wszystkie wymagania i oczekiwania naszego Klienta.

Technolog zakładu NEWAG S.A. p. mgr inż. Jerzy Bil potwierdził, iż na przełomie 10 lat wózki Linde nie raz pracując w ciężkich warunkach, na trudnym podłożu (torowiska) doskonale sprawdziły się w eksploatacji, a co więcej nie stwierdzono w nich żadnych poważnych usterek.

Obecnie z niecierpliwością czekamy na kolejne projekty i wyzwania, a jednocześnie obiecujemy, że dołożymy wszelkich starań, aby nasza współpraca rozwijała się z korzyścią dla obu stron.

Dziękujemy za zaufanie, a co za tym idzie zyskanie kolejnego Partnera w biznesie. Zespół Linde, jak zawsze, pozostaje do usług!

Opracował: **Michał Schabowski**
Doradca Techniczno – Handlowy
Linde Material Handling Polska



Certyfikowane Wózki



www.lindebazar.pl

Aktualna oferta on-line certyfikowanych maszyn dostępnych od ręki!



PRUSZCZ GDAŃSKI

Nowo otwarty oddział Linde

Z wielką przyjemnością prezentujemy Państwu naszą najnowszą inwestycję

Nowo otwarty oddział Linde w Pruszczu Gdańskim, specjalizuje się w sprzedaży certyfikowanych wózków używanych Linde bezpośrednio od producenta.

W oddziale posiadamy również atrakcyjną ofertę najmu wózków widłowych. Stanowi to doskonałe rozwiązanie, jeśli potrzebujecie Państwo wózek na jeden dzień, tydzień, miesiąc czy cały rok – zawsze z możliwością przedłużenia. Dzięki dogodnej lokalizacji zapewniamy wygodniejsze warunki obsługi w regionie pomorskim.

Bogata wystawka wózków umożliwia bezpośrednie zapoznanie się z ofertą i zakup wózka od ręki!

Zapraszamy do odwiedzenia naszego oddziału w Pruszczu Gdańskim, przy ul. Przemysłowej 3.

Przed przyjazdem prosimy o telefoniczne umówienie się z naszym przedstawicielem, pod numerem telefonu: **+48 600 090 091**



Wrocław - Miasto nad Odrą

Wrocław jest stolicą Dolnego Śląska, czwartym co do wielkości polskim miastem, imponuje bogatą i wielowątkową historią, kusi licznymi zabytkami i turystycznymi atrakcjami. Jest miejscem, w którym niegdyś stykały się ze sobą różne nacje: Polacy, Niemcy, Czesi i Żydzi, tworząc w ten sposób niezwykle mieszaną tradycję, kultur i interesów. To miasto, które bardzo szybko zdobyło opinię jednego z ważniejszych i ciekawszych na mapie kulturalnej Polski.

Położenie na 12 wyspach nad drugą co do wielkości rzeką w Polsce i jej dopływami sprawia, że często nazywany jest Wenecją Północy. Wrocław, bo o nim mowa, kryje w sobie tyle skarbów, że można o nim opowiadać w nieskończoność.

Zbudowany z legend

Snują się po ulicach, skrywają w parkach, oplatają pomniki i mieszkają w zamkach. Wrocław po brzegi wypełniony jest intrygującymi legendami.

Ta, od której należy zacząć głosi, że gród we Wrocławiu założył panujący w latach 915-921 czeski książę Władysław (Vratislav I). To właśnie od jego imienia pochodzi podobno sama nazwa miasta.

Inną legendę, o szesnastowiecznej bramie łączącej kościół św. Idziego z budynkiem kapituły, tzw. Bramie Kluskowej na Ostrowie Tumskim, zna każde wrocławskie dziecko. Według niej najlepsze kluski robiła pewna zamieszkująca podwrocławska wieś gospodyni. Po jej śmierci, pogrążony w żałobie mąż udał się do miasta, by pomodlić się za jej duszę. Kiedy, by odpocząć w ten upalny dzień, przysiadł w cieniu bramy, nawiedził go bardzo dziwny sen. Śniło mu się niebo, radosne anioły i zasmucona jego cierpieniem, zmarła żona, która chcąc pocieszyć męża zesłała mu na ziemię koszyk jego ulubionych kluszek. Gdy mężczyzna się obudził i ujrzał przed sobą koszyk wspomnianych przysmaków, postanowił upamiętnić ten cud i ostatnią kluskę zostawić w kościele. Nie mógł się jednak powstrzymać i chcąc ugryźć jeszcze maleńki, ostatni kawałek ostatniej kluski, złamał sobie ząb. Nie dość, że okazała się być ona zrobiona z kamienia, to jeszcze wyskoczyła mu z rąk i przylgnęła do sławnej bramy, gdzie można ją podziwiać do dziś.

W równie bajeczny sposób tłumaczy się pochodzenie wielu innych zabytków Wrocławia.

Na przykład kamienna, zastygła w niemym krzyku głowa wystająca na wysokości 15 metrów nad ziemią z południowej wieży katedry należała według legendy do pewnego ubogiego czeladnika

Henryka, który zakochał się w córce złotnika. Gdy ojciec dziewczyny dowiedział się o jego nieuczciwym zdobyciu majątku i ostatecznie odmówił ręki swej córki młodzieńcowi, ten w napadzie szału podpalił jego dom i z wieży obserwował powstały pożar. Za karę mury pochłonęły młodzieńca, zostawiając tylko wystającą z nich głowę.

Według innej, ciekawej legendy, tzw. Mostek Czarownic zawieszony pomiędzy wieżami kościoła św. Marii Magdaleny, na wysokości 45m, co noc zamiatany jest w ramach pokuty przez dusze próżnych dziewcząt, które swoje życie spędziły na zabawie, a z niechęci do domowych zajęć odmówiły swej ręki wszystkim adoratorom.

Również legenda tłumaczy pochodzenie kamiennych postaci kilkunastu dziewcząt, które można podziwiać zastygłe w tanecznym kroku na murach w podwórzu kamienicy przy ulicy



Kręte schody we wrocławskiej kamienicy

Szewskiej 50/51. Są to podobno córki pewnej wdowy i pięć ich sąsiadek, które nie usłuchały jej zakazu tańców w Wielki Piątek i wymykając się z domu przez okno za karę skamieniały, dokładnie w momencie, gdy ostatnia z nich stawiała stopę na gzymsie.

Inna historia mówi o tym, jak to w XIX w. pewien młody wikary chcąc odwrócić złą przepowiednię, wedle której ten duchowny, który siadając w Katedrze znajdzie na swym krześle białą różę, w ciągu 3 dni umrze, przerzucił kwiat na krzesło najstarszego kanonika. Nic mu to jednak nie pomogło i trzeciego dnia został pochowany. Podobno przyczyną tego jest to, że bardzo kochający różę wrocławski biskup Wawrzyniec, zmarł od ich słodkiego zapachu, kiedy służba postanowiła sprawić mu przyjemność i wypełniła nimi sypialnię duchownego.



STOP wymianom baterii

Hawker® XFC™ Przełomowa technologia

Zwiększona ilość energii połączona z możliwością szybkiego ładowania w każdej dostępnej chwili to kluczowe parametry nowego, całkowicie bezobsługowego akumulatora **Hawker XFC**. Zaawansowana komunikacja z prostownikami wysokiej częstotliwości Hawker HF: LifeSpeed IQ™ i Life IQ™ gwarantuje najwyższą wydajność, zoptymalizowany serwis oraz zminimalizowane koszty obsługi i zużycie energii.

EnerSys
Power/Full Solutions

Centrala i marketing:

Bielsko-Biała
ul. Leszczyńska 73
43-300 Bielsko-Biała
tel. (033) 822 52 90
600 815 860
600 821 526
fax (033) 822 52 07

Biura sprzedaży:

Gdańsk
tel. 608 449 127
fax (058) 762 07 37

Poznań
tel. 604 901 562
fax (061) 650 31 16

Jelenia Góra
tel. 600 853 079
fax (075) 752 46 29

Warszawa
tel. 608 415 917
608 507 458
600 201 872

HAWKER

www.enersys-emea.com

Krasnoludkowe wieści

Nie tylko liczne legendy nadają Wrocławowi magicznego charakteru. Od dawien dawna miasto czarują wrocławskie krasnoludki, które zdążyły już niezwykle mocno wtopić się w lokalny krajobraz i zaprzyjaźnić z mieszkańcami oraz turystami. Skąd wzięły się uroczne krasnale na ulicach Wrocławia ciężko powiedzieć. Teorii jest kilka. Jedna z nich głosi, że pierwszy na świecie krasnal znalazł się i osiedlił właśnie na ziemi wrocławskiej. Był to Papa Krasnal i to właśnie on zapoczątkował ród skrzatów. Według innej historii krasnale przybyły nad Odrę, by pomóc ludziom uporać się ze złośliwym Chochlikiem.

Mimo że obie teorie dalekie są od prawdy, historia pierwszych krasnoludków jest równie ciekawa.

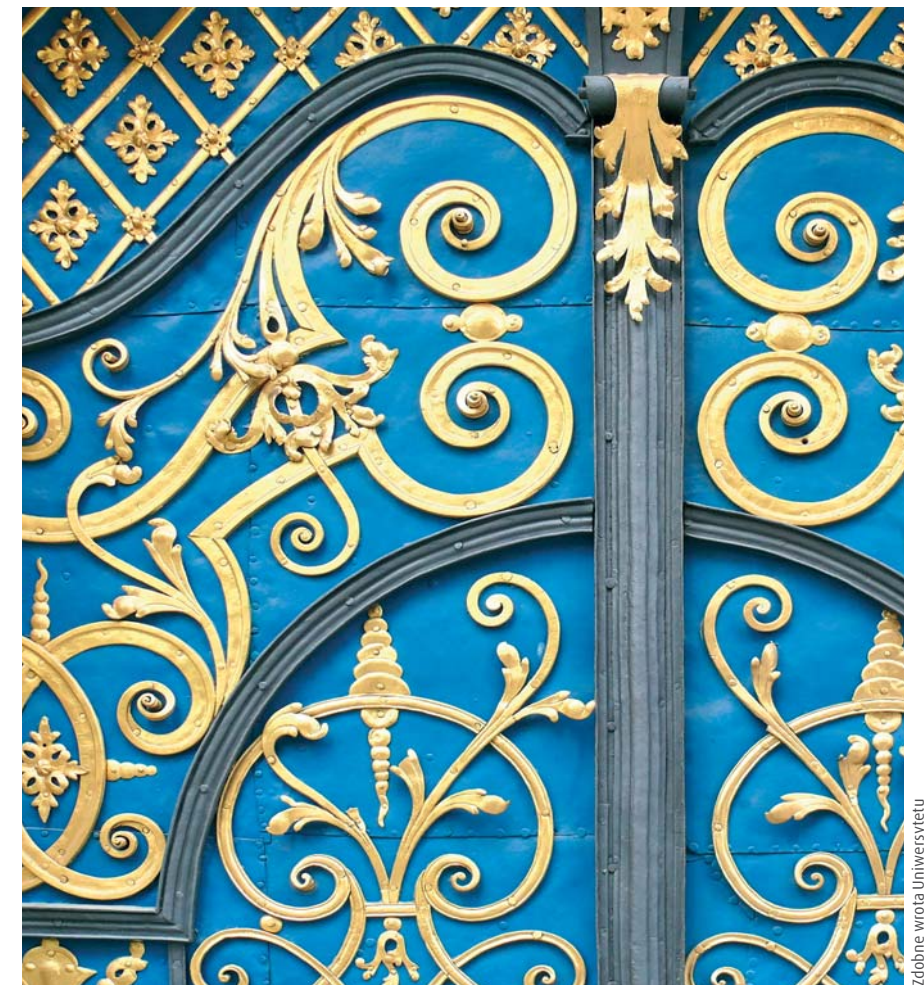
Ich przybycie do miasta datuje się na rok 1982. W nocy z 30 na 31 sierpnia na zakrywających nielegalne napisy plamach, pojawiły się dwa krasnale – pierwszy na transformatorze na Sępolinie, zaś drugi na bloku na Biskupinie. Ich pojawienie wiąże się z powstaniem Pomarańczowej Alternatywy, której symbole to kolor pomarańczowy i postać krasnala. Twórcy owych 'dzieł' chcieli pokazać w ten sposób, co myślą o cenzurowaniu wypowiedzi.

Wspomniany już opiekun wszystkich krasnali – Papa Krasnal – powstał w 2001 roku na ulicy Świdnickiej. Ów pomnik stanął w zwyczajowym miejscu happeningów Pomarańczowej Alternatywy, a ufundowany został przez Agorę. Według opinii ekspertów zgoda władz miasta na postawienie pomnika w takim miejscu i uhonorowanie w ten sposób wywrotowej w swej wymowie grupy jest precedensem na skalę światową.



Wrocławski krasnal - Pieróżnik

W związku z zadowoleniem się krasnali we Wrocławiu i nieustannie rosnącą ich liczbą (obecnie jest ich już ponad 250) powstała nawet gra miejska o nazwie Krasnalo. Zorganizowana przez firmę Honaro we współpracy z Biurem Promocji Urzędu Miasta Wrocław, z okazji II Wrocławskiego Festiwalu Krasnali, gra trwała od 10.09.2011 do 31.10.2011, a liczba graczy przekroczyła 2000



Zdobne wrota Uniwersytetu

osób! Uczestnicy podążając śladem uroczych skrzatów, brali udział w rozmaitych zabawach przemieniając się w fotografów, detektywów, a nawet historyków.

Więcej o tych sympatycznych ludkach dowiemy się z ich oficjalnej strony internetowej. Znajdziemy tam Krasnalowy Plan Miasta, listę wszystkich krasnali, a nawet będziemy mogli sprawdzić harmonogram i zapisać się na bezpłatną wycieczkę ich tropem.

Podziemne tajemnice

Podziemny Wrocław to jeden z wielkich i wciąż żywych mitów tego miasta. Według niego pod powierzchnią ulic rozciągają się lotnisko, dworzec, tunele metra, przejścia łączące schrony, szpitale i skrytki na skarby. Część z nich można zobaczyć, ale mało kto to robi, reszty zaś nie widział nikt, jednak każdy zna kogoś, kto może potwierdzić ich istnienie. Tak czy inaczej podziemne miasto z ponad 400 schronami, fortami i bunkrami wciąż budzi wiele emocji.

Spośród schronów podziemnych przyciąga uwagę ten pod Nowym Targiem. Ma on 712m² powierzchni użytkowej i był w stanie pomieścić 1000 osób. Kolejny znajduje się na Placu Polskim. Został wybudowany przed wojną, a 19 komór mogących pomieścić ponad 1000 osób, zajmuje

powierzchnię 5850m². Bunkier ma głębokość 310 cm i ściany o grubości od 78 cm do 140 cm.

Warty wspomnienia jest także posiadający 36 komór schron ze Wzgórza Partyzantów. Zajmuje 1414m², a zaprojektowany był dla 1090 osób.

Nieodłącznym elementem podziemnego krajobrazu są również tunele. Najśłynniejszy, istniejący pod rynkiem, można zobaczyć na własne oczy. Ponadto pod Wrocławiem ciągnie się ponad 1100km kanałów. Te, posiadające średnicę, która umożliwia wejście dorosłego człowieka, mają w sumie długość ponad 300 km.

Podziemne miasto obejmuje również krypty wrocławskich świętyń. Do najbardziej efektownych należą te, które rozciągają się pod kościołem św. Wojciecha przy placu Dominikańskim. Stanowią one prawdziwy labirynt podziemnych korytarzy i pomieszczeń będących miejscem wiecznego spoczynku wielu dominikanów oraz dobrodziejów zakonu. Wielkie krypty posiadają także mieszczący się przy ul. Szewskiej kościół św. Marii Magdaleny oraz elżbietańska fara przy ul. św. Mikołaja.

Najbardziej fascynującą historią cieszy się jednak krypta bonifratrów, mieszcząca w czasie oblężenia konspiracyjny szpital, w którym zakonnicy przechowywali ponad stu amerykańskich i radzieckich lotników zestrzelonych nad oblężonym miastem.

Perelki wrocławskie

Rynek to serce Wrocławia, tętniące życiem o każdej porze dnia i nocy. Zajmuje on obszar nie-regularnego prostokąta o wymiarach 207x172m, a został wytyczony w pierwszej połowie XIII wieku. Jest to jeden z największych rynków staromiejskich Europy, w którego centrum znajdują się Sukiennice oraz największy ratusz w Polsce. Jego gmach jest unikatowym w skali Europy zabytkiem architektury gotyckiej i renesansowej. W budynku ratusza, dawnej siedzibie władz miasta, mieści się obecnie Muzeum Sztuki Mieszczańskiej. Przed jego wschodnią fasadą stoi wierna kopia średniowiecznego pręgierza, przed zachodnią – pomnik poety Aleksandra Fredry. Rynek z czterech stron otaczają mieszczańskie kamienice, z których najbardziej znane są: Pod Siedmioma Elektorami, Pod Złotym Słońcem oraz Jaś i Małgosia.

Od 2003 roku corocznie na wrocławskim Rynku odbywa się Thanks Jimi Festival, podczas którego bije się rekord Guinnessa w liczbie gitarzystów wykonujących jednocześnie utwór Jimiego Hendrixa pt. "Hey Joe". W maju 2012 roku został pobity kolejny rekord, gdyż na wrocławskim Rynku zebrało się wówczas aż 7273 gitarzystów.

Pałac Królewski, znany także jako pałac Spätgenów lub zamek królów pruskich, to otoczony barokowym ogrodem zespół pałacowy stanowiący od XVIII do XX wieku rezydencję pruskich królów z dynastii Hohenzollernów. Ulokowany jest w południowej części historycznego Starego Miasta we Wrocławiu, przy ulicy Kazimierza Wielkiego, w obszarze zwanym dziś Dzielnicą Czterech Wyznań. W tej części miasta okazały i wytworny gmach pałacu stanowi wyraźną dominantę w krajobrazie. Obecnie jest siedzibą Muzeum Miejskiego Wrocławia. Część budynku zajmują pieczołowicie odrestaurowane komnaty królewskie, dwa skrzydła gmachu mieszczą wystawę „1000 lat Wrocławia”. Wspomniana Dzielnica Czterech Wyznań obejmuje ulice: Kazimierza Wielkiego, św. Antoniego, Pawła Włodkowica i św. Mikołaja. W tej części Starego Miasta w bliskim sąsiedztwie znajdują się cztery świątynie różnych wyznań: sobór prawosławny, kościół rzymskokatolicki, kościół ewangelicko-augsburski i synagoga. Dzielnica jest jedną z atrakcji turystycznych miasta – wytyczono tu dwie ścieżki turystyczne: kulturową i historyczną. Dodatkowym atutem miejsca jest bogata baza hotelowa oraz liczne klubokawiarnie, galerie i kluby muzyczne.

Kolejny punkt, którego nie może zabraknąć na naszej trasie, to gmach główny Uniwersytetu – najstarszej, założonej ponad 300 lat temu, wrocławskiej uczelni. Znajduje się on w barokowym kompleksie, tworzonym przez dawne kolegium i kościół jezuicki. Mieści się tu m.in. Muzeum Uniwersytetu Wrocławskiego, które kryje perłę



„Hala Stulecia to unikatowe miejsce na mapie Polski, gdzie historia w pełni współgra ze współczesnością. Powszechnie uznawana za jedno z najważniejszych dzieł w architekturze światowej XX wieku...”

dołnośląskiego baroku – Aulę Leopoldina oraz Oratorium Marianum, gdzie od 200 lat koncertują wybitni artyści. W obserwatorium astronomicznym w Wieży Matematycznej zobaczyć można dawne wyposażenie, m.in. XIV-wieczne astrolabium, globus nieba z XVI wieku i datowany na 1665 rok cyrkiel.

Najstarszą częścią Wrocławia, którą koniecznie należy zobaczyć jest Ostrów Tumski. Otoczony

wodami Odry dawny gród, który dał początek miastu, mieści wspaniałe zabytki architektoniczne. Najokazalsze z nich to odbudowana po wojennych zniszczeniach gotycka katedra św. Jana Chrzciciela oraz niezwykle kolegiata Świętego Krzyża i św. Bartłomieja – dwukondygnacyjny ceglany kościół halowy. Znajduje się tu również Muzeum Archidiecezjalne, które od ponad 100 lat gromadzi zabytki sztuki sakralnej, w tym słynną

Księgę Henrykowską z XIII-XIV wieku z pierwszym zdaniem zapisanym w języku polskim. Tylko tutaj nocą można zobaczyć latarnika zapalającego gazowe latarnie.

Panorama Raclawicka, autorstwa Jana Styki i Wojciecha Kossaka, jest unikatowym przedstawieniem bitwy pod Raclawicami z 4 kwietnia 1794 roku, upamiętniającym 100. rocznicę Insurekcji Kościuszkowskiej. Dzieło o wymiarach 15x114m

zostało umieszczone w specjalnie zbudowanej rotundzie, dzięki zespoleniu zabiegów malarzkich (specjalna perspektywa) i technicznych (oświetlenie, sztuczny teren, zaciemnione, kręte podejście), widzowie mogą uczestniczyć w niecodziennym spektaklu złudzeń.

Hala Stulecia to unikatowe miejsce na mapie Polski, gdzie historia w pełni współgra ze współczesnością. Powszechnie uznawana za jedno

z najważniejszych dzieł w architekturze światowej XX wieku, zaprojektowana została przez wybitnego architekta Maxa Berga. Powstała w 1913 roku z okazji międzynarodowej wystawy w 100-lecie bitwy pod Lipskiem. W momencie powstania Hala Stulecia (dawniej Ludowa) stanowiła obiekt wyjątkowy, posiadając żelbetowe przykrycie o największej rozpiętości na świecie. Sklepienie ma średnicę 1,5 razy większą od kopuły rzymskiego Panteonu, a jej waga stanowi jedynie 42% jego masy. W Hali umieszczono specjalnie dla niej zaprojektowane i wykonane przez znaną firmę Sauer (nadal istniejącą) organy o 222 rejestrach i 16706 piszczałkach (wówczas największe na świecie). Obecnie organy te częściowo wykorzystywane są w archikatedrze wrocławskiej. Niedawno, zgodnie z planami twórcy Hali, którego celem było stworzenie obiektu mającego służyć mieszkańcom Wrocławia i gościom odwiedzającym stolicę Dolnego Śląska, została ona odnowiona i powiększona o centrum kongresowe. Od 2006 roku widnieje na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO. Kompleks Hali Stulecia jest obecnie jednym z najbardziej pożądanym miejsc dla organizatorów największych wystaw, konferencji, wydarzeń kulturalnych, sportowych, kongresowych z Polski i zagranicy.

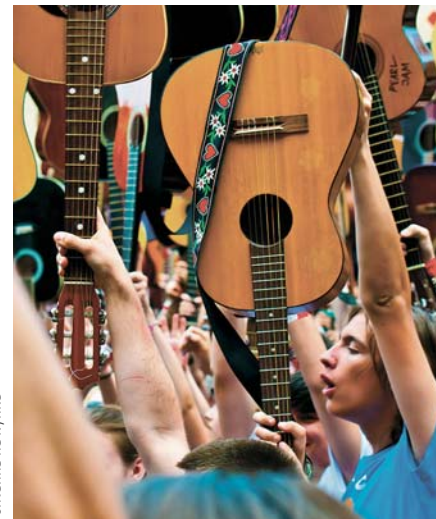
W pobliżu Hali Stulecia, w otoczeniu pięknej Pergoli (zabytkowa budowla okalająca fontannę, składająca się z 750 porośniętych bujną winoroślą kolumn) i Parku Szczytnickiego znajduje się Wrocławska Fontanna Multimedialna. Jest to jedna z największych fontann w Europie. Ma powierzchnię ok. 1 ha. W jej niecce (o wymiarach 115x108m) umieszczono 300 dysz wodnych różnego rodzaju (gejzery, dysze pieniące, dynamiczne, mgielne, punktowe, palmowe, wodne), które mogą tryskać wodą na wysokość 40m oraz 3 dysze ogniowe. Na dnie umieszczono 800 punktów świetlnych. Wszystko to stanowi część bezpłatnych multimedialnych pokazów odbywających się w rytm muzyki. Uzupełnieniem przedstawienia są projektory i kolorowe światła laserowe.

Na koniec, warto rzucić okiem na piękną panoramę miasta i wybrać się na jeden z licznych punktów widokowych, które znajdują się w samym jego centrum: na wieży katedry św. Jana Chrzciciela na Ostrowie Tumskim, na Wieży Matematycznej w gmachu głównym Uniwersytetu, w katedrze św. Marii Magdaleny funkcję tarasu widokowego pełni Mostek Czarownic czy na wieży Kościoła Garnizonowego tuż obok Rynku.

Niezapomniane wrażenia przynoszą również rejsy po Odrze. Osiem statków kursuje po rzece, zabierając chętnych na wyprawę z czterech przystani: Kardynalskiej na Bulwarze Włostowica, Zwierzynieckiej na ul. Wróblewskiego, ZOO na tyłach Ogrodu Zoologicznego i przy Hali Targowej na Bulwarze Dunikowskiego.



Fontanna na Rynku



Thanks Jimi Festival



Ostrów Tumski



Pergola

10% PREMII

DLA MAŁYCH I ŚREDNICH FIRM NA LEASING WÓZKÓW WIDŁOWYCH LINDE

NOWOŚĆ

Dzięki udziałowi w Programie Finansowania Rozwoju Energii Zrównoważonej w Polsce - PolSEFF możemy zaproponować Państwu finansowanie wózków widłowych LINDE z 10 procentową premią. W celu uzyskania szczegółowej oferty prosimy o kontakt z Doradcą ds. finansowania SG Equipment Leasing Polska Anną Grabowską +48 608 537 700. Wszelkie informacje na temat finansowania z premią, a także pełna lista pozostałych maszyn i urządzeń finansowanych w ramach Programu PolSEFF dostępne są na stronie:

www.sgef.pl/program-polseff.html



Most Grunwaldzki

Rekord na skalę światową

Wrocław jest czwarty w Europie pod względem ilości mostów (i kładek). Plasuje się zaraz za Amsterdamem, Wenecją i Petersburgiem. Dla porównania w największych miastach polskich znajduje się: w Warszawie 8 mostów, a w Krakowie 7 mostów, podczas gdy we Wrocławiu jest ich aż 220. Do najbardziej imponujących z pewnością należy zaliczyć Most Rędzński. Jest to drogowy most wantowy nad Odrą, będący częścią autostrady A8. Żelbetowa konstrukcja zawieszona jest za pomocą 160 want o łącznej długości 25km tylko na jednym pylonie. Jego wysokość to 122m. Jest to najwyższa tego typu konstrukcja w Polsce. Przeprawa ma 612 metrów długości, a razem z dojazdowymi estakadami – 1742m. W każdym kierunku kierowcy mają do dyspozycji trzy pasy ruchu. Co więcej, Most Rędzński jest również najdłuższym żelbetowym mostem podwieszonym w Polsce oraz największym powierzchniowo mostem żelbetowym na świecie! (70 000m²)

Orient Express

Wrocławski Węzeł Kolejowy jest ważnym i jednym z największych w kraju. Łączy linie kolejowe z dziesięciu kierunków: Oleśnica, Trzebnica, Leszno, Głogów, Legnica, Wałbrzych, Sobótka, Strzelin, Brzeg, Jelcz-Laskowice. Na obszarze WWK znajduje się 26 stacji kolejowych, w tym 19 obsługujących aktualnie ruch pasażerski - to drugi wynik po Warszawie. Całą infrastrukturę WWK tworzą ciekawe budowle – mosty i wiadukty, a także unikalna estakada (druga obok gorzowskiej).

Wrocławskie dworce i stacje są sukcesywnie odrestaurowywane i remontowane. Renowacja Dworca Głównego była jedną ze sztandarowych inwestycji przed UEFA Euro 2012. Została sfinansowana ze środków miejskich, UE, budżetu państwa oraz PKP S.A.. Wrocław Główny to jedna z nielicznych stacji kolejowych, która ma halę peronową, a sam budynek dworcowy, powstały w połowie XIX wieku, zaprojektowano w stylu angielskiego neogotyku. Oprócz niego wyremontowano także inne

stacje, m.in. Wrocław Brochów, Wrocław Mikołajów, Wrocław Kuźniki, Wrocław Psie Pole, Wrocław Nowy Dwór, Wrocław Osobowice. Co więcej Wrocław to jedno z nielicznych miast, które po wojnie otworzyło nową stację kolejową – Wrocław Stadion. Planuje się także rozwój infrastruktury kolejowej o stację Wrocław Lotnisko. Warto również wspomnieć o stacji Wrocław Świebodzki mieszczącej się w ścisłym centrum miasta. To najstarszy z trzech zachowanych z pełną infrastrukturą pasażerskich dworców kolejowych we Wrocławiu, obecnie jednak nieużywany. Planowane jest jego ponowne uruchomienie, w celu zapewnienia połączenia kolejowego lotniska z centrum miasta.

Na dworcu Wrocław Główny stosunkowo często zatrzymują się pociągi prowadzone trakcją parową, m.in. pozostającym na stanie wrocławskich Przewozów Regionalnych parowozem Tkt48. Wrocław Główny bywa także stacją docelową pociągów specjalnych: Hefajstos, Piknik z parowozem i Wolsztyn Experience. W 2007



Most Rędzński

i w 2011 roku gościł tu nawet słynny Orient Express, a niedawno atrakcją było Pendolino.

Co ciekawe do niedawna w budynku dworca kolejowego Wrocław Główny funkcjonowało jedyne w Europie kino dworcowe.

O Wrocławiu można opowiadać bez końca. Jest miastem wszechstronnym. Ma bogatą historię, szeroką ofertę kulturalną oraz jest także w czołówce miast o najbardziej sprzyjającym klimacie dla przedsiębiorców. Wspaniały rynek oraz ciągnące się wzdłuż Odry bulwary zachęcają do odwiedzenia zarówno za dnia, jak i w nocy, gdy dech zapiera wspaniała iluminacja mostów i licznych nadodrzańskich zabytków. Ciężko przelać na papier prawdziwe piękno tego miasta, dlatego warto przekonać się o tym wszystkim na własne oczy. Zwłaszcza, że ryzyko rozczarowania zwyczajnie nie istnieje.



Opracowała: **Monika Jamiołkowska**
Pracownik działu marketingu
Linde MH w Warszawie we współpracy
z Biurem Promocji Urzędu Miejskiego
we Wrocławiu.



Dworzec Wrocław Główny

BUILDING TEAM SPIRIT TOGETHER

SOCIETE GENERALE
Equipment Finance

polseff
Polski Sustainable Energy Financing Facility
get ahead



POLSKI, RODZIMY KAPITAŁ

Alma Alpinex

„Pierwsze lata działalności to zawsze najtrudniejszy okres, który decyduje, czy firma poniesie klęskę czy odniesie sukces. I tak było w tym przypadku. Łączenie potencjałów sprzedażnych, efekt synergii kosztowej to dobre slogany, ale jest jeszcze jeden, najważniejszy czynnik - ludzki.”

Alma Alpinex jest firmą zajmującą się handlem hurtowym artykułami spożywczymi. Spółka nie jest spółką publiczną, a akcjonariusze to polski, rodzimy kapitał.

Początki, jak pokazuje historia wielu działalności, i dla Almy Alpinex nie były łatwe. Powstanie firmy miało miejsce w latach 90tych, a te do najłatwiejszych nie należały – były to lata przejścia do gospodarki rynkowej i lata przemian ustrojowych. W tym czasie na rynku funkcjonowały dwie konkurencyjne firmy – PW ALMA S.C oraz AHU ALPINEX S.C.

Od początku lat 90 obie zajmowały się głównie sprzedażą stacjonarną bez dowozu do klienta. Lata 1995-1996 były okresem bardzo dynamicznego rozwoju – rozpoczęły się inwestycje w większe, wystandaryzowane magazyny, nastąpiło zatrudnienie przedstawicieli handlowych, rozpoczęło się prowadzenie sprzedaży bezpośredniej do klientów i dowóz towarów do sklepów. W kwietniu 1999 roku podpisane zostało porozumienie o woli utworzenia jednej firmy, zaś w lipcu tego samego roku podpisano akt założycielski nowej spółki akcyjnej ALMA ALPINEX (ALD – Alma Alpinex Logistyka Dystrybucja). Działalność pełną parą spółka w nowej formie i składzie rozpoczęła w październiku, a od grudnia ruszyła ze sprzedażą bezpośrednią do klientów.

Po połączeniu Alma Alpinex dysponowała 2 magazynami o powierzchni 3000 m², kadrą liczącą 110 pracowników oraz skumulowaną wartością materialną i niematerialną obu byłych spółek. Dystrybuowała około 2000 pozycji asortymentowych, 120 producentów polskich i zagranicznych. Misją spółki było stworzenie największego centrum dystrybucji w regionie kielecko - radomskim, oferującego szeroki asortyment artykułów spożywczych, zapewniającego szybki serwis i dobrą obsługę.

sprzedażnych, efekt synergii kosztowej to dobre slogany, ale jest jeszcze jeden, najważniejszy czynnik - ludzki. Spółka musiała sobie poradzić z buntami wewnętrznymi (na zasadzie my i oni), co wpływało destrukcyjnie na funkcjonowanie sprzedaży i dostaw do klientów. Mimo tych problemów, to właśnie pracownicy dla Almy Alpinex od zawsze byli na pierwszym miejscu, bo to dzięki nim firma była w stanie przezwyciężyć wszystkie przeszkody i nieprzewidziane problemy, które od początku działalności napotykała na swojej drodze.

W 2000 roku nastąpiła nagła śmierć jednego ze współzałożycieli firmy, akcjonariusza i prezesa odpowiedzialnego za kontakty handlowe ze wszystkimi dostawcami. Zachwiało to opinią firmy u dostawców i stabilnością finansowania. Rok później miał miejsce napad rabunkowy i kradzież kilkudziesięciu komputerów, które stanowiły całe sprzętowe wyposażenie, głównego serwera oraz znacznej wartości towarów. Alma Alpinex ponownie znalazła się w bardzo trudnej sytuacji. Ów zdarzenie wymusiło na niej ogromną nieplanowaną inwestycję w sprzęt, spowodowało kilkudniowy przestój, problemy z ubezpieczycielem. Znowu opinia u klientów została nadszarpnięta. Kolejnym nieprzewidzianym zdarzeniem, które przyniosło nowe problemy było ogłoszenie w 2002 roku niewypłacalności i upadłości kluczowego klienta detalicznego – operatora kilkudziesięciu sklepów w południowej Polsce, który generował 20% obrotu i stanowił 30% należności. Zachwiało to finansowaniem, ściągnęło na firmę problemy z bankami oraz spowodowało poważny spadek sprzedaży.

Mimo tak ogromnych przeciwności losu, Alma Alpinex wytrwale i do samego końca walczyła o sukces. W 2003 nadszedł wreszcie upragniony i w pełni zasłużony powolny powrót sprzedaży i budowa pozycji firmy od nowa. Nastąpiła



kułów spożywczych, zapewniającego dobrą obsługę i szybki serwis. Klientami firmy były sklepy spożywcze, sieci sklepów typu PSS, GS, mali hurtownicy i gastronomia. Obszar działania obejmował do 100 km od Kielc – były to tereny dawnych województw: kieleckiego, radomskiego, piotrkowskiego, tarnobrzskiego i tarnowskiego.

Pierwsze lata działalności to zawsze najtrudniejszy okres, który decyduje, czy firma poniesie klęskę czy odniesie sukces. I tak było w tym przypadku. Łączenie potencjałów

restrukturyzacja kosztów i optymalizacja zatrudnienia. Firma przetrwała, co więcej podjęte kroki doprowadziły w 2004 roku do wkroczenia na stabilną ścieżkę wzrostu sprzedaży, stabilności finansowej i poprawy wskaźników rentowności – wzrost przychodu wyniósł 135%, a zysku 500%!

Wszystko to oczywiście nie udało się bez lojalnych i wraz z firmą walczących o jej funkcjonowanie pracowników. 90% kadry zarządzającej pracuje od początku istnienia do dnia dzisiejszego.



Obecnie Alma Alpinex posiada 2 lokalizacje magazynowe wysokiego składowania o powierzchni 8300 m², w tym dwukomorową chłodnię. Tabor logistyki wewnętrznej obejmuje kilkadziesiąt wózków elektrycznych oraz kilka wózków spalinowych. Zarządzanie magazynem odbywa się poprzez autorski system komputerowy pozwalający na pracę online we wszystkich lokalizacjach spółki. W praktyce oznacza to, że 1 kierownik nadzoruje i przydziela pracę we wszystkich lokalizacjach jednocześnie. Przepływ dokumentów na magazynie funkcjonuje w formie elektronicznej, a kompletacja przeprowadzana jest za pomocą czytników bezprzewodowych na terminalach dotykowych zamontowanych na wózkach.

Alma Alpinex pracuje na asortymencie FMCG i alkoholi, obejmującym 3800 indeksów i 350



dostawców. Obsługuje hurtownie, sieci sklepów GS, PSS i pojedynczych sklepikarzy, w tym około 100 marketów o powierzchni od 300 do 900 m². Dociera aż do 900 punktów dostaw!

Podstawowa forma sprzedaży, na której opiera się działalność Almy Alpinex, to preselling, czyli 11 przedstawicieli w terenie pracujących na tabletowym, mobilnym systemie sprzedaży. Inną, również dostępną opcją są zamówienia w formie telefonicznej, e-mailowej i bezpośrednio z systemów sklepowych (interfejs).

Firma posiada też magazyn marki własnej dla sieci sklepów - 250 indeksów. W tej lokalizacji prowadzona jest również dystrybucja alkoholi i piwa. Aktualnie realizowany jest projekt zaimplementowania systemu kompletacji głosowej Vocollect z firmą BCS Polska.

Alma Alpinex pracuje także nad formą logistyki zwrotnej – odzysku dla klientów sklepów w koncepcji odbioru opakowań papierowych i folii. Poprzez 40 przewoźników zewnętrznych pracujących w programie stworzonym przez spółkę – Spedycja 13 Lider (wszystkie środki transportu są własnością spółki z umową dzierżawy dla spedytorów), firma świadczy również usługi transportowe.

Obecną pozycję Almy Alpinex, do której droga była wyjątkowo kręta i wyboista, spółka zawdzięcza własnej ciężkiej pracy, wytrwałości i trafionym decyzjom. Nie dość, że zostało już osiągnięte tak wiele, firma jednak nie ustaje w staraniach i wytrwale dąży do ciągłego dalszego rozwoju. Dla jego potrzeb spółka zakupiła 89 000 m² terenu celem zbudowania modułowego Świętokrzyskiego Centrum Logistyki i Dystrybucji w gminie Piekoszów (woj. Świętokrzyskie), dostosowanego do zaspokojenia potrzeb własnych, jak i rosnącego rynku usług logistycznych w platformach B2B i B2C. Koncepcja całościowa przewiduje wybudowanie 30 000 m² hal wysokiego składowania. Do składowania produktów zastosowana ma być instalacja magazynu automatycznego o wysokości do 33 m.



HISTORIA WSPÓŁPRACY pomiędzy Linde MH Polska a Alma Alpinex

Rozpoczęcie współpracy pomiędzy Linde a naszym Klientem, firmą Alma Alpinex - lokalnym liderem na rynku dystrybucji artykułów spożywczych, miało miejsce zaledwie kilka lat temu, a konkretnie w 2010 roku.

Zakup pierwszych kilku maszyn był ściśle powiązany z dynamicznym rozwojem dystrybucji i sprzedaży. Klient zdecydował się wtedy na wózki używane w klasie „Premium”. W skład pierwszej dostawy weszły bardzo znane wielu klientom wózki służące do niskopoziomowego komisjonowania typ N20 seria 132. Znana już jakość, wydajność i bezawaryjność tych modeli przyczyniła się do wybrania naszej firmy dla realizacji kolejnego dużego zamówienia w 2011 roku. Tym razem Klient oprócz znanych mu już wózków N20 zamówił kilka innych modeli przeznaczonych do wspierania działania zarówno w obszarze komisjonowania, jak i załadunków a także specjalistyczne wózki „stertujące” typu L12SP serii 133. Wózki T20AP i T20SP serii 131 zostały zaimplementowane do obsługi „dokoowej”, wózki N20HP serii 132 do obsługi całej strefy kompletacji towaru, natomiast wózki

typu L12SP seria 133 wykorzystywane są do wsparcia obsługi składowania palet, a także w pewnym zakresie obsługi regałów wysokiego składowania.

Dobre doświadczenia i zadowolenie z użytkowania wózków Linde zaowocowały w 2012 roku kolejnym projektem, jakim tym razem było przeprowadzenie kompleksowej weryfikacji taboru wózków, użytkowanych przez Klienta. Mając na uwadze ciągle zmieniający się rynek oraz różnorodność wymagań (wynikających m.in. z różnych potrzeb, jakie klienci stawiają przed naszym Partnerem), przeprowadziliśmy analizę potrzeb i przedstawiliśmy Klientowi naszą propozycję. Kluczowym punktem projektu była taka unifikacja wózków, która pozwalałaby na ewentualne ich przesuwanie pomiędzy poszczególnymi „komórkami”, bez konieczności z jednej strony wprowadzania w nich modyfikacji, z drugiej zaś bez konieczności modernizacji magazynów i zmian w funkcjonujących procesach logistycznych. Do finalizacji tego projektu doszło w pierwszym kwartale 2012, a sama dostawa wózków nastąpiła w ciągu kolejnych 2 miesięcy. Dostarczone zostały wózki magazynowe Linde N20HP seria 132 i T20AP / T20SP serii 131.

Stale powiększająca się flota wózków Linde MH, jaki i sam dynamiczny rozwój Almy Alpinex, która sukcesywnie powiększała zakres dystrybucji i sprzedaży artykułów spożywczych (mówimy

tutaj zarówno o zasięgu dotarcia do klienta, jak i stale rosnącej liczbie oferowanych produktów) zdecydowały o potrzebie sprawnej oraz fachowej opieki serwisowej nad utrzymaniem floty wózków w ciągłej sprawności. Dlatego też ostatnie lata zaowocowały zacieśnianiem współpracy nie tylko na poziomie zakupowym, ale także w sferze opieki serwisowej nad posiadanym przez Klienta parkiem maszyn.

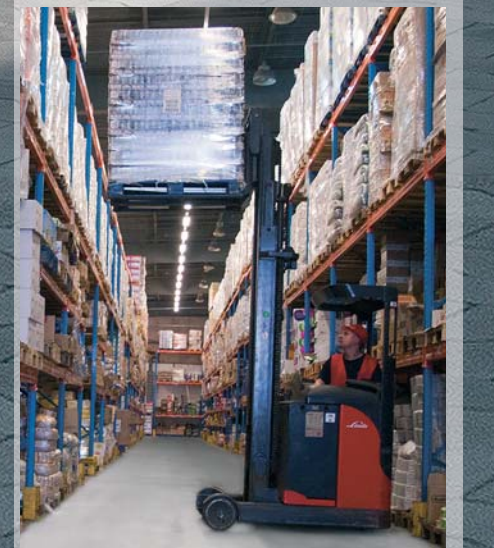
Wysoka jakość, produktywność i niezawodność wózków Linde z jednej strony oraz zakres obsługi serwisowej, jaką został „otoczony” nasz Partner (m.in. kwalifikacje techników serwisu, dostępność części, szybkość reakcji) spotkał się z dużym uznaniem Klienta, dlatego też flota wózków nadal systematycznie powiększa się o kolejne doskonale znane i sprawdzone w działaniu przez Klienta wózki magazynowe oraz wózki czołowe LPG serii 391 i 392 a także wózki wysokiego składowania typu reach-truck.

Głęboko wierzymy, że wybór Linde jako dostawcy zarówno wózków, jak i usług serwisowych przyczynił się do szeroko rozumianego rozwoju potencjału naszego Partnera.

Warto tutaj podkreślić, że współpraca pomiędzy naszymi firmami to nie tylko sprzedaż wózków i ich obsługa serwisowa. Nasz Klient ze swoim innowacyjnym podejściem i ciągłą chęcią rozwoju rozpoczął w tym roku testy systemu zarządzania flotą CtrlFleet, którego Linde jest autorem. Po wielu miesiącach wspólnych testów

i analiz nasz Klient aktualnie przygotowuje się do wdrożenia systemu CtrlFleet na całej flocie wózków, jakie posiada.

Z niecierpliwością czekamy na kolejne projekty logistyczne, które nasz Partner zamierza wdrażać. Deklarujemy gotowość współdziałania w ich rozwiązywaniu i jak zwykle dołożymy wszelkich starań, aby współpraca ta nadal rozwijała się z korzyścią dla obu stron.



Opracował:

Sebastian Krawczyk

Dyrektor Handlowy – Polska Południowa
Linde Material Handling Polska

„ Tak bardzo już się chyba wszyscy zapędziliśmy w różnego rodzaju zarządzania wartością, zrównoważone, godnościowe, jakością, operacjami, błękitne oceany, te-ku-emy, ti-pi-emy i całe mnóstwo innych mniej lub bardziej egzotycznie brzmiących zagadnień, że wydaje się, iż zapomniano co jest czym i po co się to wprowadza. ”

DLACZEGO SŁOŃ JEST SZARY

– dr Mikołaj Pindelski –

Dlaczego słoń jest duży, szary, pomarszczony i ciężki? Bo gdyby był mały, kolorowy, pierzasty i lekki to byłby papuga. Dwa opisy, dwa różne stworzenia, dwie różne definicje. Bardzo od siebie odbiegają i równie bardzo wskazują na zupełnie co innego. Jak więc można je teraz ze sobą pomylić? Czy uda się zidentyfikować słonia i odróżnić od papugi na tej podstawie? Nie wiadomo. Jedno jest pewne, bez tych opisów byłoby to zupełnie niemożliwe.

Powróćmy do definiowania w biznesie

Ontologia, bo o niej tu mowa, to nauka o definiowaniu, opisywaniu i wyjaśnianiu rzeczy i zjawisk, takimi, jakimi one, na drodze filozoficznego rozumowania, naszym zdaniem są. To również rzecz odróżnianiu jednych pojęć od drugih. Choć mogłoby się to wydawać nudne i mocno bezużyteczne, okazuje się, że współczesnym prowadzeniu biznesu staje się niezwykle istotne.

Tak bardzo już się chyba wszyscy zapędziliśmy w różnego rodzaju zarządzania: wartością, zrównoważone, godnościowe, jakością, operacjami, błękitne oceany, te-ku-emy, ti-pi-emy i całe mnóstwo innych mniej lub bardziej egzotycznie brzmiących zagadnień, że wydaje się, iż zapomniano co jest czym i po co się to wprowadza. Choćby hasło takie jak jakość już się tak wyświechtalo nadmiernym użyciem, że z wielką trudnością można ustalić, czym ona jest. Jakość serwisu na przykład. Czy wystarczy, że pracownicy serwisu nie dość, że faktycznie naprawią, to jeszcze szybko, przeprowadzając urządzenie ze stanu „nie działa” do stanu „działa”? Otóż nie. Może też oznaczać, czy pan przez telefon był miły, czy dopasował się do terminów, czy szybko zareagował, czy urządzenia nie pobrudził i nie popsuł przy okazji naprawy paru innych rzeczy, no i czy futryn nie obił taszczać jakieś ciężkie gadżety. To czym jest jakość? Nie wiadomo. To skoro nie wiadomo, czy można z jakości rozliczać, ustalać na jej podstawie cele, wymagać jej od pracowników i pytać o nią klientów? Przyjęło się, że nazwanie celu jest już definicją. A tymczasem,

zwroty w celach, nawet strategicznych, wcale nie są ani jasne, ani jednoznaczne. Dajmy na to obniżenie kosztów o 10%. O ile dane liczbowe są dość dobrze rozumiane i na całym świecie tak samo, a przynajmniej mocno podobnie interpretowane, to już „obniżenie kosztów” wcale takie nie jest. Po pierwsze, jakich kosztów. A po drugie, co to znaczy obniżenie. Czy zwolnienie połowy personelu albo nie płacenie pensji to właśnie to obniżenie?

Cele to nie wszystko

Ale co tam cele, niejasne są również pojęcia podstawowe. Np. sprzedaż, czym jest i co w jej zakres wchodzi. Podobnie z zakupem. Niby w każdej firmie to kompetencja kluczowa, ale trudno spotkać takie, w których jest to wyraźnie zdefiniowane. Czy to złożone zamówienia, pieniądze, które wpłynęły na konto, zniknięcie towaru z magazynu, podpisane umowy, czy jeszcze coś innego. Czy chodzi tu o relacje z klientem, czy sam akt kupno – sprzedaż, a może tylko dotarcie do, w znacznym stopniu anonimowych, nabywców. Czy więc zatrudniać takich, którzy relacje bu-

dują, tych co za wszelką cenę towar „wciskają”, czy też może wystarczy sklep internetowy i dobra reklama. Podobnie z innowacjami. Niby w każdej firmie to kompetencja ważna, ale trudno spotkać takie, w których jest to wyraźnie zdefiniowane. Czym jest? Czy to umycie brudnego okna, wprowadzenie dodatkowych opłat dla klientów, wprowadzenie zasad uber-kontroli, czy zmiana w procesie realizacji reklamacji? Wszystko może mieć jej znamiona. Tym bardziej więc, należałoby się pochylić i dobrze ją dodefiniować. Może np. to każdy nowy pomysł, który usprawnia i zwiększa efektywność, a może zrealizowana zmiana, która służy firmie, pracownikom i klientom. W obu przypadkach nacisk położony jest na różne kwestie. W pierwszej liczy się pomysłowość, wzrost wyniku i obniżenie nakładu. W drugiej, realizacja i zachowanie równowagi pomiędzy korzyściami złotego trójkąta.

Rozróżnianie

Cechy, które opisują dane pojęcie i są dla niego zawsze prawdziwe, a także tworzenie takich ich zestawów, które odróżniają je od innych terminów naukowo nazywa się desygnatami. Choć brzmi to trochę jak nie z tej epoki, to jednak i ontologia i desygnaty są np. nad wyraz potrzebne choćby we współczesnych bazach danych przedsiębiorstw. Jak rozróżnić np. reklamę zrealizowaną od zaakceptowanej, a tę od przyjętej i odebranej? Czy przyjęta, to już zaakceptowana? A zrealizowana to odebrana? Czym różnią się te terminy? Właśnie desygnaty je opisujące różnice wprowadzają. Trudność polega jednak na tym, że powinny nie tylko odróżniać, ale też być jasne, zwięzłe, przejrzyste i relatywnie łatwe do zapamiętania. Nie sztuką jest tu bowiem opisać każdy z tych zwrotów na kilkudziesięciu stronach, wprowadzając także szereg wyjątków i opisując przypadki obrazujące poprawne stosowanie. Zatem trzeba wykonać spory wysiłek, wypisując najpierw tylko takie słowa i cechy, które dane pojęcie opisują, są dla niego zawsze prawdziwe, odrzucając te, które zawsze prawdziwe nie są. Z pomocą przychodzi tu nieco przewrotna metoda wywodząca się z filozoficznego nurtu konstrukttywizmu, która nakazuje zastosowanie odwrotnego rozumowania i zastanowienie się, co czymś nie jest. Np. kim nie jest kobieta. No nie jest mężczyzną, ale też nie jest dziewczynką, ani tym bardziej kotem. Za każdym razem, stawiając tego typu porównania, zawęża się krąg cech opisujących tylko kobietę. W efekcie powinno zostać kilka, może kilkanaście cech – słów wyjaśniających kim (a pojęciowo czym) analizowany obiekt jest, a jednocześnie, kim/czym nie jest i co ją/je odróżnia od całego otoczenia. ”

na niepowodzenie. No ale, gdyby np. z kryteriów segmentacji wynikało, że potencjalnym nabywcą jest kobieta, to jednak trzeba by się zastanowić, co takiego czyni daną osobą kobietą. Do kogo mieliby bowiem chodzić przedstawiciele handlowi i do kogo kierować reklamy marketingowcy?

Przełożenie na działania operacyjne

Po pierwsze wybór, a po drugie jasne zdefiniowanie podstawowych pojęć w firmie, a także ich rozróżnienie wyraźnie przekłada się na działania operacyjne. Nie tylko chodzi tu o ustanawianie celów dla pracowników, ale też o systemy motywacyjne, kontrolne, zasady rozliczania, zbierania



„ Kim nie jest kobieta. No nie jest mężczyzną, ale też nie jest dziewczynką, ani tym bardziej kotem. Za każdym razem, stawiając tego typu porównania, zawęża się krąg cech opisujących tylko kobietę. W efekcie powinno zostać kilka, może kilkanaście cech – słów wyjaśniających kim (a pojęciowo czym) analizowany obiekt jest, a jednocześnie, kim/czym nie jest i co ją/je odróżnia od całego otoczenia. ”

danych, rekrutację, rozmowy oceniające, a także rozwój pracowników. Nie określając podstaw pojęciowych, trudno potem określić, co jest wymagane. Trudno też uniknąć wielu nieporozumień i rozczarowań. A można nawet doprowadzić do upadku, a w każdym razie bardzo poważnych problemów w przedsiębiorstwie. Wystarczy nie zdefiniować czym jest bezpieczeństwo w liniach lotniczych, a może nawet bardziej w firmach obsługi naziemnej i remontowej. O ile brak definicji czystości w hotelu może doprowadzić do dowolnej jej interpretacji, przez każdą z osób sprząających, to już przy samolotach skutki mogą być bardziej opłakane. Podobnie jak bank Lehman Brothers, zbyt swobodnie, albo wcale nie podszedł do definiowania zysku i bezpieczeństwa powierzonych środków. Skutkiem było szereg nad-

użyć pracowników i zarządu, zresztą w znacznej części czynionych zapewne w naprawdę dobrej wierze. Jeśli zysk, to zysk, trzeba inwestować tam, gdzie jest on najwyższy. A bezpieczeństwo – no cóż, nie wiadomo czym ono tak do końca jest i tego się trzymało. Pozostawiono sporą dowolność w jego ustalaniu. A w finansach banku to bez wątpienia jedna z podstawowych wartości. Rzecz jednak, że słabo ontologicznie wyjaśniona. A swoją drogą, warto się zastanowić, czym jest bezpieczeństwo w firmie. To coraz bardziej licząca się wartość.

Ontologia firmy

Może więc, nie tyle koncentrować się na strategii, co na ontologii podstawowych dla firmy pojęć? Jedno z drugim ma wiele wspólnego. Cele i strategia wynikają bowiem, czy powinny wynikać właśnie z ontologii. Najpierw należy się bowiem zastanowić, jakie pojęcia są najważniejsze. Np. wzrost przedsiębiorstwa. Czym wzrost jest, a czym nie jest. Co go określa, ustalić jego desygnaty i dopiero na tej podstawie określać cele. Jeśli wzrost oznacza wyższe obroty, to tworząc fundament do celów operacyjnych, należy się zastanowić, co to takiego, te „obroty”. Z nich wynikną cele dla pracowników. I tak w zasadzie, dla każdego z kilku, być może kilkunastu najważniejszych kwestii. Oparte na tym systemy, nie tylko będą bezpieczniejsze, ale też jaśniejsze i znacznie łatwiejsze do wyjaśnienia i stosowania. Obniża się koszty zarządzania personelem związane z brakiem potrzeby tłumaczenia i naprawiania tego, co brak jasności psuje. Menedżerowie będą się mogli w większym stopniu skoncentrować na motywowaniu, coachingu i szeregu innych spraw, do których przecież w firmie służą. A o to przecież tu chodzi.



Opracował:
dr Mikołaj Pindelski
– w IMMOQEE jest partnerem oraz ekspertem w projektach tworzenia i zarządzania zespołami sprzedaży, rozwijania

kompetencji pracowników oraz tworzenia i realizacji strategii sprzedaży. W Szkole Głównej Handlowej w Warszawie kierownik podyplomowych studiów Zarządzania Sprzedażą oraz Zarządzania Produktami i Usługami.

Zapraszam do kontaktu!
e-mail: mikolaj.pindelski@immoqee.com



„Dzięki elektrycznemu napędowi od Linde E-Aaglander dostarcza pasażerom nowych doznań szybowania po drodze – bez zanieczyszczania środowiska.”



Zastosowanie technologii napędu wózków widłowych zamiast siły koni

LINDE MH NA TARGACH MobiliTec 2013

Dla wielu turystów, przejażdżka kareta przez zabytkowe centrum jest ważną atrakcją podczas zwiedzania miasta. Ale właściwe utrzymanie koni do karety wiąże się ze znacznym wysiłkiem, kosztami oraz wymaga dużego doświadczenia wóźnicy w kierowaniu zwierzętami w ruchu ulicznym. Karety od Aagland, wyposażone w technologię elektrycznego napędu od Linde Material Handling, dostarczają atrakcyjną alternatywę. Wiodący w Europie producent elektrycznych wózków z przeciwwagą zaprezentował taką kareta na targach MobiliTec po raz pierwszy.



Firma Aagland od jakiegoś czasu buduje karety, które nie są ciągnięte przez konie. Są one używane do zwiedzania centrów miast, na wycieczki krajowe lub jako transport oferowany przez hotele. W przeszłości, karety z trzema lub pięcioma miejscami siedzącymi miały być napędzane przez silniki wysokoprężne. Jesienią ubiegłego roku na targach SPS IPC Drives w Norymberdze, firma Aagland dowiedziała się o technologii elektrycznych napędów od Linde i zdecydowała się na współpracę z jednostką Electronic Systems & Drives (ES&D), która jest częścią producenta wózków przemysłowych New Business & Products.

Jednostka ES&D skorzystała z doświadczenia Linde Material Handling w projektowaniu oraz produkcji systemów napędu elektrycznego, który jest dostępny dla zewnętrznych dostawców – na

przykład w postaci gotowych zestawów eco-KIT, które oferowane są w trzech wariantach S, M i L z odpowiednio maksymalną mocą silnika 16, 32 i 50 kW. We współpracy z Aagland, inżynierzy

z ES&D stworzyli E-Aaglander, kareta takiego samego typu, która może przewieźć do pięciu pasażerów. Teraz eco-KIT S zastępuje zarówno konie, jak i silnik wysokoprężny. Składa się on z asynchronicznego silnika z maksymalną mocą 16 kW i momentem obrotowym 70 Nm, który zamontowany jest na tylnej osi karety, tak jak moduł mocy, jednostka sterująca LINC1 i sterownik centralny od Linde. Wszystkie podzespoły napędu pochodzą z masowej produkcji firmy przeznaczonej dla przemysłowych wózków, które potwierdziły swoją wartość wiele razy.

E-Aaglander używa baterii 48V 400Ah, która wystarcza na 8 godzin pracy zanim konieczne będzie jej ładowanie. Pojazd osiąga maksymalną prędkość 20 km/h, co pozwala pasażerom cieszyć się widokiem. Wszystko czego potrzebuje karetę do jazdy to kierowca z normalnym prawem jazdy.

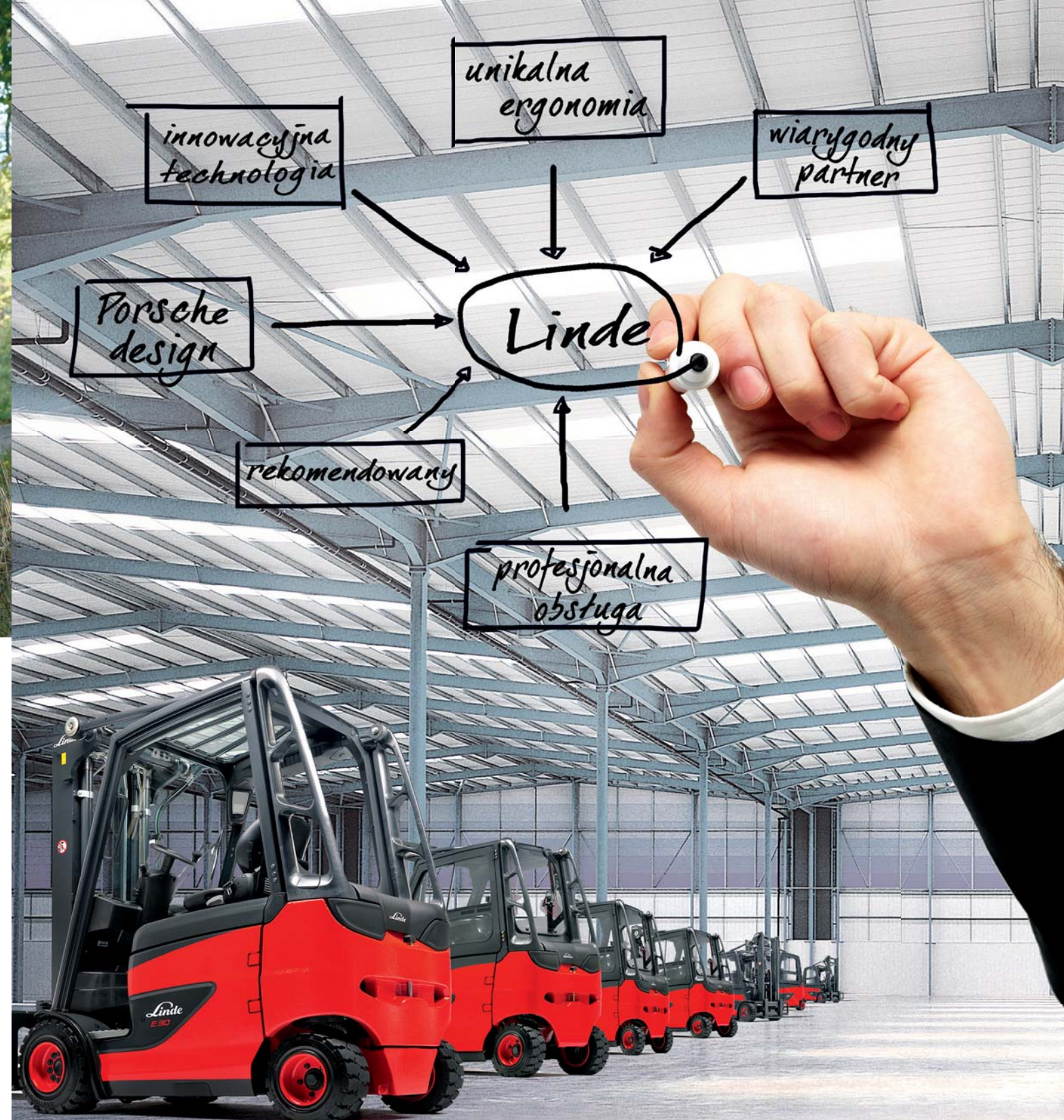
Linde i Aagland zaprojektowali E-Aaglander'a w ciągu kilku miesięcy. Richard Gebert, partner zarządzający jest zadowolony z rezultatu. „Od czasu kiedy pozbyliśmy się dźwięku silnika wysokoprężnego nasz nowo zaprojektowany pojazd spełnia również obietnicę ze sloganu Aaglander 'Luksus powolności'. W ten sposób pasażerowie doświadczają zupełnie nowego doznania szybowania po drodze – bez emisji zanieczyszczeń”, wyjaśnia to koncepcję, która kryje się za tym pojazdem.

Nawet podczas przygotowań do prezentacji pojazdu na targach MobiliTec, Aagland otrzymał wiele zamówień na elektrycznie napędzaną kareta. Hotelarze, organizatorzy wydarzeń i gminy są zachwyceni tym pojazdem. W kolejnym etapie, Linde i Aagland wyposażą dwuosobową kareta typu „Duc” również w napęd elektryczny.

eMotion



Więcej informacji na temat e-Motion
www.linde-mh-emotion.com



Linde Material Handling

Pozycja lidera technologicznego oraz zaufanie milionów klientów na całym świecie motywują nas do jeszcze lepszej obsługi w codziennych relacjach z partnerami biznesowymi.

Linde to niepodważalna kompetencja.
 Produkt. Finansowanie. Serwis. Logistyka.

www.linde-mh.pl

tel. +48 22 420 61 00

Linde

Kiedy forma i funkcja
idealnie się uzupełniają

Linde Material Handling

Linde



Udane partnerstwo na rzecz rozwoju między Linde Material Handling i Inżynierią Porsche istnieje już ponad 30 lat!

Linde Material Handling Polska Sp. z o.o., ul. Płochocińska 59, 03-044 Warszawa
Telefon: +48 22 420 61 00, Faks: +48 22 420 61 01, www.linde-mh.pl