

Linde

LindePartner

ZAAWANSOWANE TECHNOLOGIE I EKONOMICZNE ROZWIĄZANIA W BRANŻY LOGISTYCZNEJ

NEWS

WIZUALIZACJA NA WIRTUALNYM WÓZKU

Test systemu Linde Safety Pilot

PRODUKT

STWORZONE DO PRACY W MROŹNIACH

Wózki do pracy
w temperaturze
poniżej -10°C

NEWS

CZUJNIKI NADAJĄCE TEMPO

Linde Speed Assist

LIFESTYLE

SZOPKA

BOŻONARODZENIOWA

Arcydzieło
średniowiecznej
tradycji



Linde PARTNER

LA LORRAINE POLSKA

Otwarcie inwestycji
w królewskim
towarzystwie

Linde PARTNER

MACKIEWICZ

Z nami wszystko
świetnie się ułoży

BHP W PRACY WÓZKIEM WIDŁOWYM

“ Mając świadomość tego, jak ważna jest ochrona życia i zdrowia ludzkiego, postanowiliśmy uzupełnić wcześniej poruszony temat omawiający 20 zasad bezpiecznej pracy wózkiem widłowym. W poniższym artykule szczegółowo opisujemy zagrożenia, z którymi spotykają się operatorzy wózków oraz inni pracownicy magazynów podczas wykonywania swoich codziennych obowiązków. ”

Kiedy forma i funkcja
idealnie się uzupełniają

Linde Material Handling

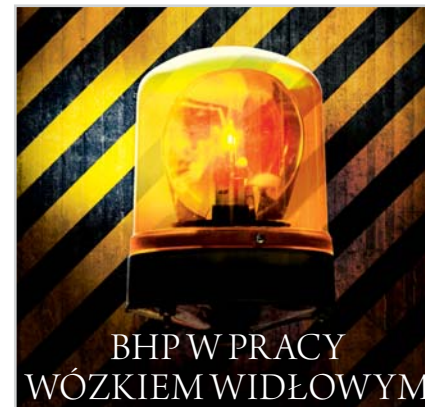
Linde



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

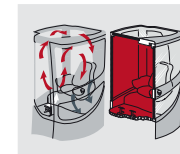
Linde Material Handling Polska Sp. z o.o., ul. Płochocińska 59, 03-044 Warszawa
Telefon: +48 22 420 61 00, Faks: +48 22 420 61 01, www.linde-mh.pl

Święta Bożego Narodzenia coraz bliżej. Magiczna atmosfera odczuwalna jest na każdym kroku, a jej siłę wzmagają wszechobecne dekoracje – ulice mieniące się kolorowymi światłkami, święty Mikołaj w witrynach sklepowych, choinki za oknami domów... Świąteczny duch zagościł także w najnowszym numerze Linde Partnera, gdzie postanowiliśmy przybliżyć historię niezwykle bożonarodzeniowej tradycji, która ma swoje korzenie jeszcze w średniowiecznej Europie. Oto szopki – misterium narodzin Jezusa.



BHP W PRACY
WÓZKIEM WIDŁOWYM

Obecnie wózki widłowe są niezastąpione w branży logistycznej i stanowią nieodłączny element wyposażenia każdego magazynu. Mając na uwadze, jak istotna jest dbałość o zdrowie i życie osób na co dzień wykonujących swoje obowiązki, postanowiliśmy kontynuować wcześniej poruszany temat „20 zasad bezpiecznej pracy wózkiem widłowym”. Uświadamianie pracowników o istniejącym w wykonywanej pracy ryzyku stanowi niezwykle istotny aspekt w ograniczeniu występowania ewentualnych wypadków. W niniejszym numerze Linde Partnera na stronie 8 szczegółowo opisujemy zagrożenia, z jakimi podczas codziennych obowiązków mogą się spotkać operatorzy wózków oraz inni pracownicy magazynów.



PRODUKT W najnowszym numerze zamieściliśmy charakterystykę specyficznego rodzaju wózków widłowych, który jest przeznaczony do pracy w wymagających warunkach panujących w chłodniach. Wersje mroźnicze wózków Linde to maszyny idealnie przystosowane do pracy w takim środowisku. Wykorzystane w nich kompleksowe rozwiązania zostały opisane na stronie 5.



OTWARCIE INWESTYCJI W KRÓLEWSKIM TOWARZYSTWIE Uruchomienie nowoczesnego magazynu mroźni wysokiego składowania to kolejny ważny krok w rozwoju naszego Partnera, belgijskiej firmy La Lorraine. Obecnie na polskim rynku już od 15 lat przedsiębiorstwo stało się jednym z wiodących liderów w branży, zapewniając swoim odbiorcom szeroki wybór produktów piekarniczych. Informacje na temat działalności firmy znajdują się na stronie 12.



SZOPKA BOŻONARODZENIOWA – ARCYDZIEŁO ŚREDNIOWIECZNEJ TRADYCJI Przedstawianie narodzin Jezusa Chrystusa trwa w sztuce już kilkanaście stuleci. Odtworzenie tego jednego z najistotniejszych dla chrześcijaństwa wydarzeń w sposób szczególny odzwierciedla się w szopce. O tym, gdzie powstały pierwsze jasełka, dlaczego papież Franciszek jest jednym z szopkowych bohaterów i czym dla Polaków były kukiełkowe przedstawienia bożonarodzeniowe dowiemy się na stronie 20.



Z NAMI WSZYSTKO ŚWIETNIE SIĘ UŁOŻY Beton stanowi jeden z podstawowych komponentów współczesnego budownictwa. Na podlaskiej ziemi jego produkcją już od dwudziestu lat zajmuje się przedsiębiorstwo Mackiewicz. O atutach firmy oraz szerokiej gamie oferowanych przez nią produktów przeczytamy na stronie 30.



PRACA OPERATORA JESZCZE BARDZIEJ BEZPIECZNA O tym, jak system Linde Safety Pilot (LSP) poprzez wizualizację na wirtualnym wózku monitoruje pracę maszyny, a także o tym, jak nasi inżynierowie testują skuteczność elektronicznych urządzeń sterujących, przeczytamy na stronie 28. Ponadto na stronie 38 prezentujemy system LINDE SPEED ASSIST – rozwiązanie wykorzystujące technologię radarową do kontroli prędkości jazdy wózka.



ŚWIĄTECZNE SPOTKANIA FIRMOWE Okres okołoswiąteczny sprzyja firmowym spotkaniom i imprezom. Czy warto uczestniczyć w tego typu wydarzeniach? Czy cieszą się one popularnością wśród pracowników? Czego można dowiedzieć się na takim spotkaniu od prezesa? Na te i inne pytania znajdziemy odpowiedź na stronie 44.

Radości i pokoju podczas nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia oraz wszelkiej pomyślności w nadchodzącym roku 2016 życzy Redakcja Linde Partnera wraz z całym zespołem Linde Material Handling Polska.



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

Wersja elektroniczna magazynu i możliwość zapisu do LindeNewslettera dostępne na stronie: www.linde-mh.pl

BĄDŹ NA BIEŻĄCO • ZDOBĄDŹ PRZEWAŻĘ • WYPRZEDŹ KONKURENCJĘ

Redaktor naczelny: Malwina Radzka
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© 2008-2015
Linde Material Handling Polska Sp. z o.o.

RAVAS - NUMER 1 w Wagach Mobilnych

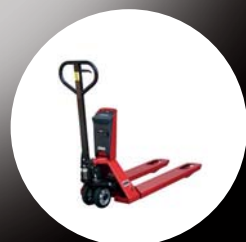
WAGI ZINTREGOWANE W URZĄDZENIA TRANSPORU
WEWNĘTRZNEGO FIRMY



**WAGI DLA WÓZKÓW
WIDŁOWYCH**



**WAGI DLA WÓZKÓW
MAGAZYNOWYCH**



**RĘCZNE WÓZKI PALETOWE
Z WAGĄ**



ŁĄCZNOŚĆ Z ERP & WMS



STWORZONE
DO PRACY
W MROŹNIACH



Obecnie wózki widłowe stosowane są zarówno do tych standardowych aplikacji, jak i specyficznych, odpowiadających zróżnicowanym oczekiwaniom klientów. Wychodząc naprzeciw pojawiającym się potrzebom, Linde dostosowuje wózki, wyposażając je w nowe rozwiązania i funkcjonalności. W ten sposób opracowane zostały wersje mroźnicze wózków Linde, a więc maszyny w pełni przystosowane do pracy w pomieszczeniach z temperaturą poniżej -10°C.

Większość wózków Linde jest standardowo zaadaptowana do pracy w temperaturach od -10°C do 40°C, jednak szczególne przystosowanie umożliwia im pracę w temperaturach sięgających nawet do -35°C lub -30°C (w zależności od modelu maszyny). Chcąc maksymalnie dopasować ofertę do specyficznych wymagań aplikacji klientów, Linde zadbało, aby wersje mroźnicze były dostępne nie tylko dla typowych wózków magazynowych, czyli wózków paletowych lub wózków wysokiego składowania, ale także elektrycznych wózków z przeciwwagą.

Komfort i bezpieczeństwo

W Polsce większość przeciwwagowych wózków elektrycznych wykorzystywana jest do

pracy w pomieszczeniach zamkniętych. Jeżeli w aplikacji klienta zdarza się, że wózki wjeżdżają do chłodni na dłuższy czas lub pracują tam w sposób ciągły, zaleca się wybór maszyny w wersji mroźniczej. Najważniejsze zmiany, jakie niesie ze sobą tego rodzaju wózek, dotyczą oleju hydraulicznego i zastosowanych smarów oraz wszelkich przewodów i połączeń elektrycznych, a w niektórych przypadkach także samych przewodów hydraulicznych. Wszystkie z tych elementów są dobierane tak, aby pozostawały sprawne i żywotne podczas

pracy w temperaturach do -32°C. Oprócz zaobserwowania o stronę techniczną zaleca się doposażenie wózka w kilka istotnych elementów, które zwiększą komfort pracy operatora. Przede wszystkim mowa tu o pełnej kabinie, a więc takiej, która jest wyposażona w szybę przednią, tylną i górną (wraz z wycieraczką) oraz metalowe drzwi z szybami. Kolejną opcję stanowi podgrzewanie kabiny, fotela lub szyb – ogrzane szyby nie parują, dzięki czemu praca operatora jest nie tylko bardziej komfortowa, ale także bezpieczna.



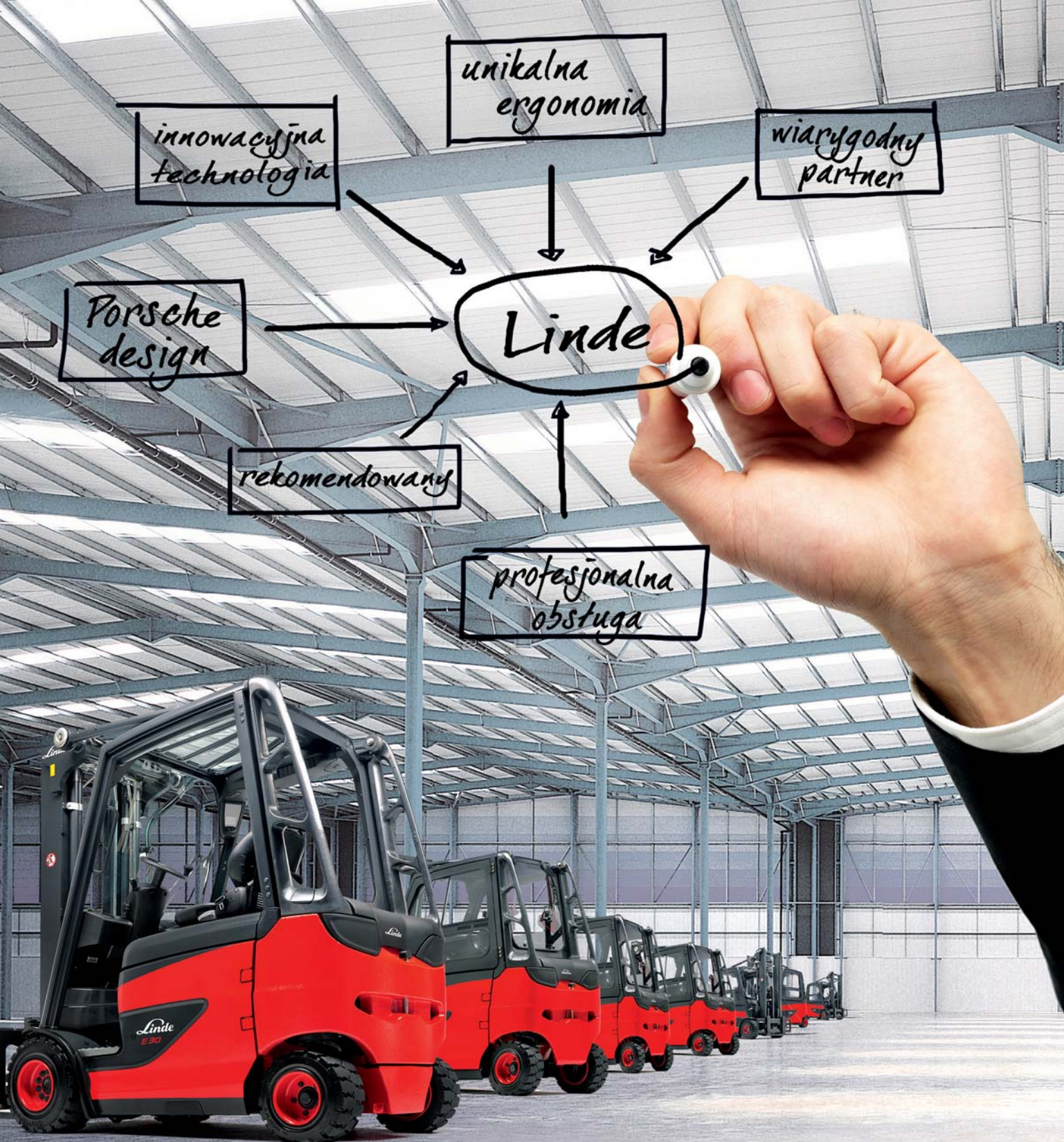
Bateria w wózkach mroźniczych

W omawianym przypadku nie istnieją żadne rygorystyczne wymogi co do właściwości baterii. Istotnym jest natomiast, aby ich ładowanie oraz konserwacja były przeprowadzane w normalnej temperaturze otoczenia, tj. powyżej 0°C, i aby wózek był dokładnie wysuszony przed ponownym przystąpieniem do pracy w chłodni. Ponadto bateria nie może pozostawać w mroźni nieruchoma przez dłuższy czas, nie wolno także dopuścić, aby skroplona para wodna zamarała w wózku. Stosując się do tych zaleceń, nie narazimy baterii na przedwczesne zużycie.

DOKOŃCZENIE NA S. 7

RAVAS Polska
Magdalena Futyma
T. +48 664 764 245, www.ravas.com

RAVAS



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

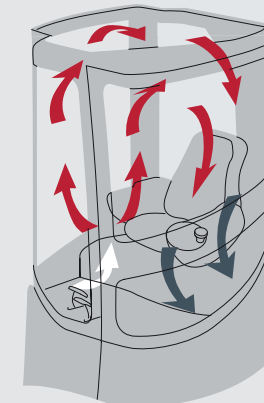
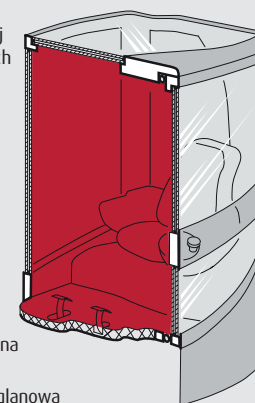
Szczególne przystosowanie

Wózki wysokiego składowania w wersji mroźniczej, a więc modele Linde z serii 1120, już na pierwszy rzut wyróżniają się charakterystycznym oznaczeniem – śnieżynką. W maszynach tego typu wprowadzono szczególne zmiany techniczne. W przypadku wózków wysokiego składowania polegają one między innymi na zastosowaniu smarownych łożysk przeciwciernych w wysuwie, karetki widel i przy poszczególnych profilach masztu. Niezwykle ważne jest także użycie oleju, smarów i płynów hydraulicznych, które są przystosowane do pracy w temperaturach do -30°C . Dodatkowo podgrzewany jest czujnik wysokości podnoszenia, co zapobiega jego ewentualnemu przemarznięciu, oraz wybrane komponenty elektroniczne, np. ▶

podłokietnik czy joysticki. W aplikacjach wymagających pozostanie w chłodni na dłuższy czas zaleca się wybór specjalnej (mroźniczej) wersji kabiny operatora. Składają się na nią podwójne lub pojedyncze podgrzewane szyby, szeroko otwierane drzwi, system intercom oraz mocniejszy i bardziej wydajny system ogrzewania. To właśnie ten ostatni element umożliwia operatorowi komfortową pracę w tak niskich temperaturach, jakie panują w chłodniach. Istnieje ponadto możliwość kontroli nawiewu i temperatury. System intercom, na który składają się mikrofon i głośniki o regulowanej głośności, pozwala operatorowi zachować ▶

Schemat budowy kabiny przeznaczonej do pracy w warunkach mroźniczych: podwójna izolacja i kierunki obiegu ciepłego powietrza.

■ Warstwa izolacyjna
 ■ Izolacja
 ■ Warstwa poliwęglanowa
 ■ Konstrukcja stalowa



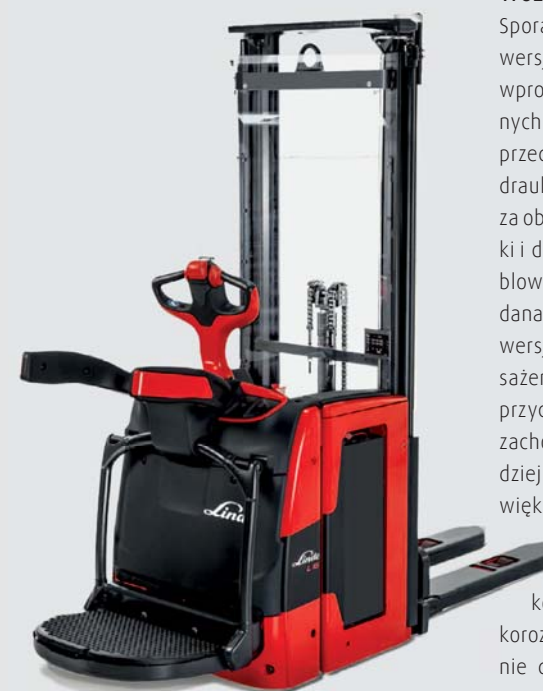
Ciepłe powietrze
 Świeże powietrze
 Powietrze wychodzące



kontakt z otoczeniem bez otwierania drzwi, a więc bez spadku temperatury wewnątrz kabiny. Ta opcja wpływa nie tylko na większy komfort pracy operatora, ale przede wszystkim na jego własne bezpieczeństwo oraz osób pracujących wokół wózka. Dodatkowo kokpit w kabinie został wyłożony specjalnym, miękkim materiałem, który nie jest zimny w dotyku.

Wózki paletowe w chłodniach

Sporą popularnością cieszą się także mroźnicze wersje wózków paletowych. W ich przypadku wprowadzane modyfikacje zależą od konkretnych modeli. Uogólniając, zmianom ulegają przede wszystkim stosowane oleje, płyny hydrauliczne i smary, urządzenia odpowiedzialne za obsługę sterowania urządzeniem, czyli główki i dysze sterujące (głównie wewnętrzne okablowanie i sposób montażu) oraz maszt (o ile dana maszyna jest w niego wyposażona). W tej wersji wózka zalecane jest dodatkowo wyposażenie go w specjalne koła o zwiększonej przyczepności. W ten sposób możliwe będzie zachowanie lepszych parametrów trakcji i bardziej efektywnego hamowania, a tym samym – większego bezpieczeństwa osoby obsługującej



wózek. Kolejny wymóg dotyczy stosowania smarownych kół ładunkowych, co zabezpieczy ich łożyska przed korozją, a w związku z tym umożliwi zachowanie długiej żywotności oraz pozwoli uniknąć

zbędnych kosztów serwisowych. Specjalne zabezpieczenie komponentów elektronicznych ochroni je przed zimnem i ewentualnym zamarznięciem. Aby zwiększyć bezpieczeństwo operatora i zapobiec jego ewentualnemu ślizgnięciu się na platformie, w wózkach zastosowano metalową kratownicę.

Przed podjęciem decyzji o zakupie wózków przeznaczonych do pracy w specyficznych warunkach, a takimi niewątpliwie są warunki mroźnicze, warto zaprezentować je wcześniej dostawcy tych pojazdów. Na tej podstawie opracowane zostanie profesjonalne rozwiązanie floty – zarówno dobór modeli wózków, jak i ich szczegółowe, dodatkowe wyposażenie. Przedstawiony w niniejszym artykule opis rozwiązań stosowanych w warunkach mroźniczych ma jedynie charakter ogólny – aby dobrać wózki o specyfikacji odpowiadającej potrzebom konkretnej aplikacji warto skontaktować się z jednym z Doradców Techniczno-Handlowych Linde. ■



Obecnie większość zagrożeń przyczyniających się do powstania wypadków wiąże się głównie z niewłaściwą eksploatacją, obsługą, a także niestosowaniem się do podstawowych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy. Dotyczy to zarówno operatorów urządzeń transportowych, jak i postronnych osób pracujących w transporcie wewnętrznym.

BHP W PRACY WÓZKIEM WIDŁOWYM

Dbałość o zdrowie i życie pracowników w coraz większym zakresie przejawia się w miejscach pracy. Będąc dystrybutorem wózków widłowych i jednocześnie mając świadomość tego, jak ważna jest ochrona życia i zdrowia ludzkiego, postanowiliśmy uzupełnić wcześniej poruszony temat „20 zasad bezpiecznej pracy wózkiem widłowym”. W poniższym artykule szczegółowo opisujemy zagrożenia, z którymi spotykają się operatorzy wózków oraz inni pracownicy magazynów podczas wykonywania swoich codziennych obowiązków.

Możliwe zagrożenia

Wózki widłowe są obecnie nieodłącznym elementem wyposażenia każdego magazynu. Biorą one udział w przemieszczaniu towarów, obsługują obszary przeładunkowe i składowania. Są uniwersalne i niezbędne przy realizacji wielu zadań. Wszystkie te czynniki wpływają na to, że są one wszechobecne i niezastąpione w branży logistycznej.

Obecnie większość zagrożeń przyczyniających się do powstania wypadków wiąże się głównie z niewłaściwą eksploatacją, obsługą, a także niestosowaniem się do podstawowych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy. Dotyczy to zarówno operatorów urządzeń transportowych, jak i postronnych osób pracujących w transporcie wewnętrznym.

Niebezpieczna rampa

Miejsce, na którym niewątpliwie należy zachować zwiększoną ostrożność. Zdarza się bowiem, że niewłaściwie obsługiwany wózek spada z pojazdu samochodowego podczas wjeżdżania z rampy na naczepę. Czasem samochód nie zostaje skutecznie unieruchomiony przez kierowcę pojazdu i w trakcie manewrów wykonywanych przez wózek zaczyna oddalać się od rampy, co kończy się bardzo poważnym wypadkiem. Zdarza się też, że kierowcy ciężarówek, w obawie o uszkodzenie pojazdu, nie podjeżdżają do frontu przeładunkowego dostatecznie blisko. Skutkiem tego rampa jest oparta o podłogę przestrzeni ładunkowej tylko krawędzią. Głębokość podparcia może jednak okazać się niewystarczająca w sytuacji

dynamicznego wjazdu wózka do naczepy. Pojawiają się wówczas siły mogące spowodować zmianę położenia końcowej krawędzi przestrzeni ładunkowej. To z kolei skutkuje utratą płaszczyzny podparcia rampy i jej opadnięciem. W skrajnie niekorzystnym przypadku może nastąpić tragiczny w skutkach upadek wózka, kończący się przygnieceniem, zgnieceniem czy uderzeniem operatora.

Przy wjeździe wózka do pojazdu ciężarowego niezbędna jest odpowiednia procedura, której znajomość obowiązuje zarówno kierowcę samochodu, jak i operatora wózka. Stosunkowo często zdarza się, że kierowca pojazdu odjeżdża od rampy w niewłaściwej chwili – zbyt wcześnie, gdyż wydaje mu się, że operator skończył już swoją pracę. Właśnie w takiej sytuacji wózek, który zjeżdża z przyczepy na rampę, może upaść na podłogę znajdującą się sporo niżej niż poziom rampy.

Nieuwaga operatora wózka widłowego może się skończyć nieszczęśliwie także dla innych osób pracujących w pobliżu. Zdarzają się bowiem wypadki, w których wózek spadający z rampy uderza w pracownika pieszego wykonującego pozostałe czynności związane z wyładunkiem. Pieszy pracownik obsługujący dok może zostać

potracony przez wózek, ponieważ operator znajdujący się wewnątrz pojazdu posiada ograniczone pole widzenia ze względu na transportowany ładunek. Zagrożenie może również stwarzać samochód ciężarowy, dlatego od kierowcy także wymagana jest zwiększona ostrożność. Najczęściej spotykane wypadki z udziałem ciężarówek podczas załadunków i wyładunków towarów to moment, w którym pracownik pieszy pomaga kierowcy wprowadzić samochód do frontu przeładunkowego. W takiej chwili wszyscy uczestniczący w tej czynności, aby uniknąć ewentualnego potrącenia czy przygniecenia, powinni pamiętać o tym, że kierowca podczas wykonywania tego typu manewrów posiada niezwykle ograniczone pole widzenia obszaru z tyłu – obserwacja odbywa się za pomocą lusterek.

Na koniec, zdarzają się także upadki pracowników z mostka przeładunkowego następujące wskutek niefrasobliwego zachowania i podchodzenia do krawędzi mostka przeładunkowego lub chęci skrócenia sobie drogi i wchodzenia do wnętrza poprzez otwarty front przeładunkowy. Warto pamiętać, że upadek człowieka nawet z tak niewielkiej wysokości może nieść poważne konsekwencje typu przygniecenia, zgniecenia czy potrącenia przez pracujący w tej samej strefie wózek widłowy.

Zanieczyszczenia nawierzchni

Niekontrolowany wyciek płynów może wywołać poślizg, dlatego właśnie wszelkiego rodzaju plamy wody, oleju i innych substancji bywają niezwykle niebezpieczne. Uważny operator zachowujący w swojej pracy ostrożność dostrzeże na podłodze podejrzaną plamę świadczącą o wycieku.

Poślizgnięcie się pracownika lub poślizgnięcie wózka podnośnikowego na znajdujących się wokół frontu przeładunkowego zanieczyszczeniach, takich jak zatłuszczenie lub zapylenie posadzki to kolejne niebezpieczne zdarzenia. Wózek przemieszczający się po brudnej powierzchni traci przyczepność i możliwość pełnej kontroli nad czynnością hamowania. Pracownik pieszy poprzez poślizgnięcie się może nie tylko ulec wypadkowi wskutek uderzenia o podłogę czy regał, ale też narażony jest na większe niebezpieczeństwo w postaci potrącenia przez pojazdy, które nie zawsze zdążą być zatrzymane na czas w tak zaskakujących sytuacjach. Ten sam problem dotyczy również placu manewrowego i stanowisk postojowych, gdzie dodatkowo należy dbać w okresie zimowym o odlodzenie i odsnieżenie kluczowych obszarów.

Innym ważnym problemem jest niekontrolowany napływ powietrza z zewnątrz powodujący wilgoć. Zdarza się bowiem, że na skutek różnicy ciśnień, podczas opadów atmosferycznych, do wnętrza budynku zasysana jest przez otwarty dok mgiełka wodna, która osiadając we wnętrzu, powoduje zawilgocenie posadzki, a to z kolei pogarsza współczynnik tarcia. Nieświadomi tego pracownicy piesi oraz operatorzy wózków widłowych mogą zatem spowodować wypadek. Czasami zdarza się też, że opony wózków widłowych ślizgają się na kostce brukowej. Taki problem pojawia się najczęściej wtedy, gdy powierzchnia, po której jeździ wózek, posiada kilka różnych rodzajów nawierzchni, co utrudnia złapanie stabilności i lepszego wyczucia podłoża.

Bezpieczna infrastruktura magazynowa

Systemy regałów, w które wyposażone są magazyny, powinny być używane zgodnie z ich przeznaczeniem. Najczęściej pojawiające się błędy, stwarzające zagrożenie dla życia i zdrowia pracowników, wynikają przede wszystkim z braku odpowiedniej wiedzy na temat prawidłowego przygotowania i użytkowania regałów lub złe pojętej oszczędności. Używanie systemu regałów o nieodpowiednich wymaganiach obciążeniowych w stosunku do składowanych ładunków, błędy popełniane podczas obliczeń przy projektowaniu systemu regałów czy świadome wręcz „odchudzanie” konstrukcji może zakończyć się zawaleniem się regału i uderzeniem lub przygnieceniem osób przebywających w pobliżu.

Poważne niebezpieczeństwo stwarzają spadające z regału palety. Stosunkowo często zdarza się operatorom podczas odkładania ładunku wypchnąć towar znajdujący się z drugiej strony półki. Błąd polega na tak głębokim odstawieniu palety, że w efekcie towar stojący przy drugiej krawędzi półki zostaje wypchnięty na zewnątrz. Jest to niezwykle niebezpieczne dla osób, które poruszają się pieszo po magazynie i w trakcie trwania tej czynności mogą znajdować się po drugiej stronie regału.

Częstą techniczną przyczyną wypadków jest niewłaściwy montaż systemów regałów. Na błędy składają się między innymi: posadowienie regałów na podłożu, które nie zapewnia właściwej stateczności, montaż niezgodny z projektem lub dokumentacją techniczną producenta, montaż wykonany przez osoby nie posiadające odpowiedniego przygotowania, a także przystępowanie do użytkowania regałów bez odbioru przez nadzór techniczny.

Jeśli regał jest solidny i spełnia wszystkie kryteria bezpieczeństwa, sam w sobie nie powinien stanowić zagrożenia. Przestrzeganie podstawowych zasad BHP powinno więc uchronić przed ewentualnymi wypadkami. Składa się na nie stosowanie odpowiednich urządzeń transportowych przeznaczonych do obsługi regałów, a także unikanie sytuacji, wskutek których może zostać naruszona lub osłabiona konstrukcja regału, a to spowodowane jest najczęściej wielokrotnym, regularnym uderzaniem w daną

DOKOŃCZENIE NA S. 10



część regału. Regały wysokiego składowania należą do systemów statycznych, które oblicza się pod względem oddziaływania sił pionowych. Zawsze jednak przegrają w konfrontacji z działaniem dynamicznych i wielotonowych wózków widłowych, które potrafią wyrzucić na nie potężne siły poziome.

Już na poziomie projektowania magazynu należy wziąć pod uwagę miejsce przeznaczone na korytarze robocze o szerokości zapewniającej manewrowanie wózkiem, a także odpowiednią odległość między regałami (tzw. „plecami”) w przypadku regałów dwurzędowych. Podczas planowania magazynu nie bez znaczenia pozostaje prawidłowe dobranie wymiarów tras wózków widłowych do gniazd paletowych. Regały nie powinny być zastawiane jakimikolwiek paletami czy innymi przedmiotami, warto także pamiętać o okresowych kontrolach i przeprowadzaniu bieżących konserwacji.

Ograniczona widoczność

Gdy na widły pobrana zostanie zbyt duża ilość towaru, może to w znaczny sposób ograniczyć widoczność z wózka. Nie jest to jednak wyłącznie sytuacja błędu operatora, bowiem niektóre towary, mimo swojej małej wagi, mają spore gabaryty, stąd podczas ich przewozu widok z kabiny będzie ograniczony. W takiej sytuacji najważniejsze jest, aby operator zdawał sobie sprawę, że nie widzi tego, co znajduje się bezpośrednio przed nim. Ponadto z pewnością powinien zachować szczególną ostrożność, a dodatkowo, dla zachowania lepszej widoczności, zalecana jest jazda tyłem.

Problem słabej widoczności występuje wszędzie tam, gdzie znajdują się tak zwane „blind corner”, a więc specyficzne przeszkody znacznie zasłaniające inne pojazdy czy ludzi, którzy także pojawiają się na terenie pracy wózka widłowego. Miejscem posiadającym wiele takich punktów jest między innymi tartak – znajdujące się na jego terenie wysokie sterty drewna tworzą swego rodzaju rogi, zza których zupełnie nie widać zbliżających się obiektów. Jednak i na to są rozwiązania, stosowanie których może zmniejszyć ryzyko ewentualnych wypadków. Pierwszym z nich jest wyposażenie pieszych w specjalne kamizelki ochronne – żywy, wyrazisty kolor szybciej zwróci uwagę operatora i przyspieszy jego reakcję. Bardzo ważne jest także prawidłowe zorganizowanie obszaru logistycznego polegające na wyznaczeniu stałych tras przejazdów i ścieżek dla pieszych tak, by już na etapie planów starać się wyeliminować możliwie jak najwięcej potencjalnych zagrożeń i niebezpiecznych miejsc. W przypadku ograniczonej widoczności zawsze warto wyposażyć wózek w dodatkowe narzędzie emitujące niebieskie światło skierowane w podłogę i tym

Chwilowe oślepienie występuje najczęściej podczas jazdy pomiędzy magazynem (wnętrze oświetlone sztucznym światłem), a placem znajdującym się na zewnątrz, gdzie może panować w zależności od pory dnia, jak i pory roku, zarówno duże nasłonecznienie, jak i ciemność.

samym informujące o zbliżającym się pojeździe – tak zwany Linde BlueSpot.

Ograniczona widoczność nie wynika jednak wyłącznie z charakterystycznych, wysokich stosów zasłaniających nadjeżdżające pojazdy. Jest także czynnik ludzki, o którym warto pamiętać – tak zwane chwilowe oślepienie występuje najczęściej podczas jazdy pomiędzy magazynem (wnętrze oświetlone sztucznym światłem), a placem znajdującym się na zewnątrz, gdzie może panować w zależności od pory dnia, jak i pory roku, zarówno duże nasłonecznienie, jak i ciemność. Ze względu na występującą różnicę intensywności światła należy po prostu odczekać chwilę i dać oczom czas na adaptację do nowych warunków. Po tym czasie jazda staje się dużo bezpieczniejsza.

Uważne manewrowanie

Istnieje wiele różnych zagrożeń związanych z manewrowaniem środkami transportowymi. Zdarzają się wypadki, w których operator suwnicy sterowanej z poziomu roboczego jest uderzony przez spadający ładunek podczas



**Wózki LPG a zagrożenie
odmrożeniem i wybuchem**

Jak wiadomo, gaz w butli jest sprężony do stanu ciekłego. W czasie szybkiego wydoławiania się, np. w przypadku przebicia butli lub przerwania przewodu łączącego butlę z wózkiem, gaz wydziela bardzo niską temperaturę, którą przekazuje na najbliższe obiekty, tym samym zmrężając je. Należy pamiętać o tym, że bezpośredni kontakt ciała z takim elementem grozi odmrożeniem. Wybuch zaś może pojawić się w przypadku, gdy w wózku stosowane są nieoryginalne, niskiej jakości części. Szansa, że okażą się awaryjne, są dużo wyższe, a kiedy w układzie pojawi się niepożądana iskra, może się to przerodzić w niebezpieczny dla zdrowia i życia wybuch.

skokowego przesuwu wynikającego z przyciskania przycisków stop i start. Najczęstsze wypadki z udziałem wózków widłowych polegają na uderzeniach operatorów przez uszkodzony regał i składowane na nim wyroby. Najczęstszą przyczyną jest bezpośrednie uderzenie w konstrukcję przez niewłaściwie prowadzony wózek, kiedy to operator, w wyniku błędu, stracił nad nim kontrolę. Zdarza się, że na operatora wózka podczas załadunku palety do gniazda spada ładunek, z tego względu bardzo ważna jest zarówno precyzja pracy operatora, jak i sama konstrukcja użytkowanego wózka – pojazdy wyposażone w stalową kratę zamieszczoną w górnej części kabiny chronią operatora przed bezpośrednim uderzeniem i zgnieciem.

Często zdarza się, że nie są przestrzegane zasady i wymagania bezpieczeństwa albo z powodu ich nieznamośności, albo z powodu ich lekceważenia. Takie zachowania w wielu przypadkach kończą się:

- uderzeniem, przewróceniem czy przygnieciem w wyniku utraty stateczności czy wywrócenia się urządzenia transportowego na pochylni,
- uderzeniem w wyniku niewłaściwego umieszczenia palety w widłach i wahania ładunku,
- uderzeniem ładunkiem w wyniku dostępu osób nieupoważnionych do strefy zagrożenia podczas pracy urządzeń transportowych,
- uderzeniem ładunkiem lub częścią urządzenia w wyniku niewystarczającej widoczności z miejsca sterowania,
- zagrożeniem przewrócenia się, np. w wyniku potknięcia o nierówność na podłożu.

Typowym błędem jest jazda przodem z ładunkiem po pochyłości, co prowadzi często do utraty stateczności wózka, w wyniku czego dochodzi do zgubienia i zniszczenia ładunku. Wypadki takie zazwyczaj zaliczane są do bardzo ciężkich, często następuje trwała utrata zdrowia, a nawet życia operatora.

Kolejnym rażącym i dość często powtarzającym się zachowaniem niebezpiecznym, bezpośrednio prowadzącym do wypadku jest przebywanie osób trzecich lub innych współpracowników podczas pobierania czy manewrowania wózków widłowych z ładunkiem między regałami. W sytuacjach takich bardzo często dochodzi do potrącenia pieszych. Wypadki takie zaliczane są na ogół do ciężkich. W ich wyniku dochodzi często do obrażeń organów wewnętrznych spowodowanych przygnieciem pracownika do regału magazynowego, zranienia kończyn dolnych, stóp, rąk, głowy. Dość często podczas załadunku palet przebywają osoby postronne, a wystarczy chwila nieuwagi, aby doszło do wypadku.

Prędkość i brawura

Wypadki często spowodowane są także „brawurą” operatorów wózków. Rozwijane znaczne prędkości w halach magazynowych, podczas transportu palet z towarem, kiedy to widoczność jest w znacznym stopniu ograniczona, powodują niewłaściwe postrzeganie otoczenia lub zbyt późne spostrzeżenie przeszkód na drodze takich, jak wtargnięcia osób trzecich, czy też pojawienie się innego środka transportowego. Rozwijanie znacznych prędkości może doprowadzić do

utraty kontroli nad wózkiem – jest to silnie związane z dużą zwrotnością tych urządzeń i bywa przyczyną wypadków w wyniku szybkiego najeżdżania na niewielką przeszkodę, np. krawężnik, kiedy to dochodzi do utraty stateczności wózka.

Zasady bezpiecznego ruszania i hamowania

Zarówno proces ruszania, jak i hamowania wymaga od kierowcy wózka widłowego koncentracji i dużej uwagi. Ruszanie i hamowanie powinno odbywać się w sposób kontrolowany, powoli i płynnie tak, aby nie doszło do następujących sytuacji:

- zderzenia z przeszkodą wskutek utraty panowania nad wózkiem jezdniowym,
- przemieszczenia się ładunku na widłach (płatformie) lub jego upadku.

Należy pamiętać, że w trakcie hamowania powstaje siła bezwładności, która przeciwstawia się sile hamowania. Może ona spowodować przesunięcie ładunku na widłach, a nawet jego całkowite zsuniecie się.

Podobnie jak w innych pojazdach, tak i w wózku widłowym skuteczne i bezpieczne hamowanie zależy w dużej mierze od:

- warunków drogowych (nawierzchni, po jakiej porusza się wózek),
- warunków atmosferycznych,
- temperatury otoczenia,
- masy całkowitej wózka.

Wszystkie te czynniki łącznie decydują o długości drogi hamowania, tj. odległości, jaką musi

pokonać wózek, od momentu naciśnięcia przez kierowcę na pedał hamowania do czasu całkowitego zatrzymania wózka. Warto pamiętać także o tym, że droga hamowania pustego wózka jest krótsza, wzrasta zaś wraz ze wzrostem masy przewożonego ładunku.

Podsumowanie

Potrzeba szybkiego rozładunku, dostarczania wyrobów na stanowiska pracy wymaga zastosowania większej ilości środków transportowych. Niewielkie powierzchnie magazynowe, wypełnione towarami, poruszającymi się wózkami oraz towarzyszący temu ruch pieszy wpływa w znacznym stopniu na zwiększenie zagrożeń występujących w transporcie wewnętrznym. Opracowanie strategii dotyczącej bezpiecznej pracy jest więc niezwykle ważne.

W powyższym artykule opiliśmy konkretne, najbardziej problematyczne obszary, w obrębie których występuje najczęściej wypadków z udziałem wózków widłowych. Informowanie pracowników o czynnikach zagrażających ich zdrowiu i życiu w naszej ocenie jest bowiem pierwszym i najważniejszym krokiem do zapobiegania wypadkom. Podnoszenie świadomości w zakresie BHP to przejaw realnej troski o zdrowie i życie osób na co dzień wykonujących swoje obowiązki. ■

Życzymy wszystkim bezpiecznej pracy!

Autorzy:

Jacek Cieloch i Jan Biskupski

Dział Szkoleń Linde MH Polska



Wózki elektryczne a zagrożenie wybuchem

Podczas ładowania baterii wydzielają się wodór, dlatego bardzo ważne jest respektowanie absolutnego zakazu palenia w pobliżu ładowni! W celu zadbania o bezpieczeństwo pomieszczenia te powinny być dobrze wentylowane ze względu na właściwości wybuchowe wodoru. Źródła iskry czy otwartego ognia mogą być bardzo różne, czasem nieoczywiste, dlatego warto zachować ostrożność i zadbać o bezpieczeństwo wręcz „na wyrost”.





La Lorraine Bakery Group to firma w stu procentach belgijska, która może poszczycić się ponad 75-letnią tradycją. Została założona w 1939 roku przez Gerarda Vanherpe'a i do dziś pozostaje w rękach tej samej rodziny, zatrudniając łącznie ponad 2800 pracowników i osiągając skonsolidowany roczny obrót w wysokości około 600 milionów euro. Długofalowa wizja grupy oraz jej udany wzrost o więcej niż 10 procent rocznie w czasie ostatniej dekady zostały nagrodzone prestiżowym tytułem „Przedsiębiorca roku 2012 w Belgii” (‘Entrepreneur of the year 2012 – Belgium’).

OTWARCIE INWESTYCJI W KRÓLEWSKIM TOWARZYSTWIE



W trakcie swojej wizyty w Polsce Jego Wysokość Król Belgów Filip I zawiązał wraz ze swoją świtą do Nowego Dworu Mazowieckiego z wyjątkowego powodu. Wraz z właścicielem firmy La Lorraine Bakery Group, Guido Vanherpem (PIERWSZY OD LEWEJ), Burmistrzem Nowego Dworu Mazowieckiego, Jackiem Kowalskim (TRZECI OD LEWEJ) oraz Dyrektorem Generalnym La Lorraine Polska, Arturem Starkiem (CZWARTY OD LEWEJ), w dniu 14 października br. przeciął wstęgę podczas oficjalnej uroczystości otwarcia magazynu mroźni wysokiego składowania.

La Lorraine Bakery Group świętuje 15-lecie swojej obecności w Polsce. Firma stała się jednym z liderów rynku, zapewniając polskim konsumentom ogromny wybór innowacyjnych produktów piekarniczych wytwarzanych za pomocą technologii „bake-off”. Zakupiona w 2005 roku polska firma piekarnicza przeszła ogromną transformację. Moc produkcyjna fabryki została rozbudowana do 10 nowoczesnych linii, a ukoronowaniem inwestycji było wybudowanie wspomnianego już magazynu mroźni wysokiego składowania – wartego królewskiego otwarcia!

W pełni zautomatyzowany magazyn wysokiego składowania w warunkach mroźniczych jest najnowocześniejszym rozwiązaniem w dziedzinie budowy innowacyjnych konstrukcji tego typu. Mroźnia wysokiego składowania La Lorraine Polska jest wysoką na 41 metrów budowlą wzniesioną w technologii silosu o wewnętrznym układzie półek, który może pomieścić nawet 16 000 palet, ładowanych i składowanych za pomocą w pełni zautomatyzowanych dźwigów. Podczas normalnej eksploatacji mroźni przebywanie na jej terenie jest ograniczone z uwagi na obniżony poziom tlenu do 15 procent, co zmniejsza ryzyko pożaru do absolutnego

minimum. Innowacyjna koncepcja budowy magazynu umożliwia również znaczne oszczędności energii, co ma pozytywny wpływ na środowisko naturalne.

„Otwarcie magazynu o tak dużej pojemności, bo mieszczącej aż 16 tysięcy palet, to przełomowy krok w rozwoju naszego przedsiębiorstwa. Dzięki temu obiektowi będziemy mogli przechowywać nasze wyroby, zapewniając ich bardzo wysoką jakość. Stawiamy na dalszy rozwój naszego biznesu w Polsce, dlatego zwiększenie możliwości składowania to ważny element na tej drodze. Podjęliśmy decyzję o wybudowaniu magazynu, bowiem bez zwiększenia możliwości składowania nie moglibyśmy kontynuować naszego wzrostu w Polsce” – mówi Guido Vanherpe. „Cały czas inwestujemy w rozbudowę zakładu, w tym również w linie produkcyjne. Budowa magazynu o tak dużych gabarytach to naturalna konsekwencja rosnących mocy produkcyjnych. Realizacja projektu zajęła nam łącznie około dwóch lat i pochłonęła około 21 milionów euro, a to dopiero początek. Jest to pierwszy etap długoterminowego planu inwestycyjnego rozpisanego do roku 2020, którego przewidywana łączna wartość wynosi około 50 milionów euro” – dodaje. □



Na zdjęciu Guido Vanherpe, prezes La Lorraine Bakery Group i Filip I Koburg, Król Belgów podczas inspekcji zakładu w Nowym Dworze Mazowieckim

Mroźnia wysokiego składowania La Lorraine Polska w liczbach:

- 41 metrów to wysokość mroźni,
- 16 tysięcy palet to obecna maksymalna pojemność,
- 2 lata trwała budowa,
- 21 milionów euro to koszt realizacji inwestycji,
- 50 milionów euro przeznaczono na dalsze inwestycje, których zakończenie przewidziane jest na 2020 rok,
- 32 tysiące palet to planowana pojemność mroźni.

Rynek piekarniczy w Polsce okiem La Lorraine Bakery Group

„Polski konsument chce mieć coraz większy wybór i przykłada dużą wagę do jakości – twierdzi właściciel LLBG Guido Vanherpe. – Klienci w Polsce coraz chętniej sięgają po produkty świeże, cenią także innowacje. My w La Lorraine staramy się odróżnić od innych firm piekarniczych właśnie poprzez zaoferowanie produktów najwyższej jakości osiągniętej poprzez zastosowanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych. To dzięki tej przewadze rozwijamy się szybciej niż inne firmy o podobnym profilu działalności.”

Dzięki takiemu spojrzeniu firma umacnia swoją pozycję atrakcyjnego pracodawcy w regionie i stawia na dalszy rozwój. Zmiany na rynku traktuje jako jego platformę i przygląda się im bardzo uważnie. Eksperci z La Lorraine zauważają, że już nie tylko hipermarkety czy duże supermarkety, ale również dyskonty są zainteresowane wprowadzeniem do oferty świeżego pieczywa.

Wszystkie kanały w handlu nowoczesnym liczą przede wszystkim na jak najwyższą jakość, ale przy tym także na konkurencyjne ceny. La Lorraine Bakery Group stara się na co dzień sprostać tym oczekiwaniom.

W 2014 roku firma odnotowała w Polsce 75 milionów euro przychodów, podczas gdy przychody całej grupy wyniosły 568 milionów euro. W ostatnich latach sprzedaż na polskim rynku zwiększała się średnio o 15 procent rocznie. W tym samym czasie cała Grupa La Lorraine rosła w tempie około 10 procent rocznie. Z tego wynika, iż wzrost sprzedaży w Polsce przewyższa uśredniony wzrost na wszystkich rynkach, na których firma funkcjonuje.

Dla La Lorraine Polska każdy klient jest ważny. Największy kanał, z jakim współpracuje, to handel detaliczny. Pomimo tego, że firma obsługuje większość obecnych w Polsce największych sieci handlowych, coraz więcej detalistów inwestuje w technologię „bake-off” i wypieka pieczywo bezpośrednio w punktach sprzedaży. Firma rozwija sprzedaż dla sektora HoReCa i zacieśnia współpracę z kilkoma dużymi hurtownikami, za pośrednictwem których jej produkty mogą trafiać do restauracji i hoteli w całej Polsce.



La Lorraine w Polsce

Swoją działalność w Polsce firma rozpoczęła w 2001 roku. Cztery lata później, w 2005 roku, nabyła polską firmę piekarniczą w Nowym Dworze Mazowieckim. Od tego czasu grupa zainwestowała w nasz kraj około 70 mln euro. Częścią tej inwestycji była budowa w pełni zautomatyzowanego, supernowoczesnego magazynu mroźni wysokiego składowania.

Zakład w Nowym Dworze Mazowieckim produkuje pieczywo głównie w technologii „bake-off”. Oprócz tego wypiekane jest także pieczywo paczkowane o dłuższym okresie trwałości – są to między innymi chleb tostowy oraz bułki do hamburgerów i hot dogów.

La Lorraine Polska generuje obroty w wysokości 80 milionów euro i zatrudnia ponad 600 osób, będąc znaczącym pracodawcą w regionie. Aż 85 procent produkcji realizowanej przez firmę w Polsce jest sprzedawana na rynku lokalnym, zaś pozostałe 15 procent firma eksportuje do kilkunastu krajów Europy.

Obok największej swojej inwestycji poza granicami rodzimego kraju – zlokalizowanej właśnie w Nowym Dworze Mazowieckim – grupa posiada 9 nowoczesnych zakładów piekarniczych, z których 7 znajduje się w Belgii,

a pozostałe 2 w regionie Europy Środkowo-Wschodniej – w Czechach i w Rumunii. W 2016 roku firma planuje otworzyć kolejną fabrykę piekarniczą w Turcji.

Właściciel La Lorraine Bakery Group o wadze inwestycji w Polsce i jej przyszłości mówi jednoznacznie:

„Pod względem obrotów Polska jest dla nas drugim co do wielkości rynkiem, zaraz po rodzimej Belgii. W zasadzie nie postrzegamy już Polski jako rynku zagranicznego, lecz jako naszą drugą ojczyznę. Od momentu nabycia firmy piekarniczej Nowakowski-Piekarnie w 2005 roku zainwestowaliśmy tu już około 70 milionów euro. Biorąc pod uwagę wzrosty sprzedaży spodziewane w najbliższych latach, znaczenie polskiego rynku nadal będzie rosło.”

W ciągu kolejnych trzech lat firma deklaruje, że o 50 procent zwiększy swoje moce produkcyjne w zakładzie w Nowym Dworze Mazowieckim. By osiągnąć ten cel, zaplanowała już zakup nowych linii, a w perspektywie trzech lat chce podwoić wydajność magazynową z 16 do 32 tysięcy palet.



Zespół La Lorraine Polska świętuje otwarcie magazynu mroźni wysokiego składowania

Zróżnicowana oferta produktów

La Lorraine Polska oferuje połączenie tradycyjnych produktów wysokiej jakości z innowacyjnymi, przyjaznymi środowisku technologiami. W bogatej i zróżnicowanej ofercie firmy znajdują się między innymi produkty głęboko mrożone o różnym stopniu przygotowania, które zostały przeznaczone do dalszego wypieku w miejscu sprzedaży lub do bezpośredniej konsumpcji, ale także zupełnie nowe propozycje stanowiące urozmaicenie i rozszerzenie oferty. Dostępne są oczywiście podstawowe wyroby piekarnicze, czyli kajzerki, bułki, bagietki i chleby, a także oryginalne produkty, jak choćby ciabatty i chleby w stylu rustykalnym – niektóre wypiekane w kamiennym piecu, a inne z dodatkiem zakwasu lub innych składników znacząco wzbogacających recepturę. Poza artykułami piekarniczymi oferta zawiera także wyroby ciastkarskie, w tym ciastka francuskie, a także pączki, donuty czy muffiny oraz wyroby z kategorii przekąsek słonych.

Świeże i pachnące pieczywo 24 godziny na dobę

Technologia piekarnicza „bake-off” to połączenie dwóch kluczowych procesów: wypieku i mrożenia. Produkty piekarnicze są częściowo wypiekane (w 70 procentach), a następnie głęboko mrożone, dzięki czemu zachowują nie tylko wszystkie swoje wartości odżywcze, ale także wysoką jakość i świeżość. Metoda ta pozwala sklepom na wypiek pieczywa zależnie od aktualnego popytu na konkretną grupę produktów w danej porze dnia oraz na efektywne zarządzanie ilością towaru na półce, aby uniknąć zakłóceń w ich dostępności. Produkty w technologii „bake-off” cechuje ogromna różnorodność: od wyrobów tradycyjnych do innowacyjnych, od gramatur mini do maxi, a także od receptur pszennych, poprzez mieszane, do żytnich czy wzbogaconych w różnorodne cenne składniki, takie jak zakwas, nasiona, ziarna, owoce, warzywa lub zioła.

Metoda ta gwarantuje stabilną i wysoką jakość produktów, która jest poświadczona audytami oraz certyfikatami BRC (kontrola jakości produktu dokonywana jest na każdym etapie jego wytwarzania). Zapewnia ona również

powtarzalność wyrobów w zakresie regularności kształtów i wymiarów, wyglądu zewnętrznego oraz pożądanych cech organoleptycznych.

La Lorraine Twoja Piekarenka

Prosto z pieca znajdującego się w sklepie wydobywa się przyjemny i kuszący zapach wypiekanego pieczywa, który unosi się nad półkami, przenika przez alejki i... kusi klientów. To dzięki innowacyjnej metodzie piekarniczej „bake-off” świeże i pachnące wypieki mogą być dostępne 24 godziny na dobę w każdym sklepie.

Na potrzeby swoich klientów firma La Lorraine wypracowała markę „La Lorraine – Twoja Piekarenka”. Jest to koncepcja działania oparta na ciągłym, aktywnym kształtowaniu i doskonaleniu współpracy z klientem na wielu płaszczyznach. „La Lorraine – Twoja Piekarenka” to profesjonalny system wypieku, ekspozycji i sprzedaży produktów piekarniczo-ciastkarskich w jednym miejscu w sklepie. Swoim partnerom biznesowym firma pomaga w osiągnięciu jak najlepszych wyników sprzedaży poprzez profesjonalne doradztwo oraz wsparcie ich działalności poprzez

szkolenia i porady dla personelu klienta z zakresu przechowywania produktów głęboko mrożonych i technologii ich wypieku. La Lorraine gwarantuje stałą współpracę przy doborze i optymalizacji asortymentu, ponadto na bieżąco dostosowuje swoją ofertę produktową do indywidualnych potrzeb klienta oraz doskonali infrastrukturę i warianty wyposażenia stoisk w proste do obsługi urządzenia do wypieku pieczywa.

Niewątpliwą zaletą programu jest to, że czas dostawy oraz minimalna wielkość zamówienia zależy od lokalizacji odbiorcy i jest ustalana z każdym klientem indywidualnie. ■

Największą zaletą technologii „bake-off” jest niekwestionowana świeżość i jakość produktów. To właśnie dzięki tej technologii można wytwarzać pieczywo z tzw. „czystą etykietą”, czyli bez dodatku substancji „E” i substancji konserwujących.

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 akumulatornie

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





Historia współpracy między firmą La Lorraine Polska a Linde MH Polska

Pierwsze rozmowy dotyczące współpracy z firmą La Lorraine rozpoczęliśmy na początku stycznia 2015 roku. Na tym etapie dobór wózków opierał się przede wszystkim na projekcie magazynu mroźniczego, który był wówczas w trakcie budowy. Firma Linde od podstaw stworzyła rozwiązanie w pełni dostosowane do zakresu prac wykonywanych w specyficznych warunkach, jakimi jest niska temperatura. Poświęcony czas i elastyczność umożliwiły stworzenie optymalnego rozwiązania logistycznego dla nowo otwartej mroźni.

Nasze doświadczenie oraz referencje klientów korzystających z tego samego typu maszyn

ostatecznie przekonały firmę La Lorraine do naszej oferty – podzielone na dwa etapy negocjacje w kwietniu 2015 roku doprowadziły do podjęcia ostatecznej decyzji kupna. Wózki Linde zostały ocenione przez Klienta jako pojazdy najlepiej odpowiadające wymaganiom aplikacji.

Dostarczona przez Linde flota wózków obejmowała:

- 9 wózków T20SP serii 131 – maszyny przeznaczone do transportu poziomego z amortyzowaną platformą operatora, z czego dwa wózki zostały wyposażone w widły o długości 2400 mm i służą jako wózki transportujące (pobierają one z produkcji dwie palety euro z gotowym produktem i transportują ładunki do magazynu mroźniczego. Dzięki pobieraniu dwóch palet

jednocześnie zmniejsza się czas transportu, a co za tym idzie – także czas przebywania operatorów w mroźni oraz liczba przejazdów przez bramę pomiędzy mroźnią a strefą produkcji). Wszystkie wózki T20SP są wyposażone w ramy, na których zamontowano terminale i skanery kodów kreskowych,

- 1 wózek R14HD serii 1120 – wózek boczny wysokiego składowania z możliwością podnoszenia na wysokość 10655 mm,
- 1 wózek L12LSP serii 133 – wózek sterowany dyszlem ze stałą amortyzowaną platformą operatora oraz masztom o wysokości podnoszenia 2424 mm,
- 1 wózek E14 serii 386-02 EVO – bardzo zwrotny wózek trójkołowy czołowy z napędem akumulatorowym dodatkowo wyposażony w pełną, ogrzewaną, oryginalną kabinę Linde.

Każdy wózek zaopatrzony jest w baterie z sondą temperatury, posiada odpowiednie przygotowanie i zabezpieczenie przy pracy w temperaturze do -35°C oraz ma zamontowany system zarządzania flotą wózków Linde CtrlFleet.

Satysfakcja firmy La Lorraine wynika z zastosowanych w wózkach Linde nowoczesnych rozwiązań dopasowanych do indywidualnych potrzeb odbiorcy. Chęć współpracy przy kolejnych projektach dodatkowo potwierdza zadowolenie naszego Klienta z nabytej u nas floty.

Rozwiązania dostosowane do pracy w warunkach mroźniczych.

Dziękujemy za zaufanie!

Na zdjęciu Karolina Sawińska – Kierownik ds. gospodarki magazynowej (LLBG) i Grzegorz Knochowski (Linde MH)



Opracował: Grzegorz Knochowski
Doradca Techniczno-Handlowy
Linde MH Polska, Centrala Warszawa



Opracowała:
Karolina Drygiel
Linde MH Polska



Anioł budzący pastucha – szopka rzymska



SZOPKA BOŻONARODZENIOWA ARCYDZIEŁO ŚREDNIOWIECZNEJ TRADYCJI

Zabytkowe centrum Neapolu, Via San Gregorio Armeno. Wkraczając w tę wąską uliczkę człowiek przenosi się do innego świata. Mnóstwo niewielkich terakotowych figur zastylonych pośród scenarii neapolitańskich krajobrazów zdaje się być w bezruchu dopiero od sekundy, jakby ktoś gwałtownie przerwał ich żywiołowe, przepełnione bogactwem gestów rozmowy, pozostawiając na ich twarzach mimikę nadzwyczaj wyrazistą. Realność wyrzeźbionych postaci zachwyca. Są rzeźnicy i tkacze, pochyleni w swych warsztatach garncarze, winiarze z wielkimi beczkami oraz piekarze niosący bochny chleba. Są neapolitańskie ulice i warsztaty, jest studnia i wielki piec, jest dużo rozmaitego jadła. Jest też oczywiście Święta Rodzina – w samym centrum konstrukcji, w grocie lub stajenke – oraz otaczający ją pasterze i zwierzęta. Oto jedno z najsłynniejszych miejsc na świecie, gdzie możemy podziwiać niecodzienny rodzaj sztuki, chociaż tu, na tej ulicy, obecny przez cały rok – bożonarodzeniowe szopki.

W kulturze chrześcijańskiej Święta Narodzenia Pańskiego odgrywają niewątpliwie wyjątkową rolę. Budowane przez stulecia tradycje głęboko zakorzeniły się w dziedzictwie poszczególnych narodów – był to proces na tyle dla obyczajowości ludzkiej istotny, iż wyszedł poza kręgi chrześcijańskiej wspólnoty. Można by nawet zaryzykować stwierdzeniem, iż Boże Narodzenie stało się wydarzeniem poniekąd globalnym, coraz częściej przy tym pozbawianym stricte duchowego wymiaru.

Według Pew Research Center (2013) w Stanach Zjednoczonych – kraju, gdzie kulturowy i wyznaniowy miszmasz jest przecież nadzwyczaj wyraźny – aż 81% niechrześcijan obchodzi Święta Bożego Narodzenia, i to nie tylko ateści czy agnostycy, ale także ponad 70% buddystów i hinduistów, jedna trzecia Żydów natomiast ma w swoich domach przyozdobioną choinkę. Dennis Prager – wyznawca judaizmu, teolog, etyk i publicysta oraz wykładowca na University of Judaism w Los Angeles – twierdzi, iż nawet dla niego, niechrześcijanina, okres Narodzenia Pańskiego to czas wyjątkowy. W swojej książce „Think a Second Time” pisze: „Cenię nastrój wielkoduszności i wywoływane przez te święta refleksje na tematy religijne; uwielbiam też atmosferę, muzykę, a nawet dekoracje”.

Dekoracje – to właśnie one nadają miejscom wyjątkową bożonarodzeniową atmosferę. Nie może zabraknąć ich w naszych domach, w pracy, centrach handlowych, na ulicach, w kościołach... Istnieje swoisty kanon dotyczący świątecznej oprawy dekoracyjnej, jak np. popularne ubieranie choinki, który przyjął się w wielu krajach i stanowi bardziej element kulturowy, aniżeli religijny – ozdabianie iglastego drzewka ma wszakże korzenie pogańskie. Jest jednak pewna praktyka o wielowiekowej historii, głęboko osadzona w katolickim dziedzictwie, która swoje korzenie ma nie nigdzie indziej, jak w europejskiej kolebce najwybitniejszej działalności artystycznej nie tylko Starego Kontynentu, ale i całego świata. Wszystko bowiem zaczęło się we Włoszech, w niewielkiej miejscowości Greccio, kiedy w 1223 roku święty Franciszek z Asyżu stworzył pierwszą na świecie konstrukcję przedstawiającą wyobrażenie miejsca narodzin Jezusa Chrystusa. Dało to początek nowej tradycji, która ostatecznie rozprzestrzeniła się na inne kraje katolickie, a jej rozwój był na tyle intensywny, iż ewoluowała do rangi sztuki.

Wielkie Narodziny
Narodzenie Jezusa było głównym tematem sztuki chrześcijańskiej już od IV wieku n.e. Artystyczny wyraz tego rozpoczynającego nową religię wielkiego wydarzenia oparty jest na narracji zawartej w dwóch Ewangeliach: świętego Mateusza oraz świętego Łukasza – jedynych świadectwach o narodzinach Mesjasza, a co za tym idzie, wyłącznych źródłach, które umożliwiają przybliżone datowanie owego zdarzenia. Problem ustalenia konkretnej daty nie wynika jednak tylko z niewielkiej ilości dostępnych materiałów, które mogłyby przybliżyć historyków do jej faktycznego określenia – pozostałe ewangelie Nowego Testamentu w ogóle o narodzinach Chrystusa nie wspominają, natomiast traktujące o tym pozakanoniczne źródła apokryficzne (głównie tzw. Ewangelie Dzieciństwa) mają według badaczy niewielką wartość historyczną. Okazuje się bowiem, iż wersje dwóch wspomnianych wcześniej świadectw są w owym aspekcie rozbieżne. Pomijając jednak wiele zawiłości, można by z relatywnie dużym prawdopodobieństwem datować narodziny Chrystusa między 8 a 6 rokiem p.n.e., a mianowicie za panowania cesarza

DOKOŃCZENIE NA S. 22

Oktawiana Augusta oraz w czasie spisu ludności Palestyny przeprowadzonego przez gubernatora Syrii, Sentiusza Saturninusa. Jakkolwiek już samo ustalenie roku urodzenia Jezusa stanowi nie lada wyzwanie, tak już u żadnego z ewangelistów nie uświadczymy informacji ani o miesiącu, ani o dniu Narodzenia Pańskiego. Zarówno tradycja Kościoła Wschodniego, jak i Zachodniego zgodnie przyjmują, iż miało to miejsce zimą. Ustanowienie daty Bożego Narodzenia na dzień 25 grudnia nastąpiło dopiero w końcu III lub na początku IV wieku n.e. Adekwatnie do jednej z wielu interpretacji, chrześcijanie III wieku, nie znając właściwej daty narodzin Jezusa, celowo obrali właśnie tę, nadając jej wymiar poniekąd symboliczny – w tym dniu bowiem celebrowano w Rzymie narodziny boga Słońca i chciano przeciwstawić owym pogańskim zwyczajom narodzenie Boga-Człowieka – „Światłości świata” (J 8,12). Erę Anno Domini, czyli rok 1. naszej ery, pierwszy rok po narodzinach Jezusa z Nazaretu, wprowadził w 525 roku ormiański zakonnik, Dionizjusz Mniejszy, przyjmując 25 grudnia 753 roku AUC (Ab Urbe Condita – od założenia Rzymu) za datę narodzin Mesjasza, a rok 754 AUC za rok 1 n.e.

Miejsce urodzenia Jezusa tradycyjnie identyfikuje się z Betlejem – tak również zgodnie twierdzą ewangeliciści Mateusz i Łukasz – chociaż, podobnie jak w przypadku problemów z ustaleniem daty, i to zagadnienie owiane jest spekulacjami historyków. Według świętego Łukasza poród miał miejsce w ubogiej stodole (lub grocie), następnie – w bliżej nieokreślonym czasie – Rodzina udała się do Nazaretu. Ewangelista Mateusz natomiast, poza wspomnieniem narodzin Jezusa, opowiada o przybyciu do Dziecięcia Mędrców ze Wschodu. Nieznana jest ich liczba ani status społeczny, chociaż, z racji tego, iż Nowonarodzonemu wręczono trzy prezenty, zwykło się ich nazywać Trzema Królami.

Mędrcy przynoszący dary oraz czczący Jezusa byli częstym tematem sztuki sakralnej. Inny, być może nawet bardziej istotny i częściej pojawiający się motyw chrześcijańskich wytworów artystycznych, stanowiła Madonna z Dzieciątkiem. Najstarszy wizerunek Matki Boskiej z małym Jezusem, namalowany przez nieznanego artystę w III wieku n.e., znajduje się w katakumbach Priscilli przy Via Salaria w Rzymie. Narodzenie Pańskie przedstawiano w wielu rozmaitych formach malarskich i rzeźbiarskich. Do pierwszych z nich zaliczyć możemy głównie murałe, malarstwo tablicowe, iluminacje ksiąg, witraże i obrazy olejne. Szczególne połączenie sztuki malarskiej i rzeźbiarstwa odnalazło natomiast swój wyraz w zdobieniach ołtarzy. Inne przykłady dzieł artystycznych wykorzystujących ową tematykę to miniatury z kości słoniowej, kamienne sarkofagi, elementy architektoniczne, jak np. nadproża drzwi i gzymsy czy wolno stojące rzeźby. Te ostatnie często przybierały formę tzw. presepe, czyli szopki.

Nowe Betlejem
W 1220 roku święty Franciszek powrócił z Palestyny. Natchniony wizytą w Betlejem zapragnął odtworzyć miejsce narodzin Dzieciątka Jezus. Uzyskawszy przychyłność ówczesnego papieża, Honoriusza III, trzy lata później zrealizował swój pomysł w Greccio – niewielkiej miejscowości położonej obecnie we włoskim regionie Lacjum, która według świętego odznaczała się



Szopka we franciszkańskim kościele (Austria)

wyjątkowym podobieństwem do palestyńskich miasteczek. Tomasz z Celano, hagiograf Franciszka z Asyżu, pisał: „Przygotowano źłobek, przyniesiono siano, sprowadzono wołu i osła. Prostota jest wyróżniona, ubóstwo wywyższone, a pokora wychwalona i Greccio staje się nowym Betlejem”. W pobliskiej grocie, z udziałem ludzi i zwierząt, wystawiona została pierwsza na świecie szopka-jasełka, a wydarzenie to rozpoczęło niezwykłą tradycję.

Przez następne stulecie wiele kościołów we Włoszech inscenizowało jasełka w okresie świąt Bożego Narodzenia, ostatecznie jednak ludzi i zwierzęta zastąpiono rzeźbionymi figurami i „żywe” szopki przyjęły formę statyczną. Powstające początkowo głównie przy franciszkańskich zakonach imitacje betlejemskiej grotty szybko zdobyły popularność w innych krajach katolickich, które zaczęły importować z Italii rzeźbione figurki. Misterna sztuka tworzenia szopek – począwszy od eksponowania szczegółów garderoby poszczególnych postaci, aż po odpowiednie dobranie scenerii – rozwijała się na przestrzeni wieków, by w okresie od XVI do XVIII wieku osiągnąć apogeum w Królestwie Neapolu.

Włochy jako ojczyzna szopkarstwa wyjątkowo przyczyniły się do ewolucji tego rodzaju rzemiosła. Poszczególne regiony kraju wytworzyły charakterystyczne dla siebie style, a różnice przejawiają się m.in. w wykorzystywaniu odmiennych materiałów do tworzenia postaci i scenerii czy temacie przednim prezentowanej sceny.



Perfekcja wykonania

Naturalność wykonania neapolitańskich bohaterów szopkowych scen jest nadzwyczaj intrygująca. Wyrazista mimika twarzy postaci oraz bogactwo formy to bardzo charakterystyczne cechy tego południowowłoskiego stylu szopkarskiego.



Dbałość o szczegóły

Neapolitańscy twórcy szopek przykładają ogromną wagę do jak najwierniejszego odwzorowania poszczególnych elementów. Nawet bardzo małe rekwizyty tworzone są z niezwykłą dbałością o autentyczność wykonania.

Neapolitańskie tradycje szopkarskie są jednymi z najbardziej cenionych na świecie. Tamtejsza sztuka wytworzenia szopek rozprzestrzeniła się po całych południowych Włoszech, a wyraźnie akcentowane lokalne zwyczaje (np. apulijskie czy sycylijskie) przyczyniły się w konsekwencji do powstania odmiennych stylów, wciąż jednak silnie osadzonych w neapolitańskim kunszcie. Pierwsza szopka stanęła w Neapolu już w XIII wieku, ale to na XVIII wiek przypada szczyt rozwoju tamtejszego szopkarskiego rzemiosła. Wytwarzano je wszędzie – począwszy od bogatych dworów, przez mieszczańskie domy, na biednych chatach kończąc. Niezwykle charakterystycznym dla neapolitańskiej presepe jest surowiec, z którego się ją wykonuje – terakota, natomiast tło dla przedstawianych scen stanowi sam Neapol. Tematyka ukazanych wydarzeń jest rozmaita, aczkolwiek odwołuje się do życia codziennego neapolitańczyków. Poza Świętą Rodziną są więc obecni mieszkańcy miasta, zawsze przedstawiani z niezwykłym autentyzmem i wykonywani często przez najlepszych włoskich rzeźbiarzy, architektów i krawców. Tworzone obecnie szopki są niekiedy zupełnie pozbawiane religijnych akcentów, a ich autorzy skupiają się na realistycznym ukazaniu dnia codziennego bądź aktualnych wydarzeń. Serce neapolitańskiego szopkarstwa bije przy via San Gregorio Armeno – to tam możemy podziwiać wytwory najznakomitszych włoskich szopkarzy.

Wyjątkowy styl, który rozwijał się już od XIII wieku, wykreowali także bolońscy artyści. Głównym elementem wyróżniającym ich szopki jest rzeźbienie i modelowanie postaci w całości, łącznie z ubraniami. Surowce do tworzenia figur są różne: od papieru, przez drewno i glinę, po gips. W bazylice św. Stefana w Bolonii przechowywana jest ponadto najstarsza na świecie szopka datowana na XIII wiek. Od tego też okresu rozwijało się szopkarstwo w regionie Marche, gdzie szopki wzbogaca się o orientalne elementy, a figurki wykonuje z terakoty bądź gipsu, bez szycia strojów. Genua również wykreowała odrębny styl, który opiera się

na wyeksponowaniu detali i precyzyjnym dobieraniu materiałów (od drewna, które jest najbardziej dla regionalnych tradycji charakterystycznym surowcem, po ceramikę). Najwybitniejszy przykład genueńskiej szopki, której scenerię tworzą typowe, wąskie staromiejskie ulice stolicy Ligurii (tzw. caruggi), a wszystkie figury wykonane są z drewna, znajduje się w Sanktuarium Nostra Signora Assunta di Carbonara w Genui.

Szopkarstwo jest we włoskiej tradycji rzemieślniczej niezwykle silnie zakorzenione. Wiele wartościowych, często wielowiekowych eksponatów przechowywanych jest w kościołach i muzeach, organizowane są ponadto wystawy promujące sztukę konstruowania szopek. Najbardziej znanymi targami szopkarskimi są 100 presepi (100 szopek), które odbywają się corocznie od 1976 roku w Sale del Bramante tuż przy Bazylice Santa Maria del Popolo w Rzymie. Ponadto propagatorzy tej sztuki rzemieślniczej, poza tworzeniem coraz bardziej niecodziennych elementów szopek (np. figurki Berlusconi w stroju pastuszka) czy używaniu oryginalnych surowców (np. czekolady, kukurydzy, makaronu, muszelek), starają się wynieść autorskie konstrukcje poza ramy standardowych presepi. I tak np. budowano na włoskich wybrzeżach szopki z piasku (czego przykładem może być plaża w Rimini), tworząc w mokrym gruncie zachwycające scenerie i postacie, lub ustawiano rzeźby (najczęściej naturalnych ludzkich rozmiarów) na pływających łodziach.

Jakkolwiek Włosi opanowali sztukę tworzenia szopek do perfekcji i nie można odmówić im doświadczenia, niesamowitego talentu i wyjątkowej pomysłowości, inne kraje kultury chrześcijańskiej dość szybko podchwyciły zapoczątkowany przez św. Franciszka koncept, adaptując go do własnych warunków. Na początku w Europie, potem zaś na całym świecie, narodziło się wiele stylów szopkarskiego rzemiosła. Jako Polacy winniśmy być dumni z naszych rodzimych okazów, których kunszt nierzadko dorównuje najlepszym światowym trendom, a najpełniej objawił się on w Krakowie. DOKOŃCZENIE NA S. 24



Szopka na placu św. Piotra w Rzymie



Krakowska szopka konkursowa u stóp pomnika Adama Mickiewicza

KLASYCZNA KRAKOWSKA MAESTRIA

Dzięki zakonnikom reguły św. Franciszka szopkar-
skie zwyczaje mogły szybko rozprzestrzeniać się
po chrześcijańskiej Europie. W niedługim czasie
od wystawienia pierwszych jasełek w Greccio franciszkanie
zaszczepili załazek nowej tradycji także w Polsce (szacuje
się, iż było to jeszcze w XIII wieku). Jedną z najstarszych za-
chowanych do tej pory szopek znajduje się u sióstr klarysek
w Krakowie, w kościele św. Andrzeja – figurki przedstawia-
jące Dzieciątko Jezus, Matkę Boską oraz św. Józefa datuje się
na 2 połowę XIV wieku.

Konstruowanie jasełek było z początku domeną zakonni-
ków, dopiero po pewnym czasie w tworzenie nowej bożona-
rodzeniowej tradycji włączyły się osoby świeckie. Domowe
wersje wizualizacji miejsca narodzin Jezusa miały w Polsce
dwie odmiany. Jedną z nich była tzw. Betlejemka – mała
stajenka z figurami Świętej Rodziny, pastuszkami oraz Trze-
ma Królami. Takie konstrukcje umieszczano w wykonanych
z masy papierowej grotach lub w miniaturowych imitacjach
kościółków. Do dzisiaj są one ustawiane w wielu domach
w pobliżu choinek, stanowią także popularny rekwizyt
wśród kołędujących dzieci. Drugi rodzaj stanowiła tzw. szop-
ka kukielkowa – oprócz klasycznej stajenki i znajdujących

się wewnątrz figurek, zawierała także scenę, na której za
pomocą kukielek odgrywano przedstawienie. Tematyka
wystawianych teatryków łączyła w sobie zarówno wątki
religijne, jak i typowo świeckie, te ostatnie zaś często miały
charakter satyryczno-obyczajowy.

W pierwszej połowie XIX wieku szopki kukielkowe były
już w krakowskiej obrzędowości ludowej silnie zakorzenio-
ne. Stanisław Estreicher wysunął tezę, iż to właśnie w Kra-
kowie „(...) złączono w całość szopkę (...) z figurkami typu
maryonetkowego, odgrywanymi sceny charakterystyczne
i liturgiczne i że tu powstała dzisiejsza obnośna scena szop-
kowa”. Ten rodzaj szopki występował głównie na terenach
niegdyś podległych zaborom rosyjskiemu i austriackiemu,
a zwłaszcza w Małopolsce (przede wszystkim, oczywiście,
w okolicach Krakowa). Popularna była także w Warszawie.
Nieliczne natomiast przykłady można było spotkać na Pomo-
rzu i w Wielkopolsce, a na Warmii i Mazurach szopka nie była
znana w ogóle.

Co ciekawe, główne postacie kościelnych jasełek, czyli
Święta Rodzina, w szopce z kukielkami sygnalizowano
najczęściej jedynie w postaci papierowych sylwetek bądź
obrazka i stanowiły one poniekąd tło dla rozgrywających



Sceny historyczne

Z biegiem czasu szopki
przestały pełnić rolę
jedynie odzwierciedlenia
miejsca narodzin Jezusa.

Świeckie akcenty
wyraźnie zaznaczały się
w wytworach szopkarzy
z różnych kręgów kulturo-
wych. Wydarzenia histo-
ryczne stanowiły istotny,
zwłaszcza w czasach kry-
zysu, element poszczegół-
nych szopkowych scen.



Budowanie opowieści

Szopka stanowi poniekąd
reportaż z życia
codziennego mieszkań-
ców. Przedstawiane sceny
to kreowanie opowieści
poprzez zaszczipianie
w nich bliskiej danym
grupom społecznym te-
matyki.



Współczesne nastroje

Szopka pełni także rolę
przekaznika informacji
i odzwierciedla aktualne
nastroje społeczne i poli-
tyczne. Charakterystyczne
zwłaszcza dla neapolitań-
skiego stylu jest wprowa-
dzenie w scenę ważnych
postaci ze świata współcze-
snego – papież Franciszek
czy Silvio Berlusconi party-
cypują w szopkowej scenie
razem z resztą neapolitań-
skich bohaterów.



Przedstawienia bożonarodzeniowe

Jasełka jako „żywa” forma
szopki przekazywały znacznie
więcej treści niż jej statyczne
formy. Oprócz standardo-
wych motywów biblijnych
świeckie elementy pełniły
ważną rolę kulturowego spo-
towania, zwłaszcza w trudnych dla
danego narodu momentach
historycznych.

się na małej scenie wydarzeń. Marionetkowymi bohaterami
były natomiast postacie związane z całorocznymi obrzędami
ludowymi (król Herod i jego dwór, Trzej Królowie, pasterze,
anioł, diabeł, śmierć, Żyd i Cygan, czarownica, ksiądz, dziad
i baba, para młodych, drużbowie itd.), postacie „obcych”
(cudzoziemców, np. Niemców, Węgrów, Kozaków, Włochów;
polskich grup regionalnych, np. górali; handlarzy, sprze-
dawców czy czeladników) oraz postacie z innych warstw
społecznych (szlachcic, mieszczanin) bądź wyróżniające się
we własnym środowisku pozycją ekonomiczną.

Teatryki kukielkowe nie były jednak jedynie specjalno-
ścią domowych zaciszy, bowiem, jak wcześniej wspomniano,
już zakonnicy – zanim szopki wyszły poza mury kościelne –
zajmowali się organizacją przedstawień jasełkowych, które
zaś w krótkim czasie zyskały ogromną popularność i zaczęły
przyciągać szerokie grono zainteresowanych. Wystawianie
jasełek w kościołach zostało jednak wstrzymane wraz z ro-
kiem 1736 i wydanym wówczas postanowieniem biskupa
Teodora Czartoryskiego. Głośne i wesołe przedstawienia –
przepełnione coraz częściej świeckimi akcentami – kłóciły
się z powagą świątyni. Zezwolono wówczas wyłącznie na
wystawienie w okresie świąt Bożego Narodzenia statycznej
„niemej” szopki.

Wprowadzony zakaz nie powstrzymał skądinąd dalszego
organizowania tego typu przedstawień. Służby kościelne
oraz młodzi ludzie, zwłaszcza żacy, następnie zaś rzemieś-
nicy i chłopci, kontynuowali nową tradycję. Opracowując
domową wersję widowiska jasełkowego, włączyli ją nastę-
pnie w zwyczaj kołędowania. Takie inscenizacje oparte były
na stosunkowo stałym wątku biblijnym, który składał się
z trzech części. W pierwszej z nich Anioł oznajmiał pastusz-
kom o narodzinach Jezusa, w drugiej Trzej Królowie składali
swoje dary przy żłóbku Dziecięcia, natomiast w ostatniej
z nich (tzw. herodach), najbardziej popularnej wśród widzów
scenie, przedstawiana była opisana przez św. Mateusza rzeź
niewiniątek oraz śmierć króla Heroda. Ta część jasełek uka-
zywała walkę dobra (Anioł) ze złem (Diabeł), a despotyczny
król karany był w dwójnasób: ciało zabierała Śmierć, a duszę
– Diabeł.

W przeciwieństwie do elementów biblijnych, świeckie
motywy inscenizacji były zmienne i zależne od aktualnych
wydarzeń i nastrojów. Zauważalny był w tym przypadku silny
wpływ lokalnego folkloru. Ewolucja przedstawień jasełko-
wych doprowadziła w niektórych przypadkach do zatracenia
ich pierwotnej formy – redukcja aspektów biblijnych na rzecz
elementów świeckich spowodowała w konsekwencji odse-
parowanie nowej już formy widowiska od tradycyjnej szopki
i kołędowania. Stało się tak w wielu większych miastach
Polski, w Krakowie jednak losy szopkarskiego rzemiosła po-
toczyły się inaczej.

Dumni ze swego dziedzictwa kulturowego mieszkańcy
podwawelskiego grodu kultywowali i rozwijali tradycję
budowania szopek, aż w XIX wieku cechy architektoniczne
konstrukcji stały się tak odmienne od innych polskich przy-
kładów, iż można mówić o wyodrębnieniu się wówczas cha-
rakterystycznego krakowskiego stylu szopkarskiego. Jego
podstawą było silne wzorowanie się twórców na bogatej
architekturze Krakowa – wymieszanie cech pochodzących
z różnych epok budynków doprowadziło ostatecznie do

powstania niesamowitych wielobarwnych konstrukcji, przy-
pominających poniekąd baśniowe pałace. Z dziewiętnasto-
wiecznych zapisów oraz doniesień prasowych wynika, iż
ówczesne szopki krakowskie przyjmowały formę okazałych
dwumetrowych budowli. Tworzono je z tektury i listew, na-
stępnie zaś oklejano kolorowym papierem. Okna wypełnia-
no barwnymi szybkami, które rozświetlano świeczkami.

Niezwykle istotnym czynnikiem, który bezpośrednio
wpłynął na renomę krakowskiej sztuki szopkarskiej, był
literacki i dydaktyczny wymiar wystawianych scen. Teksty
owych widowisk cechowała dojrzałość dramaturgiczna,
równowaga między aspektami biblijnymi i świeckimi oraz
harmonijne współistnienie zarówno treści ludowych z ele-
mentami wywodzącymi się z kręgów kultury inteligentnej,
jak i różnych wymiarów rzeczywistości (czy to legendarnych
postaci, czy bohaterów historycznych).

W okresie pozbawienia Polski niepodległości znaczenie
szopki urosło w świadomości mieszkańców Krakowa do
rangi kulturowego spoiwa, które łączyło bogate dziedzictwo
przodków z podtrzymywaniem i pobudzaniem nastrojów
patriotycznych oraz koiło ówczesne niepokoje. Krakowscy
poeci i literaci wspierali lokalnych twórców w tworzeniu tek-
stów na potrzeby jasełkowych przedstawień, ogromną rolę
odgrywała także miejscowa inteligencja i bogatsi ziemia-
nie, którzy byli fundatorami szopkarskich widowisk, płacąc
wykonawcom za wystawiane spektakle. Z racji niemałych
sum przeznaczanych na owe przedsięwzięcia, zmotywowani
szopkarze tworzyli coraz bardziej imponujące konstrukcje, co
znacznie wpłynęło na rangę i konkurencyjność krakowskich
szopek. Za mistrza szopkarskiego rzemiosła uważa się po-
wszechnie Michała Ezenekiera, murarza i kaflarza z Krowo-
drzy. Stworzoną przez niego w latach osiemdziesiątych XIX
wieku szopkę nazywa się niekiedy „szopką matką” i traktuje
ją jako swoisty wzór krakowskiego stylu.

Niestety wybuch I wojny światowej zakończył złoty okres
kukielkowej szopki. Ratując swoją sytuację materialną, szop-
karze zaczęli tworzyć mniejsze, pozbawione sceny i wielu
zdobień konstrukcje, które stanowiły jedynie namiastki
dawnych okazów. Próbowano szopkarskie tradycje wskrze-
sić w międzywojniu, chociaż, z uwagi na konkurencję innych
form rozrywki (m.in. kina), nie było to łatwym zadaniem.
Ważnym impulsem do ożywienia krakowskiego szopkarstwa
stało się niewątpliwie ustanowienie w 1937 roku konkursu
na najpiękniejszą szopkę. Od tamtej pory, z przerwą w latach
1939-1945, odbywa się on co roku, zawsze w tym samym
miejscu – u stóp pomnika Adama Mickiewicza. Mimo prób nie
udało się jednak przywrócić do łask szopki kukielkowej (cho-
ciaż powróciła ona na krótko podczas II wojny światowej,
będąc jednym z tych aspektów sztuki, które – podobnie jak
podczas zaborów – napelniały Polaków patriotycznym du-
chem i wskrzeszały w nich wolę walki). Znana obecnie szop-
ka krakowska (zwana inaczej konkursową), która zastąpiła
swoją kukielkową poprzedniczkę, pojawiła się po wojnie,
a cały wysiłek jej twórców skupił się na architektonicznej
formie konstrukcji i kunszcie jej wykonania.

Od lat siedemdziesiątych XX wieku w każdy pierwszy
czwartek grudnia na Krakowski Rynek ściągają szopkarze.
Na stopniach pomnika Adama Mickiewicza ustawiają swoje

DOKOŃCZENIE NA S. 26

działa, które przez dwie godziny są poddawane ocenie przechodniów. Gdy zabrzmi hejnał, twórcy krakowskich szopek biorą swoje prace, obchodzą w barwnym pochodzie rynek i niosą je do Muzeum Historycznego Miasta Krakowa – to tam zostaną wybrane najpiękniejsze szopki. Jury ocenia je w czterech kategoriach: szopki duże, średnie, małe i miniaturowe, a także w dwóch kategoriach wiekowych: dziecięcej i młodzieżowej oraz seniorskiej.

Krakowska szopka stała się nie tylko najbardziej znanym przykładem szopkarskiego rzemiosła w Polsce, ale stanowi też modelowy jego przykład na całym świecie. Wśród wielu stylów tworzenia presepi krakowski szyk na pewno wyróżnia się niezwykłą oryginalnością, ale są jeszcze w Polsce inne wspaniałe przykłady tej sztuki. Jednym z nich może być szopka w Panewnikach – największa konstrukcja ołtarzowa w Europie, która w okresie świąt Bożego Narodzenia jest wznoszona przez miejscowych zakonników i wiernych w Bazylice św. Ludwika Króla i Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny w Katowicach. Buduje się ją z bali i desek jodłowych, natomiast wewnątrz rozstawia gipsowe i drewniane figury, z których najstarsze wykonano w drugiej połowie XIX wieku. Figury Maryi i Józefa mają po 95 cm, figurka Dzieciątka Jezus natomiast 44 cm, a sprowadzono ją w 1981 roku z Betlejem. Każdego roku wystawia się łącznie około 120 figur.

W Wambierzycach zaś już od XVIII wieku rozwijała się tradycja budowania szopek ruchomych. Obecna szopka pochodzi z 2 połowy XIX wieku i została skonstruowana przez Longina Wittiga. W ciągu prawie 30 lat wyrzeźbił on około 800 postaci, z czego 300 ruchomych. Po śmierci Wittiga opiekę nad szopką przejął jego syn, który, kontynuując rodzinne tradycje szopkarskie, tworzył kolejne rzeźby i kompozycje, stale rozbudowując konstrukcję. Kolejnym przykładem szopki ruchomej jest chata w Cermnej, gdzie znajduje się dzieło sprzed 90 lat. Podczas wieloletniej pracy jego twórcy powstało około 250 rzeźbionych figur. W Warszawie także można podziwiać ruchomą szopkę, którą w 1948 roku umieszczono w podziemiach kościoła ojców kapucynów przy ulicy Miodowej. Tego typu obiekty znajdują się ponadto m.in. w Poznaniu, Zakopanem, Gdańsku, Wrocławiu czy we franciszkańskim Niepokalanowie.



Krakowska szopka podczas tradycyjnego pochodu

Szopka na świecie

Jako swoisty produkt kultury szopka rozprzestrzeniała się po świecie, zdobywając popularność wśród wielu narodów. Jakkolwiek podstawowa idea, czyli odtworzenie miejsca narodzin Chrystusa, pozostała niezmienna niezależnie od obszaru, w którym ewoluowała, tak stosowane materiały i style wykończenia były dalece odmienne – zwłaszcza między Europą, a innymi częściami świata.

Na Starym Kontynencie, oprócz kolebki szopkarstwa – Włoch, wyraźne są cztery nurty szopkarskie: hiszpański, który – ze względu na sytuację geopolityczną – kształtował się wraz ze stylem neapolitańskim (Neapol znajdował się wówczas pod panowaniem Hiszpanii), prowansalski, który cechują słynne gliniane figurki (tzw. „santons”), niemiecki, gdzie szopkowe figurki wykonywane są głównie z drewna, oraz wschodnioeuropejski, do którego należą cztery różne tradycje reprezentowane przez Węgry, Słowację, Polskę i Rosję. Taki podział jest raczej uogólniony, a różnorodność stylów szopkarskich jest znacznie bogatsza.

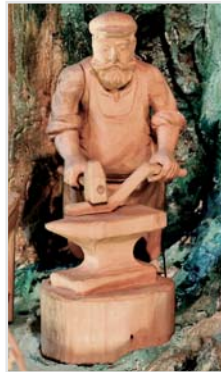
Ciekawym pozaeuropejskim przykładem szopkarskiej sztuki jest styl obecny w Ameryce Łacińskiej. W ichniejszych szopkach silnie akcentowane są barwy Słońca i nieba. Wyraźnie obecny jest także lokalny folklor. Europejskiego odbiorcę może zaskoczyć wiele elementów tamtejszych okazów – zarówno Dzieciątka w piórpuszu lub peruwiańskiej czapce, Józef i Maryja w palmowych spódnicach i z kolorowymi naszyjnikami na szyi, jak i inni bohaterowie danej sceny z meksykańskimi kapelusznymi na głowie. Mały Jezus może spać na plaży pod palmami albo w indiańskim posłaniu, a poza owcami czuwają przy nim lamy. Tradycje szopkarskie rozprzestrzeniły się w Ameryce Łacińskiej dzięki portugalskim, hiszpańskim i francuskim jezuitom. W Afryce natomiast pierwsze szopki pojawiły się za sprawą misjonarzy. Z czasem wzbogacono je w typowo afrykańskie akcenty – począwszy od używanych materiałów na prezentowanych sceneriach skończywszy. Azjatyckie szopki tchną zaś orientalnymi akcentami – sceny często przedstawiane są na liściach palmowych oraz zawierają chińską czy japońską ornamentykę.

W świadomości chrześcijan Narodzenie Pańskie jest wydarzeniem nadzwyczaj ważnym, stąd też nic dziwnego, iż już od kilkunastu stuleci znajduje ono swój wyraz w wielu wytworach szeroko pojętej sztuki. Szopki są jej wyjątkowym przykładem – tworzenie miniatur miejsca narodzenia Jezusa angażowało (i angażuje do tej pory) szerokie grono pasjonatów bez względu na ich status społeczny czy miejsce pochodzenia. Kulturowa mozaika uwidacznia się w tych małych konstrukcjach w sposób nadzwyczaj wyraźny. Każdy naród, każda grupa społeczna, wyrażając się przez odzwierciedlenie jednego, tego samego przecież dla wszystkich wydarzenia, mogła zawrzeć w swoich dziełach własne wizje i tradycje. Forma jest wszakże nośnikiem sztuki – w formie zatem zawierano swoje odczucia i wyobrażenia. Na całym świecie stworzono miliony „nowych Betlejem” – i nie ma znaczenia czy w Neapolu, czy na Krakowskim Rynku, czy na meksykańskiej plaży, czy w amerykańskich domach handlowych: przedstawiana w wielorakich formach betlejemska grota staje się za sprawą szopki miejscem wyjątkowo bliskim dla wszystkich – bez względu na geograficzną i czasową odległość. ■



Szopka południowo-amerykańska

Wyjątkową egzotyką odznaczają się szopki z Ameryki Łacińskiej. Stanowią one modelowy przykład silnego wpływu lokalnej kultury na tworzoną sztukę – głęboko zakorzenione tradycje przejawiają się chociażby w charakterystycznym ubiorze Świętej Rodziny.



Postaci przy pracy

Ludzie przy pracy byli jednym z najczęstszych tematów przedstawianych scen, gdzie, wykonując codzienne obowiązki, bezpośrednio towarzyszyli Świętej Rodzinie. Stanowiło to symbol połączenia życia doczesnego z biblijną historią, co zbliżało zwykły lud do cudu Narodzenia Pańskiego.



RODZINNYCH, RADOSNYCH I PEŁNYCH ŚNIEGU
MAGICZNYCH ŚWIĄT BOŻEGO NARODZENIA
wszystkiego co dobre dla Państwa i Najbliższych
w ten szczególny czas życzą

Zarząd i Pracownicy SG Equipment Leasing Polska Sp. z o.o.

 **SOCIETE GENERALE**
Equipment Finance

BUILDING TEAM SPIRIT
TOGETHER



Inżynier korzystając ze specjalnych gogli może ocenić widoczność z wózka w zakresie 360 stopni bezpośrednio z pozycji operatora. Dzięki temu testy dotyczące pola widzenia operatorów można przeprowadzać już na wczesnym etapie prac nad wózkiem.

WIZUALIZACJA NA WIRTUALNYM WÓZKU

Linde Material H i „Hardware-in-the-Loop”, czyli **testowanie systemów wsparcia i sterowania elektronicznego Linde Safety Pilot**.

Podczas zorganizowanego w zeszłym roku w Mainz wydarzenia „World of Material Handling” firma Linde Material Handling zaprezentowała unikalny system wspierający pracę operatorów wózków widłowych – Linde Safety Pilot (LSP). W trakcie obsługi wózka system ten na bieżąco monitoruje kluczowe parametry pracy wózka, takie jak np. prędkość, wysokość podnoszenia, środek ciężkości ładunku, ciężar ładunku, przechył masztu oraz kąt skrętu kół. Kiedy którykolwiek z parametrów przybierze krytyczną wartość, system natychmiast ostrzega o tym operatora. Opcjonalnie system może interweniować w pracę wózka poprzez spowolnienie prędkości jazdy lub ograniczenie ruchów masztu. Jest to jedno z wielu rozwiązań wspierających bezpieczną pracę na wózkach widłowych dostępnych w ofercie Linde. Wraz z pracami nad rozwojem systemu LSP inżynierowie Linde ustanowili nową procedurę testowania obejmującą metodę Hardware-in-the-Loop (HiL), która umożliwiła kompleksowe

sprawdzenie systemu LSP oraz innych elektronicznych urządzeń sterujących za pomocą wirtualnych modeli wózków widłowych, a następnie ich dalsze udoskonalanie na podstawie zebranych danych.

System Linde Safety Pilot został w pierwszej kolejności udostępniony dla elektrycznych wózków widłowych o udźwigach w zakresie od 2 do 5 ton. W tym zakresie udźwigu Linde oferuje 34 modele wózków w dwóch seriach wraz z szeregiem różnych wariantów masztów i osprzętów. Niezależnie od konfiguracji wózka z systemem LSP konieczne jest wcześniejsze sprawdzenie funkcjonalności urządzenia. Hans-Joachim Wenzel, pracownik Działu Projektowania i Rozwoju Wózków, tłumaczy: „Wykonywanie terenowych testów LSP w każdej dostępnej konfiguracji wózka nie tylko byłoby bardzo kosztowne, ale przede wszystkim pochłaniałoby zbyt wiele czasu”. Hans-Joachim Wenzel ma dwudziestosiedmioletnie doświadczenie w projektowaniu i udoskonalaniu wózków Linde, a od 2003 roku pracuje także w obszarze testowania wózków w Centrum Badań i Rozwoju Linde Material Handling. Wenzel dodaje: „Dzięki nowej procedurze HiL testy wózków można przeprowadzić taniej

i szybciej. Co więcej, teraz mamy możliwość testowania nowych opcji i zastosowanych zmian na wirtualnych modelach wózków, a następnie wprowadzanie ich w skali przemysłowej i produkcyjnej o wiele szybciej niż dotychczas”. Według Wenzela nowoczesne technologie projektowania stanowią kluczowy aspekt dla umacniania pozycji Linde w branży.

Od ręcznego sprawdzania do w pełni automatycznego testowania

Niemalże wszystkie funkcje wózków widłowych Linde są kontrolowane elektronicznie. Oznacza to, że za przekazywanie poleceń odpowiadają głównie przewody, a nie rozwiązania mechaniczne lub hydrauliczne. Inżynierowie i testerzy muszą weryfikować, czy wszelkie systemy elektroniczne lub te związane z bezpieczeństwem pracują niezawodnie w każdych warunkach. W przypadku wystąpienia błędu zintegrowane systemy bezpieczeństwa i monitorowania muszą przywrócić wózek do bezpiecznego stanu.

W przeszłości wózek i jednostki sterujące były połączone z pomiarowymi adapterami i manualnie poddawane zvarciom, przerywaniu

Najcięższa z aplikacji – w rozszerzonym teście obciążeń każdy nowy maszt musi wykonać 50 000 cykli podnoszenia i opuszczania nominalnego ładunku na maksymalną dopuszczalną wysokość.

obwodów i zakłócaniu sygnałów. Wszystkie powyższe czynności miały na celu weryfikację, czy nieoczekiwany błąd lub brak sygnału nie spowoduje niebezpieczeństwa w postaci np. przypadkowych ruchów wózka. Jednak taka procedura wymagała przeprowadzenia kilku tysięcy testów, a następnie ich oceny i dokumentacji.

Po pewnym czasie Linde zdecydowało się na wprowadzenie częściowo zautomatyzowanego sposobu testowania systemów elektronicznych na realnych wózkach, tak jak odbywało się to wcześniej. Ta procedura nosiła nazwę „Vehicle in the Loop” i obecnie jest zastępowana systemem HiL. W oparciu o niezliczoną ilość danych z systemu CAD, a także wielu pomiarów i badań, modele stworzone w komputerowym oprogramowaniu pozwalają na stworzenie wirtualnej mapy wózków widłowych wraz z ich charakterystyką jazdy. Każda skalkulowana maszyna jest adaptowana do odpowiednich danych pomiarowych opartych na wartościach pobranych z prawdziwego wózka. Następnie doprowadza się do tego, aby testy symulacyjne i testy na prawdziwym wózku przynosiły takie same rezultaty. W ten sposób model staje się

odzwierciedleniem wszystkich wariantów wózków z dowolnym osprzętem w zależności od tego, w jaki sposób zostanie skonfigurowany przez inżynierów w systemie HiL. Dzięki temu możliwa jest ocena wpływu zmian w konfiguracji wózka na charakterystykę jazdy bez konieczności budowania prototypów. Takie rozwiązanie jest o wiele bardziej wydajne i mniej czasochłonne.

Wirtualny widok z wózka na 360°

Metody badań oparte na oprogramowaniu są wykorzystywane także w standardowych testach przeprowadzanych na wózkach i dotyczących ich niezawodności. Wraz z dostarczającą oprogramowanie firmą Reknow opracowaliśmy system informatyczny umożliwiający analizę widoczności zgodnie z zaleceniami normy ISO 13564. W oparciu o dane CAD generowany jest trójwymiarowy obraz widoczności z wózka. Dzięki temu po założeniu specjalnych gogli inżynier ds. rozwoju może ocenić widoczność z wózka w zakresie 360 stopni. W związku z tym testy dotyczące pola widzenia operatorów można przeprowadzać już na wczesnym etapie prac nad wózkiem, co więcej, możliwe jest

sprawdzenie zakresu widoczności przy zastosowaniu różnych koncepcji masztu oraz praca nad osiągnięciem optymalnej widoczności.

Efektywność maszyn Linde potwierdzona przez inżynierów i techników

Już od kilkudziesięciu lat nasze wózki szczytują się niezawodnością, solidnością i wydajnością. Nie bez powodu wózki Linde są często stosowane w ekstremalnych aplikacjach, deklaruje Hans-Joachim Wenzel. Dodaje również: Wraz z rozwojem maszyn nasz odpowiedzialny za testowanie dział musi pracować nad utrzymaniem standardów i wysokiej jakości naszych produktów, a także nad tym, by stawały się one coraz lepsze.

Metoda Hardware-in-the-Loop (HiL) umożliwia kompleksowe sprawdzenie systemu LSP, a także innych elektronicznych urządzeń sterujących oraz systemów wsparcia operatora w szybki i stosunkowo niedrogi sposób.



Krytyczny zakres
Został osiągnięty maksymalny udźwig.
Po dźwiękowym sygnale ostrzegawczym następuje dezaktywacja wózka.

Ograniczony Zakres
Prawie osiągnięto maksymalny udźwig wózka. Prędkość podnoszenia oraz pochyłu masztu została zredukowana.

Zakres bezpiecznej pracy
Brak ograniczeń
Efektywne wspieranie operatora realizowane jest również przez funkcję „światła drogowych” na kolorowym wyświetlaczu.

Linde Safety Pilot jest urządzeniem niemal niezbędnym do pracy w krytycznych warunkach – w takiej sytuacji, gdy tylko pojawia się błąd, operator natychmiast otrzymuje wizualny i akustyczny sygnał ostrzegawczy, zaś sterownik wózka aktywnie reaguje i dostosowuje funkcje pojazdu.

ZNAMI WSZYSTKO ŚWIETNIE SIĘ UŁOŻY

Marcus Vitruvius Pollio, żyjący w I wieku p.n.e. rzymski architekt i inżynier, pisał: „Istnieje pewien gatunek pyłu, który dzięki przyrodzonym właściwościom wytwarza rzeczy godne podziwu. Proszek ten zmieszany z wapnem i łamanym kamieniem nie tylko zapewnia trwałość wszystkich budowli, lecz nawet użyty przy budowie grobli w morzu twardnieje pod wodą”. Najstarsze ślady stosowania opisywanej przez Witruwiusza substancji datuje się już na 7000 rok p.n.e. – z tego okresu bowiem pochodzą budowle w galilejskiej miejscowości Yiftahel, w których podłogach i częściach ścian odkryto ów budulec – jednak jej wykorzystanie i rozpowszechnienie w starożytnym budownictwie miało miejsce dopiero kilka stuleci później w Rzymie. W IV wieku p.n.e. wznoszono tam bowiem konstrukcje poprzez wlewanie zaprawy oraz wrzucanie gruzu między dwie kamienne ściany. Tylko 100 lat później unowocześniono techniki produkcji owej substancji i jej cechy stały się wyjątkowo zbliżone do obecnych. Mowa oczywiście o betonie – jednym z najbardziej popularnych materiałów stosowanych we współczesnym budownictwie.

Mackiewicz

Na zdjęciu największa kopuła
z betonu niebrojonego – Panteon,
Rzym, Włochy

Rzymski beton składał się z zaprawy wapiennej i występującego tam powszechnie popiołu wulkanicznego, tzw. pucolany. Już za czasów Witruwiusza był on powszechnie stosowanym materiałem budowlanym. Wykorzystywano go do budowy m.in. portów, falochronów, fortec, świątyń, akweduktów czy słynnych rzymskich dróg, które rozślawiła ich niezwykła trwałość – niektóre z nich przetrwały bowiem do obecnych czasów. Dzięki jego plastyczności, oprócz prostych ścian, formowano z niego łuki i kopuły. Większość zachowanych do dziś budowli starożytnego Rzymu zbudowanych zostało z betonu.

◀ Panteon (Rzym, Włochy) – z pewnością jedna z najbardziej znanych rzymskich budowli. Wieńcząca go kopuła, której średnica i wysokość są równe 43,3 m (142 stopy), od 125 roku n.e. do dnia dzisiejszego pozostaje największą kopułą wykonaną z betonu niebrojonego.

Fundament współczesnego budownictwa

Beton powstaje ze zmieszania spoiwa (cementu lub cementu z dodatkami mineralnymi), wypełniacza (kruszywa – naturalnego bądź sztucznego), wody oraz ewentualnych dodatków i domieszek. To dwa ostatnie komponenty mają za zadanie poprawić jego właściwości i nadać mu pożądane cechy: opóźnić proces wiązania, zwiększyć urabialność, wodoszczelność i mrozoodporność. Istotną cechą betonu stanowi jego wytrzymałość na ściskanie. Jest ona zależna od wielu czynników, m.in. od składu betonu, wskaźnika w/c (woda/cement), rodzaju i ilości cementu czy sposobu i czasu obciążenia. Wytrzymałość betonu na rozciąganie jest dziesięciokrotnie mniejsza niż na ściskanie, dlatego do wszystkich elementów, które podlegają zginaniu, a więc większości belek czy płyt konstrukcyjnych, stosuje się zbrojenie prętami i siatkami stalowymi – stal przejmuje wówczas naprężenia rozciągające, a beton – ściskające. □



Tama Trzech Przełomów

I chociaż w średniowieczu o tym niezwykle trwałym budulcu zapomniano, tak od XVIII wieku zaczęto powoli przywracać go do łask. Obecnie nowe technologie oraz nowoczesne dodatki i domieszki umożliwiają ciągle udoskonalanie jego właściwości, co sprawia, że zakres wykorzystania betonu staje się niemal nieograniczony.

▲ Tama Trzech Przełomów – Chiny. Największa oficjalnie ukończona tama świata. Po 18 latach do użytku oddano ostatnią turbinę w wielkiej elektrowni wodnej znajdującej się przy tamie. Tym samym wart ponad 50 miliardów dolarów ogromny chiński projekt hydrotechniczny został ukończony.



PODLASKA INNOWACYJNOŚĆ

Marek Mackiewicz założył swoją rodzinną działalność w 1995 roku w Łomży. W 2006 roku firma zakupiła nieruchomości od przedsiębiorstwa Prefbud w pobliskim Zambrowie – to tam rozpoczęto wytwórstwo rur i kręgów betonowych, tam również przeniesiono produkcję betonowych elementów drobnowymiarowych. 2008 rok wiązał się natomiast z rozbudową zakładu w Łomży. Trzy lata później firma uruchomiła węzeł do produkcji betonu towarowego wraz z laboratorium badawczym i zapleczem transportowym w Gdańsku, a w 2013 zakupiła i zmodernizowała zakład w Gdyni.

Obecnie przedsiębiorstwo Mackiewicz to jeden z wiodących polskich producentów wyrobów betonowych. Zakres jego działalności jest kompleksowy – firma działa zarówno w zakresie produkcji betonu towarowego, jak i drobnowymiarowych elementów betonowych. Innowacyjność i wielobranżowość to te cechy, które zdecydowanie wyróżniają przedsiębiorstwo na polskim rynku betoniarskim. To, co firma Mackiewicz proponuje swoim klientom, udało się osiągnąć dzięki sukcesywnemu rozwojowi technologii produkcji oraz infrastruktury – wszystko zgodnie z najnowszymi normami budowlanymi.



Marek Mackiewicz założył swoją działalność dwadzieścia lat temu w Łomży. Od tego momentu rodzinna firma zaczęła z roku na rok umacniać swoją pozycję na podlaskiej ziemi. W ciągu kilku lat przedsiębiorstwo rozbudowało sieć swoich zakładów, aby ostatecznie aż w czterech lokalizacjach produkować swoje wyroby.

Konkurencyjna oferta

Firma Mackiewicz dysponuje w pełni wyposażonym w aparaturę pomiarową laboratorium, co umożliwia ciągłą kontrolę jakości produkowanych wyrobów. Nieustanny nadzór wysoko wykwalifikowanej kadry Działu Kontroli Jakości nad procesami produkcji i magazynowania oraz dostarczaniem do zakładu surowcami gwarantuje najwyższą jakość oferowanych przez przedsiębiorstwo produktów. W laboratorium przeprowadza się charakterystyki geometryczne oraz sprawdza wytrzymałość odwiertów rdzeniowych, nasiąkliwość betonu i jego mrozoodporność. Firma współpracuje z wiodącymi w Polsce dostawcami surowców: kruszyw, cementu, barwników oraz chemii budowlanej. Odbiorcy produktów wytworzonych w zakładzie mogą mieć zatem pewność, iż zakupione wyroby spełniają obowiązujące na rynku aktualne i restrykcyjne normy.

Niewątpliwym atutem przedsiębiorstwa Mackiewicz jest jego bogata oferta. Jednym z podstawowych oferowanych produktów jest beton towarowy. Firma produkuje różne jego rodzaje (konstrukcyjny, nawierzchniowy, mostowy, kontraktowy) w szerokim zakresie wytrzymałości: od C8/10 do C70/85. Ponadto w ofercie znajdziemy zaprawę cementową (jastrych), beton mrozoodporny i wodoszczelny oraz grunt stabilizowany cementem (1,5-2,5 MPa oraz 2,5-5MPa). Beton produkowany jest według najnowszej technologii współfinansowanej przez Unię Europejską pod nazwą

„Zastosowanie nieprefabrykowanego betonu wysokowartościowego w budownictwie bez dodatku mikrokrzemionki”.

Każdy nowoczesny producent betonu towarowego, który złoży odpowiedni wniosek i podda się wielostopniowej ocenie, może zostać uhonorowany Znakem Jakości „DOBRY BETON”. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce nadało ów certyfikat firmie Mackiewicz, co potwierdza profesjonalizm przedsiębiorstwa i czyni je wiarygodnym partnerem dla wykonawców robót budowlanych.

W ofercie firmy Mackiewicz znajdziemy ponadto jeszcze wiele wyrobów betonowych. Firma produkuje elementy kanalizacji (wpusty uliczne, studnie kanalizacyjne na uszczelkę lub na zaprawę, korytka ściekowe czy rury betonowe), krawężniki, obrzeża trawnikowe i bloczki fundamentowe. Oferuje także elementy galanterii betonowej, np. gazony, które stanowią praktyczne ozdoby ogrodów – mogą umacniać skarpy, służyć jako klomby, odgradzenia lub obramowania trawników i kwietników, a także tworzyć ściany i murki oporowe lub ekrany tłumiące hałas. Płyty ażurowe to kolejny produkt z szerokiej gamy wyrobów przedsiębiorstwa. Są one stosowane do układania tzw. „zielonych parkingów”, ponadto umacnia się nimi skarpy, rowy melioracyjne i nasypy. Trylinka natomiast, ze względu na swoją grubość i sześciokątny kształt, zapewnia wysoką odporność i trwałość powierzchni, dlatego stosuje się ją najczęściej w miejscach wyjątkowo narażonych na działanie wysokich obciążeń.

Realizując program wdrożenia innowacji procesowej w produkcji betonu towarowego, przedsiębiorstwo Mackiewicz zakupiło w 2010 roku węzeł mobilny Cobra firmy Tecwill wraz z kontenerem grzewczym i systemem ogrzewania. Dzięki temu możliwa stała się produkcja betonu towarowego do temperatury nawet -30°C.



Klasa wytrzymałości betonu

Wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej została wprowadzona nowa norma (PN-EN 206-1), która określa wytrzymałość betonu zwykłego i ciężkiego symbolem Cxx/yy, gdzie:

xx – oznacza wytrzymałość charakterystyczną (w MPa) przy ściskaniu próbki walcowej o średnicy 15 cm i wysokości 30 cm określonej po 28 dniach.
yy – określa wytrzymałość charakterystyczną (w MPa) przy ściskaniu próbki sześcienniej o wymiarach 15×15×15 cm określonej po 28 dniach.

Klasa wytrzymałości dla betonu zwykłego				
Klasa nadzoru	Klasa betonu	wytrzymałość charakterystyczna walca na ściskanie (MPa)	wytrzymałość charakterystyczna kostki na ściskanie (MPa)	średnia gwarantowana wytrzymałość na rozciąganie (MPa)
1	C8/10	8	–	–
	C12/15	12	15	1,6
	C16/20	16	20	1,9
	C20/25	20	25	2,2
	C25/30	25	30	2,6
2	C30/37	30	37	2,9
	C35/45	35	45	3,2
	C40/50	40	50	3,5
	C45/55	45	55	3,8
	C50/60	50	60	4,1
3	C55/67	55	67	4,2
	C60/75	60	75	4,4
	C70/85	70	85	4,6
	C80/95	80	95	4,8
	C90/105	90	105	5,0
	C100/115	100	115	5,2

Jeśli przeanalizujemy takie aspekty, jak energię użytą w produkcji betonu oraz jego naturalne właściwości, możemy śmiało założyć, że stanowi on jeden z podstawowych komponentów współczesnego, zrównoważonego budownictwa. Producenci betonu systematycznie udoskonalają trwałość, jakość oraz bezpieczeństwo stosowania swoich produktów, dbają także o wydajne zużycie surowców. Na podlaskiej ziemi 20 lat temu powstało jedno z przedsiębiorstw, dla których owe cele stanowią niezaprzeczalny priorytet – firma Mackiewicz.

- Z nami wszystko świetnie się ułoży
- Centrala Łomża, Al. Piłsudskiego 40, 18-400 Łomża
 - Zakład Produkcyjny w Gdańsku
ul. Keplera 28, 80-299 Gdańsk
 - Zakład produkcyjny w Gdyni
ul. Handlowa 15A, 81-061 Gdynia
 - Zakład Produkcyjny w Zambrowie
ul. Białostocka 63C, 18-300 Zambrow

Brukowanie

Istotną część oferty firmy stanowi kostka brukowa. Duży wybór wzorów i kolorów pozwala na zróżnicowane aranżowanie nawierzchni oraz nadanie jej ciekawego i estetycznego wyglądu. Kostka charakteryzuje się wysoką odpornością na obciążenie, pozwala na szybkie odprowadzanie wody z powierzchni, jest odporna na ścieranie i mróz oraz cechuje ją łatwość zarówno montażu, jak i demontażu. Firma Mackiewicz oferuje wiele rodzajów kostki brukowej:

- **kostka typu „granit”** – produkowana w dwóch wielkościach („granit mały” i „granit duży”) oraz wersjach (zwykłej i płukanej). Wariant płukany nadaje powierzchni elegancki wygląd, ponadto doskonale komponuje się z elementami zieleni przy zagospodarowaniu ogrodu,
- **kostka typu „starobruk”** – jej kształt i różnorodność pozwala na uzyskanie estetyki w stylu retro. „Starobruk rzymski” natomiast, dzięki dodatkowym elementom, umożliwia formowanie rozmaitych zaokrąglonych form,
- **kostka typu „kość”** – zespala poszczególne elementy układanej nawierzchni, dzięki czemu ruchy kostek względem siebie są uniemożliwione. Kształt ten jest jednym z najbardziej powszechnych – zwłaszcza na parkingach, placach manewrowych czy terenach przemysłowych ze względu na jej odporność na duże obciążenia,
- **kostka typu „cegła”** – umożliwia różne sposoby układania (szachownica, jodełka), ze względu na kształt jest bardzo popularna na parkingach i osiedlowych drogach, wykorzystuje się ją również do układania ciągów rowerowych i pieszych,
- **kostka typu „młotek”** – charakteryzuje się wysoką odpornością na obciążenia, stąd często jest stosowana na parkingach i placach manewrowych.

Ciekawym dopełnieniem nawierzchni brukowanej mogą być płyty chodnikowe, jednak używane są najczęściej osobno, głównie do wykładania chodników, alejek spacerowych czy tarasów. Firma Mackiewicz produkuje je w dwóch wielkościach – mniejsza z nich (o wymiarach 35x35x5 cm) dostępna jest w trzech wersjach: zwykłej, płukanej i z wypustkami. Większa natomiast (50x50x7 cm) jest częstym uzupełnieniem ścieku typu korytkowego, tworząc solidne umocnienie dna rowów.



Bezpośredni transport

Przedsiębiorstwo Mackiewicz oferuje odbiorcom nie tylko wysokiej jakości produkty, ale także zapewnia ich dostawę bezpośrednio na wskazane przez klienta miejsce. Firma posiada specjalistyczne środki transportu: betonieszarki mieszczące 7, 9 lub 10 m3 betonu, pompy

do betonu (tłokowe o wysięgach 25, 28, 36 i 42 m oraz rotorowe o wysięgu 21 m), samochody z dźwigiem, które transportują do 20 palet oraz pojazdy samowyładowcze (tzw. wywrotki) dostarczające na podbudowy drogowe mieszanki betonowe o wilgotnej konsystencji.



Wybrane inwestycje firmy Mackiewicz w 2014 roku

- Budowa nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia • Generalny wykonawca-DORACO
- Budowa Intermodalnego terminalu kolejowego w Porcie Gdynia • Generalny wykonawcy-ENERGO-POL SZCZECIN
- Budowa Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia • Generalny wykonawca –STRABAG
- Budowa Nabrzeża Rumuńskiego w Porcie Gdynia Generalny wykonawca –STRABAG
- Przebudowa ul. Polskiej w Porcie Gdynia • Generalny wykonawca- MOSTOSTAL WARSZAWA
- Budowa trasy Słowackiego w Gdańsku • Generalny wykonawcy-SKANSKA
- Przebudowa nabrzeża Przemysłowego w Porcie Gdańsk • Generalny wykonawca POLEKO
- Budowa CZTERY OCEANY • Generalny wykonawca CFE WARSZAWA
- Budowa Cztery Kąty • Generalny wykonawca INHAUS
- Budowa DWORCA GŁÓWNEGO W SOPOCIE • Generalny wykonawca URZĄD MIASTA Sopot/MEGARON
- Budowa ul. Kleeberga w Białymstoku
- Uzbrojenie terenów w Parku Przemysłowym w Sokołowie Podlaskim
- Budowa kanalizacji deszczowej drogi wojewódzkiej nr 653 odcinek Suwałki-Smolany Dąb-Sejny
- Kanalizacja deszczowa i sanitarna – budowa linii tramwajowej w Olsztynie odc. A, B, C
- Kompleksowe uzbrojenie terenów inwestycyjnych w Szczuczynie
- Budowa ul. Meblowej i Browarnej w Łomży
- Budowa sieci kanalizacji sanitarnej grawitacyjne i tłocznej w miejscowości Waplewo i Burdąg
- Budowa sieci kanalizacji sanitarnej w miejscowościach Probark i Kosewo, gmina Mrągowo

stabautech

Osprzęt do wózków widłowych

Rok produkcji:

2015

Nazwa:	paletyzer
Typ:	S7-DPK 25-S
Nr rysunku:	125
Udźwig:	2500 kg
Ilość wideł:	4 szt.
Waga:	580 kg
Dane adresowe:	
ul. Grabiszyńska 241 53-234 Wrocław	
e-mail:	biuro@stabautech.pl
www:	stabautech.pl

W zakresie fachowego doradztwa do dyspozycji pozostają nasi doradcy techniczni:

Jarosław Woźniak
tel. +48 602 129 166
Wrocław

Jakub Kargol
tel. +48 604 570 264
Katowice

Krzysztof Manikowski
tel. +48 602 614 786
Poznań

Krzysztof Starosta
tel. +48 733 943 715
Warszawa

Firma Stabautech jest wyłącznym przedstawicielem niemieckiej firmy Stabau / Schulte-Henke – od 40 lat wiodącego producenta osprzętów do wózków widłowych i maszyn budowlanych. Urządzenia Stabau zyskały zaufanie i zadowolenie klientów dzięki strategii opartej o jakość wykonania i solidne konstrukcje, gwarantujące długotrwałe i bezobsługowe użytkowanie. Obok sprzedaży nowych i używanych urządzeń firma dysponuje szerokim wachlarzem urządzeń do wynajmu, oferuje serwis oraz usługi remontowe.

LindePartner 4/2015



Historia współpracy między firmą Mackiewicz a Linde MH Polska

Współpraca rozpoczęła się w 2007 roku – wtedy właśnie przedsiębiorstwo Mackiewicz zdecydowało się na zakup pierwszych dwóch nowych wózków widłowych Linde H45D seria 394. Firma posiadała wcześniej wózki widłowe Linde, a także wózki innych producentów, lecz były to maszyny pochodzące z rynku wtórnego.

Codzienna praca naszego partnera polega na pobieraniu ciężkich ładunków, do których zalicza się między innymi kostka brukowa, galanteria betonowa czy elementy kanalizacji. Operowanie wózkiem widłowym z takim ładunkiem na placu, gdzie korytarz roboczy jest ograniczony, wymaga dużego doświadczenia ze strony operatora.

Kompaktość oraz ergonomia wózków Linde znacznie ułatwiają to działanie, stając się wręcz kluczowym argumentem doboru maszyny odpowiedniej do transportowania ciężkich ładunków. Stosowane w wózkach Linde rozwiązania, takie jak oryginalny napęd hydrostatyczny Linde, układ sterowania oraz funkcje masztu, poprawiły nie tylko komfort pracy, lecz również wydajność oraz precyzję operowania ładunkiem.

Kiedy wózek widłowy jest strategicznym ogniwem w procesie zarówno produkcji, jak i dystrybucji towaru, niezwykle istotnym staje się zapewnienie ciągłości pracy użytkowanej floty. Natychmiastowa reakcja na pojawiające się awarie niweluje bowiem niekorzystny czas przestoju. W tym aspekcie także sprostaliśmy wymaganiom klienta, i to już na początku współpracy, lokalizując serwis mobilny w Tomi. Dzięki temu jesteśmy jeszcze bliżej naszego Partnera, zapewniając w związku z tym

szybszą i bardziej sprawną naprawę pojazdów oraz kompleksowe doradztwo serwisowe.

Precyzja i ergonomia to niewątpliwie te cechy, które przedsiębiorstwo Mackiewicz najbardziej ceni w zakupionej flocie wózków. Miarą zadowolenia naszego Klienta jest sukcesywne powiększanie floty maszynowej – w tej chwili we wszystkich oddziałach firmy Mackiewicz pracuje ponad 15 pojazdów Linde. Są to głównie spalinowe wózki widłowe H18, H35, H45 i H80. W listopadzie klient zamówił kolejne dwa wózki widłowe Linde H45D EVO serii 394, które zostaną dostarczone na początku 2016 roku.

Dziękujemy za zaufanie i polecamy swoje usługi!

Opracował: Wojciech Trzaska
Starszy Doradca Techniczno-Handlowy
Linde MH Polska, Centrala Warszawa



Na zdjęciu Wojciech Trzaska (Linde MH) i Tomasz Wiktor, Specjalista ds. technicznych (Mackiewicz)



CZUJNIKI NADAJĄCE TEMPO

Wyższy poziom bezpieczeństwa dzięki systemowi Linde Speed Assist

Miejsca w centrach logistycznych i halach produkcyjnych, w których przestrzenie zewnętrzne łączą się z pomieszczeniami, to zazwyczaj punkty krytyczne pod względem bezpieczeństwa. Operatorzy, jeżdżąc wózkami na zewnątrz, często poruszają się z maksymalną prędkością. Po powrocie do hali powinni odpowiednio wcześniej zredukować tempo jazdy, aby nie uszkodzić ładunku ani nie spowodować wypadku z udziałem innych pracujących tam osób. Linde Speed Assist doskonale sprawdzi się w codziennej pracy operatorów i menadżerów mających do czynienia z powyższym problemem. System ten opiera się na technologii radarowej działającej niezależnie od warunków atmosferycznych, ma ponadto możliwość regulacji czasu reakcji oraz czułości czujników. Jest on dostępny jako element wyposażenia wózków, który w znaczący sposób zwiększa poziom bezpieczeństwa w logistyce wewnątrzmagazynowej.

Wydajność procesów logistycznych zależy od niezawodności, z jaką te systemy mogą być wdrażane i powtarzane. Dotyczy to zwłaszcza

zamkniętych przestrzeni magazynowych i hal produkcyjnych, gdzie wymagane jest ograniczenie prędkości jazdy wózków widłowych i magazynowych. Zbyt szybki wjazd do hal może narażać na niebezpieczeństwo inne osoby tam pracujące, istnieje również ryzyko szybkiego i gwałtownego hamowania, co mogłoby spowodować uszkodzenie ładunku, a w konsekwencji prowadzić do strat. Idealna prędkość jazdy w magazynach zależy od lokalnych warunków i przeważnie jest określona przez menadżera magazynu lub logistyki, który powinien także kontrolować, by dopuszczalne prędkości nie były przekraczane.

Czujnik o zasięgu do 24 metrów
Linde Speed Assist, nowy system wspierający operatorów w ich codziennej pracy, oferuje szereg korzyści mających na celu szybką, łatwą i praktyczną kontrolę prędkości. W przeciwieństwie do innych rozwiązań dostępnych na rynku system Linde nie bazuje na podatnych na czynniki pogodowe i relatywnie drogich technologiach (np. czujniki na podczerwień), ale na czujnikach radarowych o zasięgu od 1 do 24 m. Technologia radarowa nie wiąże się z żadnymi dodatkowymi kosztami, np. z montowaniem

Operatorzy wózków widłowych, jeżdżąc po przestrzeniach na zewnątrz, często poruszają się z maksymalną prędkością. Po powrocie do pomieszczeń zamkniętych powinni w odpowiednim czasie zredukować prędkość jazdy, aby nie uszkodzić magazynu, ładunku oraz nie spowodować wypadku. Wózki wyposażone w system Linde Speed Drive z technologią radarową to gwarancja dla operatorów i menadżerów, że dopuszczalne prędkości nie zostaną przekroczone.

kolejnych sensorów na regałach. Cały system polega na tym, że czujniki radarowe montowane są na OHG i pełnią rolę zarówno nadajników, jak i odbiorników wysłanego przez siebie sygnału, który odbija się (lub nie) od dachu. Dzięki temu sensory wychwytyują, kiedy wózek znajduje się w pomieszczeniu zamkniętym lub na zewnątrz – w zależności od tego, czy sygnał odbija się od sufitu czy nie. Na tej podstawie dopasowywana jest też maksymalna prędkość jazdy wózka. Co więcej, system nie jest zależny od warunków atmosferycznych panujących na zewnątrz, takich jak zimno, gorąco lub intensywny deszcz. Jedynym ograniczeniem są temperatury pracy urządzenia, które muszą mieścić się w granicach od -40 do 65°C.

Inteligentne czujniki z regulowanym czasem reakcji

Czas reakcji czujników Linde Speed Assist jest regulowany. Istnieje możliwość ustawienia czterech różnych poziomów, co daje możliwość dopasowania do danego miejsca. Kolejną istotną cechą warunkującą bezpieczeństwo wózków wyposażonych w system jest regulowana czułość czujników. Niepożądane sygnały mogą być blokowane – dzięki zindywidualizowanym ustawieniom system wykrywa mniejsze przedmioty oraz większe urządzenia (np. rurociągi, daszki czy wierzchołki drzew), rozpoznaje je i nie redukuje prędkości, gdy nie jest to potrzebne. Dlatego operatorzy mogą swobodnie pracować z maksymalną prędkością na przestrzeniach otwartych.

Element wyposażenia nowych lub wynajmowanych wózków

System Linde Speed Assist to rozwiązanie dostępne zarówno dla nowo wyprodukowanych wózków, jak i maszyn używanych (tzn. jeżdżących już w magazynach klientów). Ze względu na niewielką liczbę komponentów oraz łatwą instalację / dezinstalację systemu jest to także wygodne rozwiązanie dla wózków wynajmowanych. System składa się bowiem z trzech komponentów: czujnika, wiązki przewodów i zestawu instalacyjnego. Zamontowanie go na wózku przez technika serwisu zajmuje wyjątkowo mało czasu. Co więcej, producent oferuje trzy rodzaje czujników, aby zapewnić zgodność ze specyficznymi wytycznymi telekomunikacyjnymi obowiązującymi w różnych krajach europejskich, USA, Kanadzie, Brazylii, Chinach, Australii i Nowej Zelandii. ■

PROSTOWNIKI MODULARNE HAWKER®

STRACIŁEŚ ZAWODNIKA? DZIAŁASZ DALEJ!



KONSTRUKCJA MODUŁOWA - NOWY STANDARD



Nowa linia prostowników Lifetech® Modular i Life IQ™ Modular firmy EnerSys® to najlepsze w swojej klasie rozwiązanie w zakresie prostowników wysokiej częstotliwości, do ładowania akumulatorów trakcyjnych mających zastosowanie w wózkach widłowych, pojazdach sterowanych automatycznie, maszynach sprzątających i w innych przemysłowych pojazdach elektrycznych.

Maksymalna wydajność i niezawodność dzięki koncepcji modułowej, mniejszy ślad energetyczny przy znakomitych parametrach ładowania oraz zoptymalizowany serwis to kluczowe zalety modułarnych prostowników Lifetech® i Life IQ™.



Centrala i marketing: Biura sprzedaży:

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

Gdańsk
tel. 604 449 127
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

www.hawker.pl • www.enersys-emea.com



www.hawker.pl

© 2014 EnerSys. Wszystkie prawa zastrzeżone. Wszystkie znaki handlowe oraz logotypy pozostają własnością lub są licencjonowane przez EnerSys i oddziały, chyba że postanowiono inaczej.



Wspólne spotkanie pracowników, klientów, dostawców to duża szansa na lepsze poznanie swoich potrzeb, a nawiązanie relacji personalnych może skutkować znaczną poprawą efektywności późniejszej współpracy



Świąteczne spotkania firmowe

Wszelkiego rodzaju spotkania związane z końcem roku trwale wpisały się w kalendarz większości firm. Formalne i nieformalne, wystawne i skromne, wyjazdowe i na miejscu, trunkowe i abstynenckie, nieważne – były, są i zapewne będą. Czy to ktoś lubi, czy nie, czy ma to jakiś sens, czy też jest go pozbawione. Powstaje jednak kilka zasadniczych pytań. Czy jest to tylko żmudno-nudna konieczność, czy może się firmie albo pracownikowi do czegoś przydać? Czy warto na takim spotkaniu być, czy lepiej go unikać? Czego można się na nim dowiedzieć?

Interes firmy

Z punktu widzenia firmy jako całości można liczyć na integracyjne działanie takiego spotkania. Nawet jeśli jest podszyte aspektami religijnymi, które nie dla wszystkich są istotne, już sam fakt wspólnego posiłku czy spraw jednoczy, i to zarówno w małych firmach, jak i ogromnych korporacjach. Zresztą w tych drugich często odbywa się to na szerszą skalę: organizuje się bowiem świąteczno-noworoczne spotkania firmowe, regionów, działowe, a nawet poszczególnych zespołów i pokoi. Rekordziści w ramach jednej firmy są na 5-6 śledzikach w tym samym roku. Wydawać się może czasem, że nie ma im końca. Dla firmy to dość dobry powód do zwołania takiego mityngu i, co ważne, data raczej nie podlega dyskusji. Wiadomo bowiem, że będzie to druga połowa grudnia lub początek stycznia – inna możliwość nie istnieje, nie ma więc mowy o odwołaniu, zmienianiu i ponownym ustalaniu. Ponadto można także zaprosić głównych kontrahentów, którym w tej sytuacji trudno będzie odmówić obecności. Wspólne spotkanie pracowników, klientów, dostawców (o ile tylko nie spowoduje, iż kooperanci, ze szkodą dla firmy, zaczną się wzajemnie umawiać) to duża szansa na lepsze poznanie swoich potrzeb, a nawiązanie relacji personalnych może skutkować znaczną poprawą efektywności późniejszej współpracy. Pracownicy stają się także spokojniejsi widząc, że istnieje spore środowisko otaczające firmę, że są klienci, którzy mają swoje potrzeby i oczekiwania, a dostawcy szanują i poważają ich przedsiębiorstwo oraz przełożonych. Nielatwo byłoby to wszystko pokazać na innych imprezach.

Cel prezesa

Świąteczne spotkania to także dobry czas, aby przedstawić w mniej formalnej atmosferze cele, plany, zamierzenia i kolejne kroki, które firma zamierza przedsięwziąć. W mniej formalnej, bo w innych terminach nawet imprezy integracyjne mają bowiem charakter co najmniej półformalny. To także metoda na „przełamanie lodów” z pracownikami oraz możliwość rozmowy z nimi. Zazwyczaj w tym czasie obecność szefa przy stole nie tylko nie dziwi, ale jest wręcz pożądana. To zwyczajnie nieco inny – choć czasem może tylko subtelnie – charakter spotkania. Nie można jednak liczyć na to, że wszystkie problemy znikną podczas takiej imprezy jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki. Pracownicy traktowani nie fair, nawet jeśli poddadzą się świątecznej atmosferze, wciąż pozostaną nieufni.

W jednej z dużych korporacji, gdzie właśnie zwolniono kilkadziesiąt osób, spotkanie mikołajkowe było bardzo niekomfortowe. Zarząd jednak



Nie chodzi tu tylko o pewien symbol przynależności do wspólnoty – co jest zazwyczaj mile widziane przez przełożonych oraz, co ważne, także przez koleżanki i kolegów – ale również o pokazanie, że praca to coś więcej niż tylko codzienne obowiązki zawodowe.

zupełnie tego nie rozumiał. Pani prezes twierdziła, że nie warto wracać do przeszłości, teraz bowiem jest czas na głębszą refleksję, szczerą rozmowę, a jeśli trzeba – wybaczenie. Była bardzo zdziwiona, że atmosfera jest sztywna, a pracownicy wymykają się do domu, gdy tylko zobaczą uchylone drzwi. Nie pomógł nawet starannie przygotowany catering.

Niemniej jednak okres okołoswiąteczny to chyba najlepszy czas na rozpoczęcie czegoś nowego w relacjach, tym bardziej że symboliczne daty, takie jak koniec i początek roku, są zawsze dobre dla podsumowań, nowych decyzji i przyszłych zamiarów.

Nie bez znaczenia pozostają również koszty. O ile oczekiwania co do spotkania w innych okolicznościach mogą być mocno wygórowane, tu każdy wybaczy, jeśli stoły wypełnią tylko pierogi i barszcz z uszkami. Pracownicy mogą to nawet uznać za pożądaną zgodność z miłą i dobrze znaną tradycją, zwłaszcza że dla wielu potrawy te kojarzą się z unikalną, rodzinną atmosferą. Już tym zatem można spróbować wprawić podwładnych w dobry nastrój oraz otworzyć ich na rozmowy. Istnieje ponadto duża szansa, że poczuć się bardziej rodzinnie i komfortowo niż przy innych okazjach.

Co pracownik może z tego mieć

Nie można zrobić nic bardziej niemądrego, niż unikać tego typu atrakcji. O ile w przypadku zwykłych wyjść i wyjazdów integracyjnych nie jestem o tym tak przekonany, tak w okresie świąt ten, kto myśli poważnie o swojej pracy, powinien partycypować w takim wydarzeniu. Nie chodzi tu tylko o pewien symbol przynależności do wspólnoty – co jest zazwyczaj mile widziane przez przełożonych oraz, co ważne, także przez koleżanki i kolegów – ale również o pokazanie, że praca to coś więcej niż tylko codzienne obowiązki zawodowe. Stanowi to niezwykle istotny sygnał dla najbliższego otoczenia. Można także poznać cele i zamierzenia menedżerów, plany na kolejny rok i wyłowić z tego szansę awansu dla siebie bądź sygnał, iż trzeba się intensywnie rozglądać za nowym pracodawcą. Każda z tych informacji jest bardzo cenna, a możliwość uzyskania jej w tym okresie staje się znacznie bardziej prawdopodobna niż przy innych okazjach – zwłaszcza że wraz z końcem roku zarząd czuje się do tego nieco zobligowany.

Ale, co istotne, o ile obecność może być naprawdę wartościowa, tak już uczestnictwo w szeregu zabaw, konkursów itp. w ramach owej imprezy powinno pozostać w sferze wolnego wyboru. Jeśli nie czujesz się komfortowo, występując w stroju świętego Mikołaja czy Śnieżynki, bądź nie chcesz uczestniczyć w konkursie karaoke – nie rób tego. Możesz uważać, że zrobisz z siebie pośmiewisko, a jeśli tak sądzisz, to... no cóż, pewnie przynajmniej trochę tak właśnie jest.

DOKOŃCZENIE NA S. 42



Być może właśnie w okresie świątecznym wszyscy mogą być bardziej sobą i działać poza ogólnie przyjętym wzorcem budowania relacji w firmie?



Hipokryzja czy miły zwyczaj?

Po kilku zeszłorocznych spotkaniach świątecznych w firmach miałem możliwość zapoznania się z opiniami ich uczestników, co ostatecznie przerodziło się także w badanie. Zdania były bardzo zróżnicowane – od przyjęcia założenia, że tak po prostu jest („zwyczaj, tradycja, rozumie pan, nie ma o czym rozmawiać”), przez zachwyt i zaangażowanie, aż po głęboką niechęć. To ostatnie odczucie często było argumentowane hipokryzją oraz fałszem współpracowników i przełożonych. W ciągu roku jesteśmy przecież dla siebie Niemili, w tymże wody byśmy się potopili, a tu nagle życzenia, chęć współpracy itp. ▼

Czy ludzie to lubią?

Na początku 2015 roku, wykorzystując narzędzie badawcze Immoqee (<http://badanie-satysfakcji.com/stat.php>), przeprowadziliśmy sondę, czy pracownicy cenią świąteczne imprezy i czego oczekują od tego typu spotkań. Badanie wykonano na próbie 264 pracowników przedsiębiorstw prywatnych.

Wyraźnie zaznacza się, iż świąteczne imprezy stanowią ogólnie lubiane wydarzenia w życiu firmy (58% bardzo lubi bądź lubi), choć preferowaną formą jest ich organizacja w godzinach pracy (72% badanych). 45% uważa, że to tradycja i takie spotkania są koniecznością. Co ciekawe, ta grupa jest także najczęściej tą, która ▼

Magia świąt powoduje, że ludzie są znacznie bardziej skłonni do wybaczenia sobie różnych zaszłości oraz podejmowania zobowiązań, np. naprawy relacji. A jeśli już nawet nie to, to chyba jednak lepiej, nawet jeśli nie do końca szczerze, że odnośimy się do siebie przynajmniej grzecznie, niż w pełni szczerze mielibyśmy okazywać sobie brak szacunku.

przygotowywana przez nich samych. Tego, muszę przyznać, zupełnie się nie spodziewałem. 25% faktycznie tak robi i przynosi np. własne wypieki.

Nieco poniżej połowy ankietowanych nie uznałoby jednak za dużą stratę, gdyby takie spotkania z kalendarza firmowego zupełnie zniknęły. Najwyraźniej kategoria lubienia nie jest tu aż tak bardzo silna. W ramach tego typu imprez jako najbardziej istotne ich zalety wskazywano: wspólne spotkanie, wspólna impreza, można coś dobrego zjeść i wypić, można się czegoś dowiedzieć o firmie i współpracownikach, możliwość porozmawiania „na luzie”. Jako mało istotne (najmniej wskazań) podawano natomiast: miłe spędzanie czasu, możliwość rozwoju zawodowego i wpływ na dalszą karierę, możliwość załatwienia spraw służbowych. Trzeba jednak pamiętać, że są to jedynie deklaracje i mogą znacząco odbiegać od tego, co faktycznie w trakcie spotkań się dzieje.

Na koniec

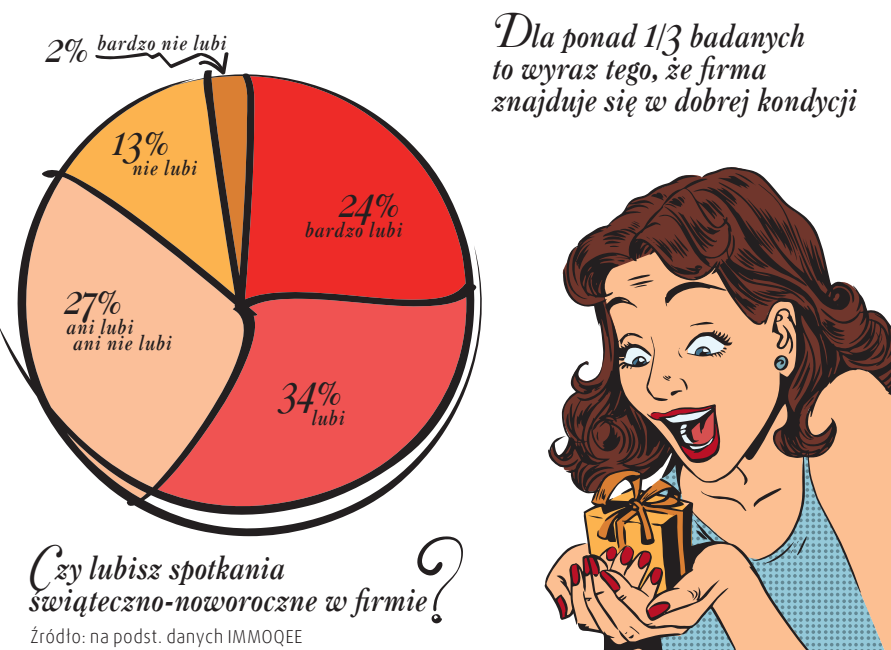
Oprócz życzeń, żeby spełniło się Wam wszystko co najlepsze, chciałbym Was jeszcze raz zachęcić do organizowania i uczestniczenia w tego typu spotkaniach. Z pewnością poświęcony na nie czas, włożony wysiłek, a czasem i pieniądze, mogą przynieść wiele dobrego. I raczej formalne zebrania, narady, spotkania projektowe, kick offy, mityngi czy inne operatywki tego nie zastąpią. Warto o tym pamiętać.



Opracował dr Mikołaj Pindelski

Zapraszam Państwa do bezpośredniego kontaktu: mikolaj.pindelski@immoqee.com
www.immoqee.pl

IMMOQEE



To jednak poniekąd dwie różne sprawy. Po pierwsze – jedno niekoniecznie wyklucza drugie. To, jak się pracownicy i menedżerowie odnoszą do siebie w trakcie rutynowej pracy, jest kwestią kultury organizacyjnej – taka się bowiem utrwala i każdy miał oraz ma na to wpływ. Ale być może właśnie w okresie świątecznym wszyscy mogą być bardziej sobą i działać poza ogólnie przyjętym wzorcem budowania relacji w firmie? Poza tym może warto wykrzesać to bycie miłszym do wyjaśnienia kilku spraw bądź pokazania, co nam w relacjach nie odpowiada? Magia świąt powoduje, że ludzie są znacznie bardziej skłonni do wybaczenia sobie różnych zaszłości oraz podejmowania zobowiązań, np. naprawy relacji. A jeśli już nawet nie to, to chyba jednak lepiej, nawet jeśli nie do końca szczerze, że odnośimy się do siebie przynajmniej grzecznie, niż w pełni szczerze mielibyśmy okazywać sobie brak szacunku.

owe spotkania lubi. Ci, którzy ewidentnie nie tolerują firmowych imprez świątecznych, stanowią 15% badanych. Miłe widziane są tradycyjne potrawy (56%), zaś 20% uważa, że to czas na eksperymentowanie z czymś nowym. Dla ponad 1/3 badanych to wyraz tego, że firma znajduje się w dobrej kondycji, ale 85% chętnie zamieniłoby takie spotkanie np. na bony lub kwoty pieniężne otrzymywane indywidualnie. Wyraźnie przejawia się w tym przypadku interes własny pracowników. Z drugiej zaś strony gdyby zamiast imprezy pracownicy mieliby otrzymać upominki rzeczowe, na taką zamianę chętnie przystaliby już tylko 70% osób. Nie oznacza to oczywiście, że należy tak robić, zwłaszcza w kontekście poprzedniego pytania o kondycję firmy.

Ciekawym jest, że najchętniej spotkania są widziane poza siedzibą firmy, ale aż 27% osób chciałoby, zwłaszcza w małych i średnich przedsiębiorstwach, żeby część potraw była

Wczoraj



Dzisiaj



Camso, wiodący na świecie producent opon do wózków widłowych

BEZKONKURENCYJNA WYTRZYMAŁOŚĆ
WYJĄTKOWA NIEZAWODNOŚĆ

Solideal Xtreme

LOCS NAJNIŻSZE KOSZTY EKSPLOATACJI

NAJLEPSZA WYTRZYMAŁOŚĆ I WYDAJNOŚĆ



WYJĄTKOWO GŁĘBOKI BIEŻNIK ZE ZNACZNIKIEM ŻUŻYCIA
Długi czas użytkowania i łatwa obsługa



CIĄGŁOŚĆ ŚRODKOWEGO KLOCKA BIEŻNIKA NA CAŁYM OBWODZIE
Zmniejsza drgania i głośność opony
Większy komfort pracy operatora
Spowalnia zużycie elementów przeniesienia napędu
Mniejsze koszty konserwacji i wymiany



BARDZO SZEROKI PROFIL BIEŻNIKA
Zwiększa o 20% stabilność boczną pod obciążeniem
Większe bezpieczeństwo podczas wysokiego podnoszenia i jazdy na zakrętach



OPONA SUPERELASTYCZNA (PEŁNA)
Wysoka stabilność dla bezpieczeństwa pracy

Camso Polska S.A.
ul. Trakt Brzeski 35
05-077 Warszawa - Wesola
tel. 22 783 35 89, 783 35 90, fax 22 783 35 82
biuro@camso.co

camso.co





Linde Linde Linde Linde Linde

Niech radość i pokój Świąt Bożego Narodzenia
towarzyszą Państwu
w całym nadchodzącym roku 2016!

Zespół
Linde Material Handling Polska