

Manewrowy

831205

Inna nazwa zawodu: nie występują

Zadania i czynności

Manewrowy pracuje w kilkuosobowym zespole, którego kierownikiem jest ustawiacz.

Praca zespołu manewrowego polega na łączeniu i rozłączaniu wagonów w składach pociągów oraz obsłudze bocznic kolejowych zakładów przemysłowych.

Przyjeżdżające do stacji pociągi mają w swoim składzie wagony towarowe przeznaczone dla różnych zakładów przemysłowych.

Manewrowi dokonują rozrzędu pociągu, czyli rozłączają poszczególne wagony i grupują je na torach, w ten sposób przygotowują składy wagonów do odstawienia na poszczególne bocznic.

Rozrząd składu pociągu odbywa się systemem płaskim, czyli odrzutu wagonów lub systemem grawitacyjnym - za pomocą górkii rozrządowej. Podczas rozrządu płaskiego ustawiacz odczepia wagon od składu i podaje sygnał ręczny maszyniście, który rozpędza skład i nagle hamuje, co powoduje odrzucenie wagonu. W tym czasie jeden z manewrowych przekłada rozjazd na odpowiedni tor, gdzie grupuje się wagony danej relacji, a inny manewrowy hamuje wagon za pomocą hamulca ręcznego (tzw. płoza hamulcowego).

Przy rozrządzaniu pociągów metodą grawitacyjną, po spisaniu wagonów, skład wpychany jest na grzbiet górkii rozrządowej.

Każdy z pracowników biorących udział w manewrach otrzymuje kartę rozrządową z informacjami niezbędnymi do pracy .

Jeden manewrowy przygotowuje skład wagonów luzując sprzęgi śrubowe łączące wagony. Następny, z pomocą drażka zrzuca sprzęg łączeniowy bezpośrednio przed staczaniem wagonu z górkii na odpowiedni tor relacyjny. Kolejny manewrowy hamuje wagony przy użyciu płoza hamulcowego, tak aby staczane wagony nie uderzały zbyt mocno w już stojące i tak, by nie zatrzymywały się zbyt daleko od stojących wagonów. W czasie zestawiania pociągów manewrowi dokonują łączenia poszczególnych wagonów oraz łączą przewody hamulcowe.

Zespół manewrowy może również wyłączyć z pociągu pojedynczy wagon, np. z powodu złego stanu technicznego albo włączyć dodatkowy, np. do pociągu pasażerskiego wagon sypialny. Manewry takie wykonywane są metodą odstawiania wagonów, tzn. przyłączenia wagonów do lokomotywy i jeździe z wagonami do miejsca przeznaczenia.

Metodą tą wykonuje się wszystkie manewry wagonów z podróznymi i towarowych z ładunkami niebezpiecznymi.

W czasie jazd manewrowych lokomotywa często pcha skład wagonów i wtedy obowiązkiem manewrowego jest pilotowanie składu, czyli jazda na stopniu pierwszego

pchanego wagonu, obserwacja drogi i podanie sygnału "stój" maszyniście kiedy istnieje zagrożenie dla ruchu.

Drużyna manewrowa wyposażona jest w przybory sygnalizacyjne (gwizdek i chorągiewkę) oraz radiotelefony dzięki czemu ma bezpośredni kontakt z maszynistą, dyżurnym ruchu i nastawniczymi, którzy ustawiają drogi przebiegów dlajazd manewrowych.

Praca manewrowych jest bezpieczna, jeżeli jest wykonywana zgodnie z przepisami bhp i postanowieniami regulaminu technicznego stacji.

Do zadań zespołu manewrowego należy obsługa bocznic, kiedy podstawiane są wagony dla zakładów przemysłowych i zabierane wagony do stacji kolejowej. Manewrowi wykonują wtedy wszystkie podstawowe czynności, tj: łączą i rozłączają wagony, przestawiają zwrotnice, zabezpieczają wagony przed zbiegnięciem płozami hamulcowymi. Obowiązkiem ustawiacza jest przestrzeganie ustalonych godzin obsługi każdej z bocznic.

Do dodatkowych zadań manewrowych może należeć sprawdzanie stanu technicznego rozjazdów i ich konserwacja (smarowanie), wykonywanie prac porządkowych (koszenie traw na międzytorzach). Zimą odśnieżają rozjazdy i ogrzewają je specjalnymi piecykami. Manewrowi zatrudniani są również na bocznicach kolejowych, gdzie oprócz wykonywania podstawowych czynności manewrowych mogą obsługiwać urządzenia do przestawiania wagonów bez użycia lokomotywy.

Środowisko pracy

materialne środowisko pracy

Prace związane z wykonywaniem manewrów zaliczane są do niebezpiecznych za co przysługuje specjalny dodatek. Manewrowi pracują z taborem znajdującym się w ruchu jak również jeżdżą na wagonach i wchodzi pomiędzy nie. Nieustannie poruszają się po nierównych i kamienistych nawierzchniach torowiska, które podczas deszczu i mrozu, śniegu są bardzo śliskie. Manewrowi pracują w kamizelkach ostrzegawczych (koloru pomarańczowego), kasku, rękawicach i specjalnych butach - sztybletach.

Praca manewrowa wykonywana jest w każdych warunkach atmosferycznych a szczególnie uciążliwa jest zimą, kiedy wagony są oblodzone. Na stacji i bocznicach znajdują się pomieszczenia socjalne, w których manewrowi mogą spędzać przerwy w pracy i zjeść posiłki, a także wykąpać się po służbie.

warunki społeczne

Manewrowi pracują w kilkusobowych zespołach i w czasie pracy porozumiewają się ze sobą bezpośrednio, radiotelefonami albo za pomocą sygnałów kolejowych. W czasie służby manewrowi kontaktują się z innymi pracownikami kolei i bocznic, które obsługują. Kontakty z innymi ludźmi są ograniczone i niezbyt intensywne w kilkunastoosobowej grupie zatrudnionej na jednej zmianie.

warunki organizacyjne

Manewrowi pracują w systemie pracy ciągłej nazywanej na kolejach turnusem.

W turnusie pracują po 12 godzin najpierw w dzień, a potem w nocy, po której mają 48 godzin wolnych. Za pracę w tym systemie przysługuje 1 dzień wolny dodatkowo za każdy przepracowany miesiąc.

Czynności robocze manewrowi wykonują ściśle według przepisów kolejowych i przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy. W czasie pełnienia służby nadzorowani są przez dyżurnego ruchu i doraźnie przez naczelnika stacji i kontrolera ruchu.

Wymagania psychologiczne

Kandydat do pracy na stanowisku manewrowego przechodzi badania psychotechniczne w kolejowej pracowni psychologicznej. Badania te sprawdzają refleks, podzielność uwagi, zdolność koncentracji, poziom inteligencji i jeżeli kandydat spełnia określone wymogi, to może zostać dopuszczony do pełnienia czynności manewrowego.

W pracy tej konieczna jest rozwaga i odpowiedzialność, gdyż manewrowi wykonują swoje zadania w warunkach niebezpiecznych dla własnego życia i zdrowia.

Manewrowi odpowiedzialni są za tabor kolejowy i za przesyłki przewożone wagonami i nie mogą ich uszkodzić przeprowadzając manewry lekkomyślnie. Wszystkie czynności muszą być wykonywane dokładnie i zgodnie z planem - manewrowy musi być więc zdyscyplinowany i przestrzegać przepisów.

Niezbędna do wykonywania tej pracy jest spostrzegawczość. Manewrowy bowiem ciągle obserwuje swoich współpracowników bacząc na podawane przez nich sygnały ręką. Spostrzegawczość konieczna jest do poruszania się po torach w czasie ruchu taboru i do wykonywania podstawowych czynności roboczych (łapania wagonów na płozy hamulcowe, przekładania rozjazdu w odpowiednim momencie). Manewrowy powinien być odważny, ale musi powstrzymywać się od wszelkiej brawury, która grozi wypadkiem. W czasie rozrządu może zdarzyć się sytuacja, gdy wagon wybije płoze hamulcową i zacznie "uciekać" co grozi katastrofą, wtedy manewrowy powinien ofiarnie ten wagon zatrzymać goniąc go z kolejną płożą hamulcową. Praca ta wymaga dużej samodyscypliny, ze względu na uciążliwe i niebezpieczne warunki pracy. Manewrowy powinien panować nad swoimi emocjami, by nie prowokować konfliktów i tym samym nie stwarzać zagrożeń w czasie pracy. Zdecydowanie pomaga w pracy, ponieważ tempo pracy jest dość szybkie a każde wahanie lub długie zastanawianie może być zagrożeniem dla własnego zdrowia (wagony w ruchu) albo grozi wykojeniem wagonu (przełożenie rozjazdu pod kołami wagonu).

Wymagania fizyczne i zdrowotne

Kandydat do pracy na stanowisku manewrowego przechodzi szczegółowe badania lekarskie w kolejowych przychodniach. Musi mieć bardzo dobry stan zdrowia I kategorii oraz bardzo dobry słuch i wzrok również I kategorii. Przeciwwskazaniem do uzyskania I kategorii zdrowia jest praktycznie każde schorzenie, a nawet braki w uzębieniu.

Ponadto kandydat powinien być silny i odporny fizycznie.

Po podjęciu pracy manewrowy przechodzi co roku badania okresowe i jeżeli nie spełnia określonych wymogów zostaje odsunięty od wykonywania czynności służbowych.

Warunki podjęcia pracy w zawodzie

Kandydat do podjęcia pracy manewrowego musi mieć wykształcenie zawodowe jednak chętnie przyjmowani są też kandydaci ze średnim wykształceniem z perspektywą awansu. Po przyjęciu do pracy kandydat odbywa kurs manewrowego i po zdaniu odpowiedniego egzaminu kolejowego może pełnić swoje obowiązki. Manewrowy ze średnim wykształceniem po roku pracy na swoim stanowisku może odbyć kurs ustawiacza; natomiast manewrowy legitymujący się wykształceniem podstawowym musi przepracować cztery lata aby móc odbyć taki kurs.

Przy składaniu podań o pracę preferowani są absolwenci szkół kolejowych. Pracę tę wykonują wyłącznie mężczyźni.

W całym kraju szkoły kolejowe na ogół zlokalizowane są w miastach, w których są duże węzły kolejowe.

Możliwości awansu w hierarchii zawodowej

Manewrowy może zostać najpierw kierownikiem zespołu manewrowych, czyli ustawiaczem, a potem może odbyć kurs na nastawniczego. Po stażu pracy na nastawniach przy obsłudze rozjazdów może zostać skierowany przez naczelnika stacji na kurs dyżurnego ruchu i po zdaniu egzaminu pracować na tym stanowisku. Szybkość osiągania kolejnych stanowisk zależy od posiadanego wykształcenia i zaangażowania się w pracę.

Możliwości podjęcia pracy przez dorosłych

Do pracy w PKP przyjmowane są osoby do 35 roku życia. Na bocznicach i innych kolejach kandydat może być starszy, lecz wymagania zdrowotne i psychologiczne są tak samo wysokie jak w PKP.

Możliwości zatrudnienia

Informacje będą sukcesywnie uzupełniane.

Zawody pokrewne

- operator maszyn górniczych
- operator urządzeń do obróbki drewna
- rewident taboru kolejowego

Polecana literatura

Nowe sygnały - tygodnik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Wolna droga - miesięcznik NSZZ Solidarność.

Przegląd kolejowy - miesięcznik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Engelhardt J., Wardecki W., Zalewski P., Transport kolejowy, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

150 lat kolei na ziemiach polskich - album, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .