

Maszynista

831104

Inna nazwa zawodu: nie występują

Zadania i czynności

Maszynista obsługuje lokomotywy lub zespoły trakcyjne w jazdach pociągowych, manewrowych i roboczych.

Maszynista może prowadzić lokomotywy pociągów pasażerskich lub towarowych w obsadzie jednoosobowej lub w dwuosobowej z pomocnikiem. Elektryczne zespoły trakcyjne (tzw. jednostki elektryczne) prowadzi w obsadzie jednoosobowej.

Maszynista jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo ruchu pociągów i manewrów, tj. za bezpieczeństwo podróży, taboru, ładunków i współpracowników. Odpowiada również za punktualną jazdę zgodną z rozkładem jazdy.

Pracę maszynisty koordynuje dyspozytor lokomotywni u którego zgłasza się rozpoczynając pracę i któremu po skończeniu służby zdaje wykaz pracy i taśmę z szybkościomierza rejestrującą czas pracy, szybkość, hamowania, obsługę czuwaka. Prowadząc pociąg maszynista dostosowuje szybkość do przepisów kolejowych, rozkładu jazdy i warunków trasy. W czasie jazdy uważnie obserwuje szlak kolejowy i reaguje na wszelkie sygnały podawane na tarczach, semaforach i sygnały ręczne; analizuje sytuację na trasie w celu wyeliminowania zagrożeń. Jednocześnie obsługuje pulpity sterownicze obserwując wskazania szybkościomierza, wskaźniki manometrów, amperomierzy i woltomierzy.

Maszynista prowadzący elektryczny zespół trakcyjny otwiera i zamyka drzwi podczas postoju na stacji. W obsadzie jednoosobowej stosowany jest czuwak, który maszynista co 50 sekund musi skasować, gdyż w przeciwnym razie pociąg zostanie zahamowany. Oprócz czuwaka maszynista obsługuje inne urządzenie zabezpieczające, a mianowicie samoczynne hamowanie pociągu (SHP).

SHP uruchamiane jest przez elektromagnes umieszczony na szynie i jeżeli nie zostanie skasowane to zatrzymuje pociąg.

W czasie prowadzenia pociągów towarowych z maszynistą bardzo często pracuje pomocnik, który sam nie może obsługiwać lokomotywy, a którego zadaniem jest obserwacja szlaku i sygnałów. Po zestawieniu pociągu pomocnik dopina lokomotywę do wagonów i zawiesza sygnały końcowe na pociągu oraz sprawdza czy pod wagonami manewrowi nie pozostawili płozów hamulcowych.

Na stacji docelowej pomocnik odłącza lokomotywę i zdejmuje sygnały końcowe z ostatniego wagonu.

Do zadań pomocnika należy przeprowadzenie oględzin technicznych lokomotywy oraz sprawdzenie stanu paliwa, oleju i piasku.

Maszyniści pracują także na lokomotywach manewrowych przeprowadzając rozrząd wagonów na stacjach i obsługując bocznice.

Służba drogowa PKP zatrudnia maszynistów do prowadzenia pociągów roboczych i lekkich pojazdów kolejowych (drezyn motorowych) używanych do naprawy, utrzymania i budowy torów.

Środowisko pracy

materialne i środowisko pracy

Miejszem pracy maszynisty jest kabina lokomotywy spalinowej, lokomotywy elektrycznej, elektrycznego zespołu trakcyjnego lub kabina lekkiego pojazdu kolejowego (drezyny motorowej). Z kabiny musi być bardzo dobra widoczność w kierunku jazdy. Maszynista siedzi za pulpitem sterowniczym na którym znajduje się kilkanaście wskaźników i kilkanaście przełączników oraz drążek regulacyjny szybkości i rączka hamulca. Dokładnej znajomości pulpitu nabywa w czasie stażu. W lokomotywie znajduje się radiotelefon, który zapewnia łączność z dyspozytorem w lokomotywowni, dyżurnymi ruchu w nastawni i drużyną konduktorską.

Maszynista prowadzi dziennik pokładowy, w którym zapisuje wszelkie usterki lokomotywy. W czasie pracy maszynista narażony jest na hałas i wibracje, co może być przyczyną uszkodzeń słuchu i zwyrodnień kręgosłupa. Również bywa narażony na działanie pola elektromagnetycznego i porażenie prądem elektrycznym wysokiego napięcia. Maszynista pełni służbę w mundurze kolejowym, a pomocnik i kierowca drezyny w ubraniu roboczym.

warunki społeczne

Maszynista pracuje w lokomotywie sam lub z pomocnikiem za którego jest odpowiedzialny. W czasie pracy ma kontakt z dyżurnymi ruchu drogą radiową. Specyficzną formą kontaktowania się są na kolejach wszelkie sygnały kolejowe. Maszynista obdarza swoich współpracowników całkowitym zaufaniem i podporządkowuje się sygnałom na semaforach, na tarczach, rozkazom na piśmie i sygnałom podawanym ręcznie. Sam również nadaje sygnały syreną lokomotywy, np. sygnał "Baczność" przy wjeździe na perony ostrzegając podróżnych, albo przy dojeżdżaniu do przejazdu kolejowego.

W czasie jazdy pociągami pasażerskimi maszynista współpracuje z drużyną konduktorską lub z drużyną manewrową w czasie jej pracy.

warunki organizacyjne

Maszynista pracuje w ruchu ciągłym nazywanym na kolejach turnusem. W turnusie pracuje po 12 godzin, najpierw w dzień, a po 24 godzinach w nocy, po której ma 48 godzin wolnych. W systemie tym za każdy przepracowany miesiąc przysługuje 1 dzień wolny dodatkowo. W czasie pełnienia służby wykonuje polecenia dyżurnego ruchu i ściśle przestrzega przepisów kolejowych.

Administracyjnie podlega naczelnikowi i dyspozytorowi lokomotywowni.

Wymagania psychologiczne

Kandydat do pracy na stanowisko maszynisty przechodzi badania psychotechniczne w kolejowej pracowni psychologicznej. Badania te sprawdzają refleks i podzielność uwagi,

zdolność koncentracji i poziom zdolności intelektualnych kandydata, a więc umiejętności niezbędne w pracy. Maszynista pracuje skupiony na obserwacji sygnałów i pulpitu, musi szybko analizować sytuację i szybko podejmować decyzje, które przesądzą o życiu i zdrowiu wielu ludzi. Jazda zazwyczaj trwa kilka godzin i maszynista jest ciągle w napięciu psychicznym, a nie może sobie pozwolić na odpoczynek; wymaga to samokontroli i opanowania emocji. Osoba pracująca na tym stanowisku musi być odpowiedzialna i rozważna, a jednocześnie mieć dużą wyobraźnię. Wyobraźnia konieczna jest do przewidywania konsekwencji podejmowanych decyzji. Hamowanie pociągu wymaga dużej precyzji i maszynista ma zatrzymać go przy peronie w określonym miejscu - nie może zostawić ostatnich wagonów gdzieś "w polu", albo przejechać za daleko do przodu. Prowadzenie pociągu w warunkach normalnych wymaga dokładności i ciągłej czujności, a zdarzają się również sytuacje nietypowe, gdy maszynista ma wykazać się dużym wyczuciem.

Pociąg trzeba prowadzić w każdych warunkach atmosferycznych, w czasie gęstej mgły, śnieżyicy lub ulewy. Zdarzają się awarie torów lub barykady na torach ustawione przez chuliganów. Zagrożeniem dla ruchu pociągów są błędy współpracowników lub awarie urządzeń sterowniczych. We wszystkich tych sytuacjach refleks i szybka decyzja mogą uchronić przed katastrofą. Rozwaga i dokładność potrzebne są do przestrzegania przepisów i prowadzenie pociągu zgodnie z rozkładem jazdy. Wykluczona jest brawurowa jazda powyżej określonych przez rozkład jazdy szybkości oraz konieczne są spokojne hamowania, by pasażerom nie pospadały bagaże na głowy.

Do wykonywania tej pracy przydatne są zainteresowania techniczne, zwłaszcza elektrotechniczne oraz geograficzne.

Wymagania fizyczne i zdrowotne

Kandydat do pracy na stanowisko maszynisty przechodzi szczegółowe badanie lekarskie w kolejowych przychodniach.

Do pracy w tym zawodzie potrzebna jest I kategoria zdrowia (w tym I kategoria słuchu i I kategoria wzroku).

Do uzyskania I kategorii stanu zdrowia potrzebna jest wysoka sprawność całego organizmu łącznie z bardzo dobrym stanem zębów. Przeciwwskazaniem do wykonywania zawodu jest praktycznie każde schorzenie.

Maszynista, który utraci zdolność do pracy ze względu na stan zdrowia przechodzi do pracy warsztatowej w lokomotywowni.

Warunki podjęcia pracy w zawodzie

Do podjęcia pracy w tym zawodzie konieczne jest średnie wykształcenie techniczne, najlepiej elektrotechniczne albo kolejowe.

Kandydat odbywa staż jako pomocnik maszynisty i po przejechaniu 10 000 km zostaje skierowany na specjalny kurs. Po ukończeniu kursu zdaje egzamin praktyczny i teoretyczny ze znajomości przepisów kolejowych. Egzaminacje takie odbywają się w lokomotywowni, a w skład komisji egzaminacyjnej wchodzi przedstawiciel Dyrekcji Okręgowych Kolei.

Inną drogą zdobycia zawodu maszynisty jest przejście ze stanowiska montera w lokomotywowni na stanowisko pomocnika i po trzech latach stażu (po kursie na maszynistę) zdanie egzaminu.

Możliwości awansu w hierarchii zawodowej

Maszynista nie ma dużej możliwości awansu w hierarchii organizacyjnej, jednak część kadry administracyjnej lokomotywowni to byli maszyniści, np. dyspozytorzy i instruktorzy.

Możliwości podjęcia pracy przez dorosłych

Do pracy tej przyjmowani są mężczyźni do 30 roku życia z uwagi na długi okres przygotowania do zawodu i duże wymagania zdrowotne.

Możliwości zatrudnienia

Informacje będą sukcesywnie uzupełniane.

Zawody pokrewne

- kierowca
- maszynista maszyn dźwigowo-transportowych

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 .