

Kategoria

[Relacje](#)

Mój pierwszy raz - czyli pierwsza samodzielna służba za nastawnikiem

Udało się! Zdałeś egzamin. Szkoliłeś się blisko dwa lata. Spędziłeś kilka miesięcy na wykładach teoretycznych, kilka miesięcy na warsztacie, do tego 1 700 godzin na jazdach z doświadczonym maszynistą. Zrobiłeś zapoznanie szlaku i dostałeś swój pierwszy w życiu PLAN PRACY maszynisty. Co dalej? Po prostu idziesz na pierwszą samodzielną służbę.

Pierwsza samodzielna służba to duże przeżycie i ogromny stres dla świeżo upieczonego maszynisty. Pierwszej służby się nie zapomina, a każdy wspomina ją szczególnie i na swój sposób. O swoich początkach „za nastawnikiem” opowiedziało nam trzech maszynistów Kolei Mazowieckich: Michał Bursiewicz z Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru Tłuszcz, Mateusz Gołowski z Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru Warszawa Ochota, oraz Robert Melion z Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru Warszawa Grochów.

Michał Bursiewicz maszynista: Wybór tego zawodu to historia złożona. Mój tato jest kierownikiem pociągu. Często jeździłem z nim na wycieczki koleją. To tata namówił mnie na udział w rekrutacji na kurs. Przeanalizowałem sobie „za” i „przeciw” i zdecydowałem się, szczególnie że to mnie wciąż fascynowało. Przebywałem wtedy za granicą, więc spakowałem walizki i wróciłem do Polski. Zrobiłem kurs, zdałem egzamin i zostałem maszynistą, czego nie żałuję. Uważam, że to była dobra decyzja.

Na kursie dowiedziałem się, że to nie jest tak, że się siada za nastawnikiem i po prostu się jedzie. Ta jazda wymaga ogromnego skupienia, czujności i wiedzy. Ponadto jest szereg innych czynności: radiołączność z kierownikiem, z dyżurnym, obserwacja szlaku, przepisy ruchowe, dokumentacja, pouczenia, znajomość taboru – jest tego mnóstwo. Mogę powiedzieć, że w trakcie kursu naprawdę poznałem kolej i uświadomiłem sobie, jak wiele zależy od maszynistów.

Szkolenia teoretyczne trwały około pół roku. Po zakończeniu teorii przeszliśmy na warsztaty, a następnie na jazdy. No i tutaj było takie wielkie wow! Nareszcie! Warsztaty skończony, idziemy na jazdy! W końcu będziemy jeździć – cieszyliśmy się. Do dzisiaj pamiętam, jak przyszedłem na pierwszą służbę, na 4 rano. Była to dla mnie nowość. Przyszedłem do kabiny i czekałem na osobę, która będzie mnie uczyć. Dla tego maszynisty to też była sytuacja niecodzienna, bo byłem jego pierwszym uczniem. Przywitaliśmy się i...pierwsza służba była milcząca – musieliśmy się dotrzeć, poznać. Ja byłem uczniem, który zadawał dużo pytań. Mój maszynista nie był dłużny i też dużo pytał: jaki minęliśmy semafor, jaki wskaźnik... – sprawdzał moją czujność. Pierwsze jazdy za nastawnikiem to były zjazdy w tory postojowe. Sukcesywnie ze służby na służbę coraz więcej i więcej, aż jeździłem tylko ja. Myślę, że po około trzech miesiącach to już nie było nic strasznego, jeżeli chodzi o samą jazdę.

Egzamin i przygotowanie do jazdy

Minęło 1700 godzin - skończył się czas jazd. Z jednej strony się cieszyłem, że w końcu będę jeździł sam, z drugiej - miałem obawę, że może jeszcze nie, może jeszcze chwilę.... Egzamin był dla mnie wymagający, ale wiedziałem, że wiedzy, którą zdobyłem przez dwa lata szkolenia, wystarczy, żeby pójść i ten egzamin po prostu zdać. I tak też się stało. Trzeba było chwilę poczekać na wydanie dokumentów. Myślałem, że od razu zaczniemy jeździć, ale nie – to tak nie wygląda. Trzeba najpierw zrobić zapoznanie szlaku i dopiero potem dostałem pierwszy grafik i plan pracy. Wnikliwie go analizowałem, sprawdzałem, jakie pociągi obsługuję, jak na te pociągi dojechać, gdzie ta praca się rozpoczyna, gdzie się kończy. Bardzo łatwo jest się pomylić, bo służby rozpoczynają się o bardzo różnych godzinach, trzeba planować całą logistykę, żeby się w tym nie pogubić, trzeba siebie samego pilnować.

Pierwsza samodzielna służba

Pierwsza służba.... pamiętam ją dokładnie – 6 czerwca 2018 r. Było tak gorąco, że wypłem wtedy cztery litry wody. Miałem o tyle łatwiej, że na pierwszym pociągu tej służby towarzyszył mi Mariusz Dąbrowski – nasz nowy instruktor. Miałem ten komfort, że mogę jeszcze o coś dopytać. Wiadomo – pierwsza służba była bardzo stresująca i tu nie ma się co oszukiwać. Teraz już ja sam odpowiadam za pociąg, za pasażerów. To ja muszę zwracać uwagę na sygnalizację, na wskaźniki. Obecność Mariusza dużo mi dała – mimo, że był ze mną tylko podczas pierwszego kursu tej służby, a kolejne już jechałem sam. Po prostu wiedziałem, że jak już poprowadziłem

ten pierwszy pociąg do Warszawy Wileńskiej to już będzie dobrze. Ze służby na służbę to wszystko wchodziło w krew, stawało się bliższe i stres opadał.

*- Ta praca daje satysfakcję, daje poczucie spełnienia i świadomość, że robi się coś ważnego. Plusem dla mnie jest także to, że mamy elastyczny czas pracy. Oczywiście, to też wiąże się z tym, że nie ma mnie w domu, np. w niedzielę, ale ja akurat jestem do tego przyzwyczajony. Mam taki obraz domu rodzinnego, w którym mój tata często wychodził na służbę w Wigilię, w Wielkanoc....i dla mnie to było czymś normalnym - to był taki prawdziwy obraz kolejarza. Kolejarza, który wykonuje swoją służbę - **mówi Michał Bursiewicz.***

Mateusz Goławski maszynista: Ukończyłem Technikum Kolejowe w Lublinie, wiedziałem, że chcę pracować na kolei. I udało się zostać maszynistą. Po zakończeniu szkoły dowiedzieliśmy się wraz z kolegami, że w Kolejach Mazowieckich są organizowane szkolenie i złożyliśmy podania.

Kurs na licencję i szkolenie trwa długo - maszynista musi się dobrze wyszkolić. Na początku jest sama teoria, dopiero kiedy siada się za nastawnikiem, wszystko się zmienia - to jest prawdziwe szkolenie. Maszynista, przez cały okres pracy zawodowej, jak to mówią: czuje oddech prokuratora na karku - bo to on odpowiada za bezpieczeństwo tysięcy ludzi, których przewozi.

Szkolenie praktyczne

Maszynista, który mnie uczył, był zaskoczony, że został wytypowany do bycia szkolącym, bo też był dość młody stażem pracy. Ale to świetny fachowiec. Na początku musieliśmy się poznać i dotrzeć, a z czasem przeszliśmy na etap koleżeństwa. To jest później pierwsza instancja kontaktu w przypadku problemów na szlaku, szczególnie na pierwszych służbach. Jeździłem na różnych pojazdach. To, co przytrafiało nam się na szlaku, podczas tych jazd na kursie, bardzo dużo mi dało. Dzięki temu później, już podczas samodzielnych jazd, wiedziałem jak mam postępować. Tego nie jest w stanie nikt wytłumaczyć czy opowiedzieć na „sucho”.

Pierwsza służba

Moja pierwsza służba polegała na pracy manewrowej i tutaj było bez zaskoczenia i niespodzianek. Pierwsza służba „jeżdżona” - bardzo dobrze ją pamiętam. Nawet miałem na niej swoją pierwszą usterkę. Wyjechałem z Sekcji Napraw i Eksploatacji

Warszawa Ochota i pojechałem do Świdra, a następnie do Góry Kalwarii. Była to służba nocna. Przy wyjeździe ze Świdra nastąpił brak sterowania i nie miałem jazdy. Powiem szczerze, że zrobiło mi się troszeczkę ciepło – w kabinie brakowało mi „bratniej duszy”. Nie było kogo zapytać: co robimy, jak robimy, gdzie jedziemy. Musiałem sam o to wszystko zadbać i to było stresujące. Dopiero wtedy poczułem na własnej skórze, ile zależy ode mnie. Udało mi się usunąć usterkę i szczęśliwie dojechać. Miałem satysfakcję, że dałem radę sam.

*- Dość mocno zafascynowałem się tą pracą. Żeby być maszynistą, trzeba tym żyć, lubić to. Ta praca może być spełnieniem marzeń - dla mnie jest - **mówi Mateusz Goławski***

Robert Melion, maszynista: Na kurs maszynisty poszedłem po prawie półtorarocznej pracy w Kolejach Mazowieckich na warsztacie jako elektronik. Wcześniej, przed zatrudnieniem w spółce, pracowałem w różnych zawodach, ale nigdy nie miałem styczności z koleją. Ta praca na warsztacie była bardzo pomocna podczas dalszego szkolenia. Otworzyła mi oczy na świat kolei. Decyzja zgłoszenia się na kurs była podyktowana głównie względami ekonomicznymi, bo maszynista zarabia więcej niż pracownicy warsztatu. Każdy pracownik ma możliwość podnoszenia swoich kwalifikacji i z tego skorzystałem. Było to dla mnie też w pewien sposób fascynujące i ciekawe zajęcie. Również bardzo pasował mi tryb i czas pracy maszynisty. Można sobie poukładać to wszystko tak, żeby mieć możliwość na jakieś hobby po pracy.

Kurs był bardzo przyjemny. Bardzo dobrze wspominam ten czas. Początek był trudny i nie ukrywam, że troszeczkę się przeraziłem, bo ciągle wpajano nam, jak poważne konsekwencje wiszą nad głową maszynisty. Myślę, że było to dobre podejście, ze względu na fakt, że to był jeszcze czas, kiedy można było się wycofać, a szkolący chcieli nam uświadomić, jak ważną decyzję podejmujemy. W trakcie szkolenia trafiłem na ludzi, którzy pokazali mi kolej z tej dobrej i ciekawej strony. Potrafili wyjaśnić rzeczowo i konkretnie uwarunkowania tej pracy.

W trakcie szkolenia spędziłem 400 godzin na warsztacie. Wróciłem tam, gdzie rozpoczęła się moja przygoda z KM. Później wykonałem 500 godzin jazdy jako obserwator, a następnie pierwsze jazdy z maszynistą opiekunem i wtedy jeszcze bardziej otworzyły mi się oczy. Szokiem była dla mnie jazda we mgle. To jest jazda w ścianę mleka - trzeba mieć mocne nerwy. Przepisy mówią, że możemy jechać wtedy wolniej - najważniejsze jest

bezpieczeństwo, ale z tyłu głowy człowiek ma tych pasażerów, inne pociągi na sieci, i stara się nie opóźniać ruchu.

Jeździłem łącznie z trzema maszynistami i oni pokazali mi kolej i uświadomili, że okres szkolenia teoretycznego to jest jedna rzecz, a okres jazdy, praktyki - to coś zupełnie innego. Jeździliśmy po całym Mazowszu różnym taborem. Bardzo miło wspominam te jazdy. Miałem takiego zapalonego maszynistę, który bardzo angażował się w szkolenie. Specjalnie brał takie służby, na których mógł mi pokazać jak najwięcej. Jechaliśmy np. do Pilawy, tam mieliśmy cztery godziny i robiliśmy symulację różnych usterek. Wymyślał różne dziwne awarie i pytał: I jak panie mechaniku? Pojedziemy czy nie pojedziemy?.

Egzamin

Egzamin był stresujący ale wiedziałem, że mam wiedzę. I rzeczywiście - udało mi się zdać go za pierwszym razem. Dostałem papiery, dostałem skierowanie na zapoznania szlaku i po wszystkim dostałem pierwszą służbę. Tutaj zaczyna się kolejny etap. Może zacznę od tego, że mam wrażenie, że dyspozytorzy wiedzą, co robią, czuwają i na tę pierwszą samodzielną jazdę zawsze dają przyjazne i nieskomplikowane służby.

Pierwszą pamiętam dobrze - to był kurs do Góry Kalwarii na EN57. Zupełnie inaczej widzi się szlak, kiedy już jedzie się samemu w kabinie i z pasażerami na składzie, niż kiedy jedziemy z naszym szkolącym - inne rzeczy widzimy, na inne zwracamy szczególną uwagę, inne kodujemy. Pierwsza służba jest trudna. Już nie mam tej drugiej osoby w kabinie, która mi podpowie. Teraz to ja mam decydować w 100 procentach sam.

Pierwsza służba - oczywiście, trzeba to mówić w przerośni - bo tych pierwszych służb jest kilka. Ja po około dziesiątej zacząłem do tego podchodzić inaczej - po prostu zdobywać doświadczenie. Na trzeciej służbie musiałem np. odwołać pociąg, bo miałem poważną awarię. Oczywiście, pierwszą rzeczą jaką zrobiłem, był telefon do mojego maszynisty, z którym jeździłem. Szczególny stres, dynamiczna sytuacja - wszyscy pytają maszynistę: dyspozytor, kierownik. Przesadziliśmy pasażerów do innego pociągu. Podczas przechodzenia po składzie zauważyłem maszynistę KM - ja go nie znałem, ale wielki ukłon w jego stronę, bo poprosiłem, żeby pojechał ze mną w kabinie, kiedy zwyczajnie czułem stres

i potrzebowalem wsparcia. Bez wahania sie zgodzil i powiedzial: spokojnie, kazdy z nas jechal te swoje pierwsze kursy. Po prostu siadaj i sprowadz ten sklad. Bardzo mi to pomoglo.

*- Jezeli ktos marzy od dziecka o wykonywaniu tego zawodu, ma do tego serce, to oczywiscie jest to praca, ktora da spełnienie marzeń i satysfakcję. Dla mnie jest fascynującym, stabilnym zajęciem i cieszę się, że zdecydowałem się na szkolenie w tym kierunku. Przez cały czas podnoszę swoje kwalifikacje, bo zmienia się infrastruktura i tabor, który obsługujemy, i ciągle musimy się szkolić - **mówi robert Melion***

Dziękujemy Panu Michałowi, Robertowi i Mateuszowi za opowiedzenie o swojej drodze do zawodu maszynisty, a wszystkim "Panom Mechanikom" życzymy samych zielonych świateł i bezpiecznych powrotów!!

Galeria





