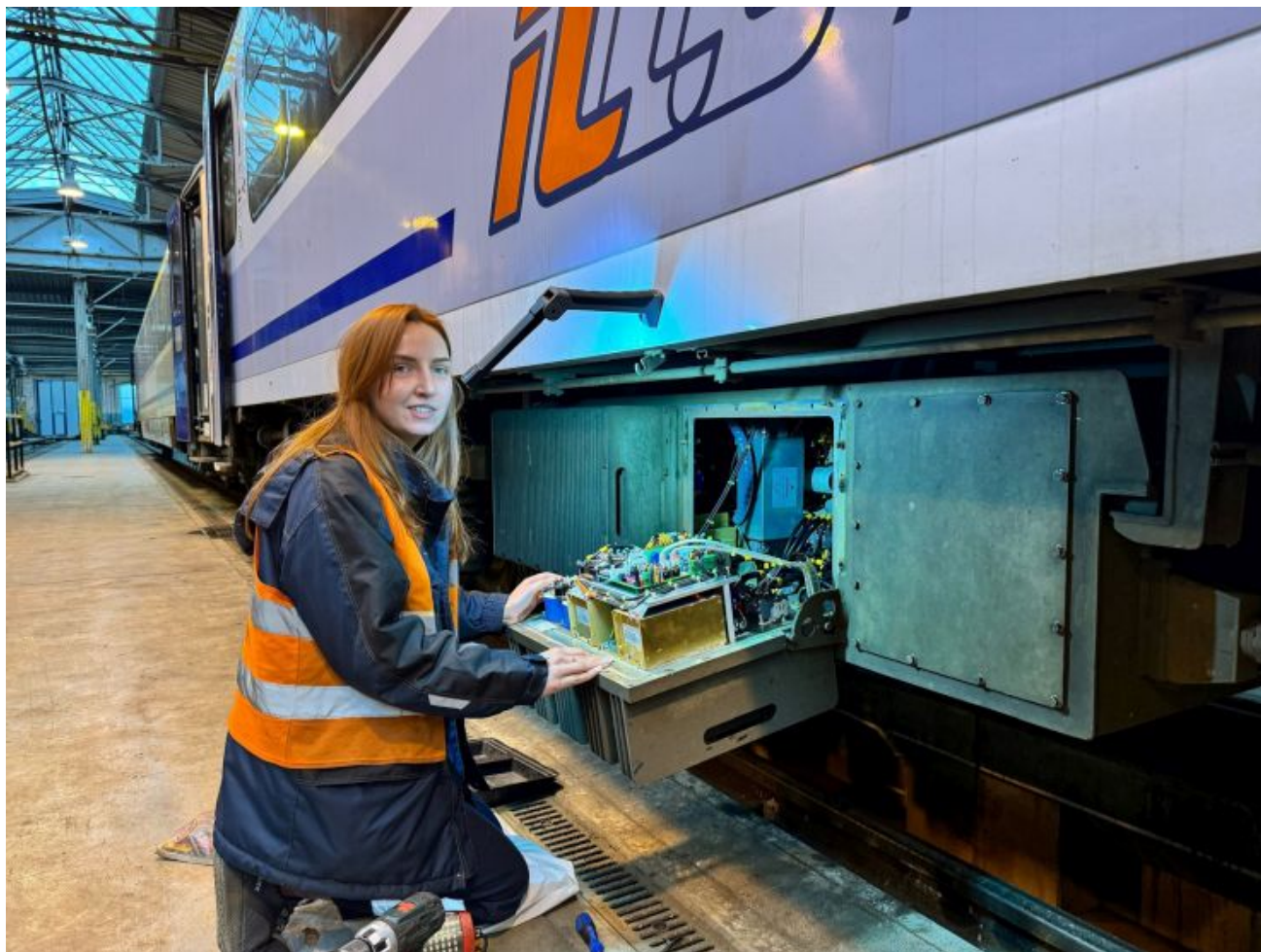


W PKP Intercity pracuje 316 elektromonterów i 10 elektromonterek. Rewidentów taboru jest 313, z czego 3 to kobiety. Natomiast wśród 145 mężczyzn zatrudnionych na stanowisku mechanik jest tylko 1 pani. Poniżej przedstawiamy kobiety, które wykonują pracę postrzeganą za typowo męską.



Nadiia Vihura – elektromonterka w PKP Intercity fot. PKP Intercity

Na czym dokładnie polega praca, którą Panie wykonują?

Jestem mechanikiem urządzeń przemysłowych. Specjalizuję się w naprawianiu prędkościomierzy rejestrujących i wskazujących. W nowoczesnych lokomotywach oraz elektrycznych zespołach trakcyjnych, znajdują się prędkościomierze elektroniczne - trzeba z nich zgrać dane zarejestrowane w pamięci urządzeń i sprawdzić czy wszystko prawidłowo funkcjonuje, a jeżeli nie, to odesłać do serwisu. Natomiast w niektórych starszych lokomotywach, np. EP07 czy SM42, znajdują się prędkościomierze elektromechaniczne, które trzeba naprawić oraz skontrolować poprzez rozebranie na czynniki pierwsze, wyczyszczenie, przesmarowanie, wymienienie zębatek i złożenie od nowa. Czasem jeżeli nadal pojawiają się błędy, trzeba rozłożyć i złożyć prędkościomierz od nowa. To są bardzo małe elementy i trzeba mieć dużo cierpliwości, żeby się tym zajmować. Pracuję też w kanale przeglądowo-naprawczym - sprawdzam elektromagnesy zainstalowane pod podwoziem pojazdu, oraz nadajniki impulsów zainstalowane na zestawach kołowych, które połączone są z prędkościomierzami. W swojej pracy używam profesjonalnych i precyzyjnych narzędzi, w tym mierników elektronicznych oraz specjalistycznych urządzeń diagnostycznych - mówi Teresa Wantoch - Rekowska, zatrudniona na stanowisku mechanika w PKP Intercity w Gdyni.

Kobiece oblicze męskich zawodów w PKP Intercity



Teresa Wantoch-Rekowska – mechanik w PKP Intercity fot. PKP Intercity

W PKP Intercity pracuję na stanowisku elektromonter i zajmuję się naprawą wszystkich urządzeń elektrycznych, które znajdują się w wagonach, np. oświetlenie, klimatyzacja,

drzwi automatyczne, gniazdka elektryczne, GPS. Codziennie dostajemy informację co trzeba naprawić i jak szybko. Ważne jest, żeby wagon był w pełni sprawny, ale też żeby był na czas przygotowany do trasy. Na co dzień pracuję na warsztacie, chodzę w kombinezonie i posługuję się kluczami oraz wkrętakami – opowiada *Nadiia Vihura*, elektromonterka ze stacji postojowej PKP Intercity we Wrocławiu.

Moja praca polega na przyjmowaniu pociągów z drogi i wyprawianiu ich w trasę, przy czym jej charakter zależy od tego, na którym posterunku się pracuje. Jeżeli jestem na przybyciu – posterunku nr 1, muszę odebrać skład, obejrzeć go i sprawdzić, czy nie ma usterek, a jeśli jest coś, co zagrażałoby bezpieczeństwu ruchu – zidentyfikować problem. Informacje o stanie pociągu czerpię też z innych źródeł: korzystam ze specjalnych aplikacji, w których kierownik pociągu wpisuje wszystkie usterki, rozmawiam z maszynistą o tym czy miał jakieś problemy

z pojazdem Jest cały sztab ludzi, którzy czuwają nad tym, żeby defekty zostały wyłapane. Jeżeli jestem na posterunku nr 2, czyli hali całopociągowej, zajmuję się podwoziami. Trzeba przejść pod pojazdem, zobaczyć, czy nie ma pourywanych części biegowych, czy wstawki hamulcowe są odpowiednie, a jeżeli nie, należy je wymienić. Tym również zajmuje się wielu pracowników technicznych, w tym ja. Współpracuję m.in. z mechanikami, ślusarzami, elektromonterami.

Na posterunku nr 3 odbywa się odprawa pociągów, wtedy jeszcze raz sprawdzam, czy na poprzednich etapach wszystkie usterki zostały wyłapane i jeżeli tak, to kieruję skład do czyszczenia. Tuż przed odjazdem wykonuję najważniejszy test, czyli próbę hamulca. Następnie pociąg wyrusza w trasę – wyjaśnia Katarzyna Rurka, rewidentka pracująca na stacji postojowej PKP Intercity na warszawskiej Olszynie Grochowskiej.

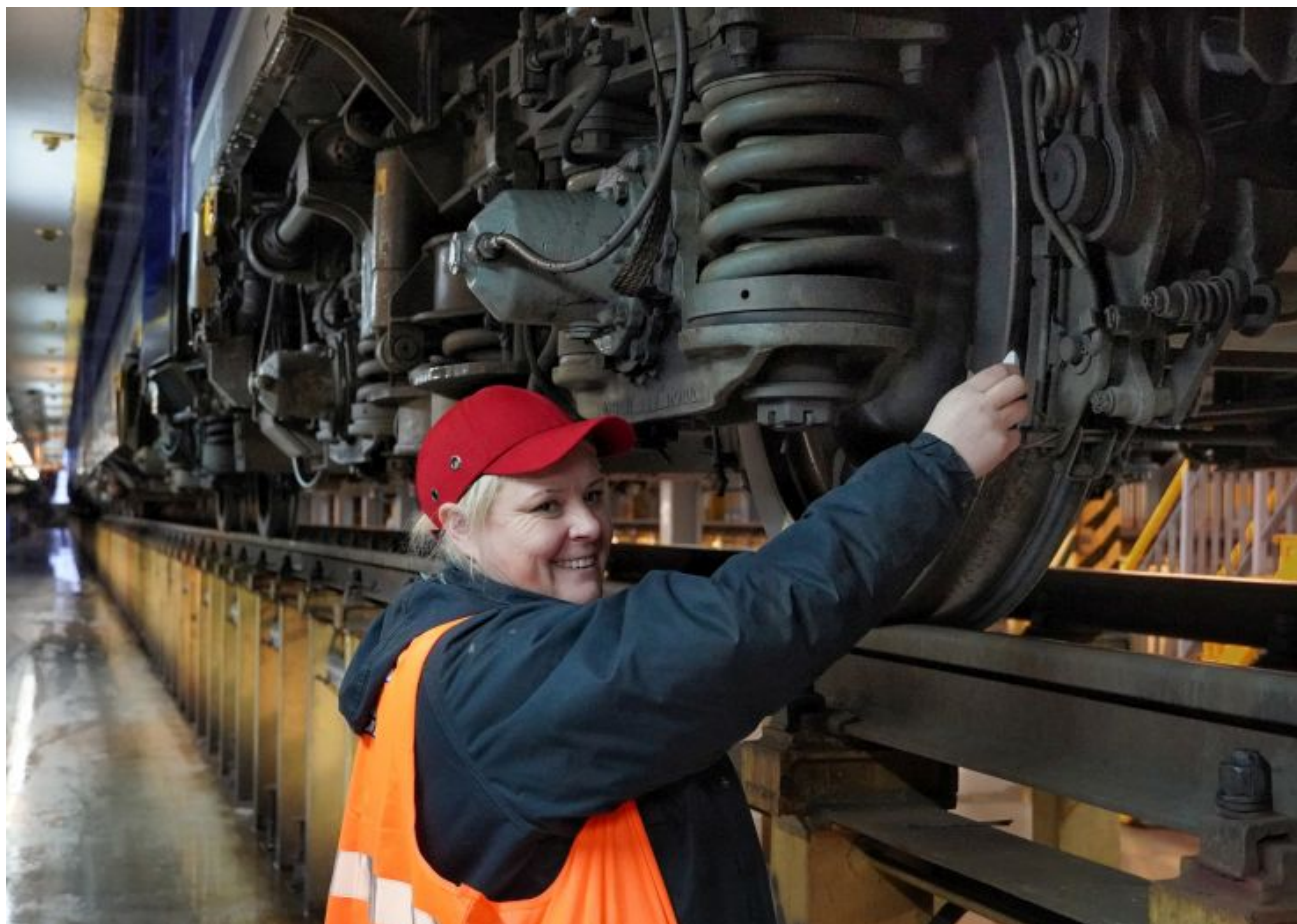
Jakie trzeba mieć predyspozycje by wykonywać tę pracę i co w niej Panie cenią?

|

Na pewno przydaje się wiedza dotycząca elektryki. Kończyłam technikum kolejowe, w którym były zajęcia z elektryki i automatyki. Ponadto mój tata był elektrykiem i jako kilkuletnia dziewczynka umiałam już podstawowe rzeczy, np. lutować, rozkręcać urządzenia. Ważne jest też przestrzeganie wszystkich zasad bezpieczeństwa, dokładność i dociekliwość. Na warsztat trafiają podobne wagony, jednak za każdym razem są inne usterki. Czasem trzeba pogłównkować, żeby dociec z czego usterka wynika – mówi Nadiia Vihura, elektromonterka.

- W tej pracy cenię to, że mam stabilne warunki zatrudnienia i mogę ją pogodzić z opieką nad córką – pracuję od poniedziałku do piątku od 7 do 15, a dodatkowo mamy we Wrocławiu świetne świeżo wyremontowane zaplecze dla pracowników.

W pracy rewidentki przydaje się dobry słuch, ponieważ to na słuch rozpoznaje się pierwsze usterki. Za pomocą młotka osłuchuję obręcze. Trzeba być też bardzo dokładnym oraz odpowiedzialnym, bo nasza praca ma ogromny wpływ na bezpieczeństwo pasażerów i ruchu kolejowego. W pracy rewidenta lubię to, że każdy dzień przynosi coś nowego – tu nie ma rutyny. Nie mam stałego zespołu, więc współpracuję z różnymi osobami, służby pełnię na różnych posterunkach oraz ciągle jestem w ruchu – mówi Katarzyna Rurka, rewidentka.



Katarzyna Rurka – rewidentka w PKP Intercity fot. PKP Intecity

W tej pracy cenię stabilność i spokój. Na warsztacie zawsze dużo się dzieje, ale moje zajęcie jest spokojne, przewidywalne. Podczas naprawiania prędkościomierzy ważna jest precyzja, koncentracja i cierpliwość. Bardzo lubię majsterkować, naprawiać, sprawia mi to przyjemność, więc jest to idealne zajęcie dla mnie – wyznaje Teresa Wantoch – Rekowska, pracująca na stanowisku mechanika.

Jak się pracuje w środowisku zdominowanym przez mężczyzn?

Nie znam innych kobiet, które zawodowo zajmują się tym co ja. Są to czynności, które wykonują mężczyźni i wiem, że budzi spore zdziwienie, gdy okazuje się, że jest i kobieta naprawiająca prędkościomierze. Niedawno zostałam wysłana na szkolenie do jednego z producentów urządzeń, z których korzystamy, to osoba prowadząca przyznała, że jeszcze nigdy w szkoleniu nie uczestniczyła kobieta. Na kolei pracuje od zawsze, trafiłam tu zaraz po szkole kolejowej, więc jestem przyzwyczajona, że w pracy mam więcej kolegów, niż koleżanek. Na pewno na warsztacie przydaje się kobiecie spojrzenie, choćby w takich prostych sprawach jak porządek. Bardzo lubię mieć wszystkie narzędzia ładnie ułożone i czasem pilnuję kolegów, żeby też o to dbali – przyznaje Teresa Wantoch – Rekowska, mechanik.

Mężczyźni, z którymi współpracuję są bardzo przychylni i pomocni. W naszej pracy czasem trzeba bardzo szybko przejść skład i wszystko sprawdzić, aby nie dopuścić do opóźnienia pociągu. W takich sytuacjach musimy i potrafimy ze sobą współpracować. Myślę, że w tej pracy nie jest ważna płeć, a wiedza, umiejętności i podejmowanie szybkich decyzji, czasem pod presją czasu. Praca rewidenta nie jest łatwa, choćby dlatego, że odbywa się na dworze, w bardzo różnych warunkach atmosferycznych, ale jest ciekawa i daje dużo satysfakcji – mówi Katarzyna Rurka, rewidentka.

Panowie z Sekcji Napraw Taboru w wagonowni we Wrocławiu bardzo mnie wspierali na początku, jak tylko zaczęłam pracę na warsztacie. Chętnie

pomagali przy wdrożeniu się w nowym miejscu. Teraz też zawsze mogę liczyć na pomoc kolegów. Trafiłam do fajnego zespołu i to właśnie m.in. zgrana ekipa sprawia, że praca idzie sprawnie i jest przyjemna. Obecnie jestem jedną z dwóch kobiet wśród pięćdziesięciu mężczyzn pracujących w wagonowni – tłumaczy Nadiia Vihura, elektromonterka.

źródło informacji: PKP Intercity