

Trzeba robić swoje



Autor: fot. Dariusz

Ossowski

– Ja jestem kobieta pracująca – żadnej pracy się nie boję – mawiała Irena Kwiatkowska w serialu „Czterdziestolatek”, w którym wykonywała blisko 64 zawody. I do dziś mogłaby być wzorem dla wielu współczesnych kobiet.

Równe prawa do pracy i wysokości wynagrodzenia dla kobiet i mężczyzn w Polsce zagwarantowano w 1952 r. w nowej konstytucji. Mimo to nadal funkcjonuje podział na zawody typowo kobiece i typowo męskie. Nauczycielki, przedszkolanki, sekretarki, pielęgniarki, opiekunki, pracownice socjalne, kosmetyczki, dietetyczki, krawcowe czy asystentki stomatologiczne to najbardziej sfeminizowane profesje.

Jednak dzięki zmianom społecznym i rozwojowi cywilizacyjnemu różnice te powoli się zacierają, a zawodowe szanse kobiet i mężczyzn stopniowo się zrównują. Coraz więcej pań odważnie i świadomie wkracza do świata tradycyjnie uznawanego za męski. Jak się w nich czują?

Inspiracją – babcia Zenia

Anna Sobotka zdecydowała się związać przyszłość zawodową z kolejnictwem. Jest w trakcie szkolenia na maszynistkę w Kolejach Mazowieckich (spółka Samorządu Województwa Mazowieckiego). Początkowo pani Anna chciała pracować w służbach mundurowych. Jednak dzięki babci Zenobii, która 40 lat temu pracowała na kolei, wybrała Zespół Szkół im. K.K. Baczyńskiego w Tłuszczu (pow. wołomiński), w którym jest kierunek Technik Transportu Kolejowego.

– Zaczynając edukację w tej szkole, nie miałam pojęcia o ruchu kolejowym. W pierwszej klasie chciałam nawet zrezygnować z tego kierunku. Sądziłam, że ta ścieżka kariery nie jest dla mnie – opowiada pani Anna.

Dodaje, że o stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego zaczęła myśleć na poważnie w trzeciej klasie. – W ramach praktyk zawodowych miałam okazję przejechać się w kabinie maszynisty, co zrobiło na mnie ogromne wrażenie. Po raz pierwszy pojawiła się myśl, że to praca dla mnie! – wspomina z uśmiechem.

W Spółce Koleje Mazowieckie jest zatrudnionych ponad 1000 kobiet, co stanowi ponad 1/3 pracowników. Są kierowniczkami pociągów, dyspozytorkami, dyżurnymi ruchu, zwrotniczymi, kasjerkami, informatorkami, pracując w zespołach naprawczych i szkoleniowych oraz przy utrzymaniu taboru.

Pani Anna zaraz po maturze rozpoczęła kurs na kierownika pociągu pasażerskiego w Kolejach Mazowieckich. Po półtora roku w sekcji drużyn konduktorskich i pełnienia tam obowiązków kierownika pociągu złożyła podanie o przeniesie.

– Zostałam członkiem grupy szkolącej się, by uzyskać licencję maszynisty. Po dwumiesięcznym szkoleniu przystąpiłam do egzaminu i uzyskałam ją. Dzięki temu mogłam przejść do kolejnego etapu szkoleń – mówi.

Nie ma znaczenia, czy wypada!

Dla Anny Sobotki bycie maszynistką to coś więcej, niż praca na etacie. Ten zawód wymaga ciągłej nauki. To konieczne, by poprowadzić pociąg. Szkoląc się na maszynistę, trzeba być przygotowanym na usterki czy inne problemy – niezależnie od płci.

– Kiedy pierwszy raz usiadłam za nastawnikiem, moje emocje były nie do opisania: adrenalina na maksymalnym poziomie, dłonie mokre, a całe ciało przeszywały dreszcze. Pomimo ogromnego stresu i lęku był to mój wymarzony dzień – wspomina młoda kolejarka.

Stres to nieodłączny element pracy maszynistów. Zdarzają się sytuacje, kiedy przez tory przebiegają zwierzęta czy ludzie. Czy w takim świecie jest miejsce dla kobiet?

– Owszem, choć wkroczenie w męski zawód nie jest prostą sprawą – przyznaje pani Anna. Zaznacza jednocześnie, że każdy sam jest odpowiedzialny za to, co chce i robi w życiu. – Dla mnie nie ma znaczenia, czy mnie – jako kobiecie – wolno, wypada, czy powinnam.

Tłumaczy, że udowadnianie ludziom, że zasługuje na bycie tu, gdzie teraz jest, mija się z celem i może być psychicznie obciążające. – Zawsze będzie tak, że – bez względu na płeć, pochodzenie czy umiejętności – ktoś nie zaakceptuje naszych wyborów, że komuś nie przypadniemy do gustu. Taki mamy świat – zaznacza maszynistka.

Wzorem dla Anny Sobotki jest Gabriela Karaś, która 5 sierpnia 2021 r. jako pierwsza maszynistka Kolei Mazowieckich poprowadziła pociąg na trasie Warszawa Wschodnia–Skierniewice. Była to pierwsza samodzielna służba maszynistki.

W zdobywaniu uprawnień maszynisty pojazdu trakcyjnego towarzyszy pani Annie przyjaciel z technikum, który obrał taką samą ścieżkę kariery.

– Uczymy się razem już od 7 lat, najpierw w szkole, teraz w pracy. W momentach, gdy któreś z nas ma z czymś problem, wzajemnie sobie pomagamy i nie ma tu żadnej rywalizacji, tylko wzajemny szacunek i pomoc w razie potrzeby – przekonuje.

Co sprawia największą radość podczas prowadzeniu pociągów? – Dzieci machające do nadjeżdżającego pociągu oraz widoki z kabiny maszynisty – mówi młoda kolejarka.

A jakie są ciemne strony tego zawodu?

– Największy lęk wywołuje u mnie możliwość udziału w wypadku kolejowym czy potrącenia osoby postronnej. Niestety, jest to wpisane w ryzyko zawodowe i nie mam na to wpływu – zwraca uwagę. – Jednak wsparcie partnera i rodziny pomaga mi przetrwać wszystko. Moją największą podporą jest babcia Zenobia, już kolejowa emerytka, której wiele zawdzięczam i wiem, że nikt nie zrozumie mnie tak jak ona – dodaje maszynistka.

Pani Anna jest na początku kariery i z determinacją realizuje swoje cele. Co by doradziła młodszym koleżankom, które rozważają męski zawód, ale są nieprzekonane? – Róbcie to, co podpowiada wam serce. Strach zawsze pojawia się przed nowym, obcym i nieznanym, lecz nie jest to powód, aby rezygnować z siebie, swoich planów i marzeń. Czasem trzeba

wyjsć ze swojej strefy komfortu, aby potem powiedzieć: tak, zrobiłam to, dałam radę! – odpowiada zdecydowanie.

Chłopczyca na gigancie

Kinga Tchorz z Warszawy to kolejny przykład kobiety pełnej pasji i uporu. Początkowo chciała być ornitologiem, weterynarzem, stewardessą. Ostatecznie została pilotką. Co miało na to wpływ?

– Nie wiem. Zaczęłam dopytywać o ten zawód rodziców, oglądać dokumenty o pilotach, lotnictwie i tak jakoś wyszło – wspomina.

Pani Kinga szukała szkół o profilu lotniczym i modelarskim. Jednak los chciał inaczej. Po pierwszym roku studiów zrezygnowała z nich i rozpoczęła naukę w Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Chełmie (obecnie Państwowa Akademia Nauk Stosowanych). Przeszkodą do realizacji marzenia o pracy w lotnictwie były koszty związane z uzyskaniem licencji.

– Chciałam zostać pilotem samolotowym, ale powstrzymały mnie możliwości finansowe. Załamalam się – wspomina. Mimo trudności, nie poddała się.

Jeśli ktoś ma pieniądze, może zdobyć uprawnienia w ciągu roku, ewentualnie półtora.

– Ja wybrałam bardziej okrężną drogę, ale nie żałuję. Poznałam wielu wspaniałych ludzi, reprezentuję Polskę na Mistrzostwach Świata, mogę holować szybowce, szkolić pilotów itd. Pracuję zarówno jako instruktor, jak i pierwszy oficer w linii lotniczej. Pracę dostałam w okresie pandemii, kiedy inni ją tracili.

Mniej zasobny portfel to nie przeszkoda

Jak to zrobiła? Na jednym z forów internetowych znalazła informację, aby przygodę z lataniem rozpocząć od szybowców.

– I tak pod koniec liceum zaczęłam pracować, żeby zarobić na podstawowy kurs szybowcowy. Rozpoczęłam go w 2014 r. z myślą, że będzie to substytut prawdziwego lotnictwa. Szybko jednak przepadłam bezpowrotnie. To było to! Mimo – jak mówi – mniej zasobnego portfela, dostała szansę. A to dzięki zaangażowaniu w sprawy aeroklubu. Po zdobyciu uprawnień została instruktorem samolotowym, a kilka miesięcy później pierwszym oficerem. – Od czerwca 2021 r. jestem pierwszym oficerem na samolocie Saab 340 i w zależności od grafiku latam z pasażerami po Europie albo wożę paczki – dodaje.

Lotnictwo, podobnie jak kolejnictwo, to dziedzina, w której trzeba się uczyć całe życie. Uprawnienia pilota są okresowe i należy je wznawiać. Niektóre ze szkoleń kończą się egzaminem.

– Aby zostać pilotem liniowym, musiałam zdobyć licencję samolotowego pilota turystycznego, uprawnienie do lotów w nocy, zrobić tak zwany nalot, czyli odlatać określoną minimalną liczbę godzin, zrobić uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów na samoloty wielosilnikowe, licencję pilota zawodowego, a także szkolenia ze współpracy w załodze wieloosobowej oraz zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych – wylicza pani Kinga. – Każde dodatkowe szkolenie (np. na instruktora samolotowego, z holowania szybowców za samolotem) to kolejne egzaminy. Brzmi to skomplikowanie i wydaje się przytłaczające. Jednak to tylko pozory! Systematyczne przyswajanie wiedzy ułatwia wszystko – przekonuje.

Każdy egzamin teoretyczny w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego zdaje się w formie pisemnej na komputerze. Pytania są losowane automatycznie, więc nie można tu mówić o gorszym traktowaniu ze względu na płeć. Każdego obowiązują takie same zasady. Część praktyczna to lot, który trzeba wykonać bezpiecznie i zgodnie z procedurami. Próg zaliczenia wszystkich egzaminów to minimum 75% (na uczelnianych egzaminach wewnętrznych sięga on nawet 90%).

Od czego zależą zarobki?

Praca w lotnictwie nie jest usłana różami. Jest wiele niedogodności, a przede wszystkim oznacza ona nieregularny tryb życia. Zdarza

się, że brakuje towaru do przewiezienia, spóźni się pasażer, toczy się walka o to, by nie przekroczyć czasu pracy, aby nie utknąć w hotelu albo po prostu psuje pogoda.

– Wiele wynagradza widok za oknem i świadomość, że u mnie częściej niż u innych świeci słońce – dodaje Kinga Tchorz. We znaki dają się nieregularne godziny pracy oraz nocne loty, choć oczywiście przepisy regulują te kwestie. – Przystawienie się na pracę w nocy trwa. Od jakiegoś czasu podchodzę bardziej świadomie do odmiennego trybu życia. Nie rezygnuję z pracy, więc staram się radzić sobie z problemami, które ona generuje. Bywa, że spędzam poza domem dwa tygodnie, by wrócić jedynie na kilka dni – opowiada nasza rozmówczyni.

Takich kobiet jak pani Kinga nie ma wiele. W jej firmie na kilkudziesięciu pilotów przypadają 3–4 pilotki. Ale ciągle ich przybywa.

– Nie jest to praca wymagająca nadzwyczajnej tężyzny fizycznej, której nam, kobietom, może brakować. W kokpicie ważna jest współpraca – razem pracujemy na wspólny cel, czyli bezpieczny lot – podkreśla.

A jakie są zarobki? Pensje w lotnictwie różnią się w zależności od linii lotniczej (niektóre wynagradzają pilotów lepiej, inne gorzej) oraz doświadczenia – niezależnie od płci. Wynagrodzenie zwiększa się wraz z awansami, np. na kapitana czy instruktora.

Co jest najtrudniejsze w branży lotniczej? Pani Kinga niestrasza problemy techniczne, które mogą zdarzyć się podczas lotu. Zadaniem pilota jest zachowanie procedur oraz bezpieczne lądowanie.

– Czasem zła pogoda albo jakaś usterka potrafi pokrzyżować plany wyjazdowe albo od dawna wyczekiwane spotkanie rodzinne. Nieregularna praca i nieregularny grafik mogą namieszać w życiu prywatnym. Mam to szczęście, że mój partner także jest pilotem i oboje doskonale rozumiemy i wady, i zalety naszego zawodu – tłumaczy.

Jej zdaniem kobiety nie powinny obawiać się wejścia w tzw. męski świat. Aby coś zmienić, trzeba przede wszystkim... zmienić myślenie. – Lotnictwo nie kończy się na pracy w linii lotniczej. Można pracować np. jako instruktor samolotowy i mieć pracę na pełen etat. Kinga Tchorz przekonuje też, że to nieprawda, że z powodu pracy w lotnictwie nie można łączyć życia zawodowego z rodzinnym.

Dodaje, że nie mają sensu dyskusje na temat tego, czy kobieta się do czegoś nadaje, czy nie. – Trzeba robić swoje – zaznacza. – Odwracając kota ogonem, powiem nawet, że zawód stewardessy uznawany za damski, w rzeczywistości coraz częściej wykonywany jest przez mężczyzn. W lotnictwie liczy się przestrzeganie procedur, bezpieczne latanie i umiejętności, które może posiadać każdy – niezależnie od płci – podsumowuje pilotka.

Kobiety do boju!

Historie pań Anny i Kingi pokazują, że kobiety mają takie same prawa i zdolności, jak mężczyźni. Coraz większa liczba kobiet w męskich zawodach pomoże przełamać stereotypy i pokaże, że nie ma profesji zarezerwowanych tylko dla jednej płci. Obie panie można uznać za wzorce i inspiracje dla dziewcząt.

Zawody postrzegane jako męskie

66% kierowca

65% automatyk/robotyk

64% inżynier, energetyk

59% programista

58% projektant budownictwa

Zawody postrzegane jako kobiece

53% projektant wnętrz

52% farmaceuta

50% pracownik socjalny

48% recepcjonista

45% pielęgniarz

Mazowszanki

W 2019 r. województwo mazowieckie zamieszkiwało ponad 2,8 mln kobiet, to 52% ogółu ludności regionu, 46% z nich było aktywnych zawodowo (2020 r.)

Kobieta ekspert

51% kobiet chce zarabiać na dzieleniu się wiedzą, ale zwleka

63% kobiet boi się krytyki kompetencji

Mężczyźni są z Marsa, a kobiety z Wenus?

10% studentek usłyszało, że studia techniczne „nie są dla kobiet”.

17% studentek było utwierdzanych w przekonaniu, że sobie nie poradzą.

37% to odsetek dziewcząt wśród studentów uczelni ścisłych.

86% maturzystek nigdy nie słyszało o kobiecie naukowczyni.

Kobiety na kierowniczych stanowiskach

57% Filipiny

44% Panama

43% USA

40% Nowa Zelandia

38% Niemcy

36% Polska

Elżbieta Lanc, członkini zarządu województwa mazowieckiego (klub radnych KO)

Pamiętam początki swojej kariery politycznej, kiedy jako pierwsza kobieta na Mazowszu zostałam wybrana na starostę. Bardzo dobrze wspominam ten czas, pełen nowych doświadczeń i przyjaźni. Może się wydawać, że kobiety są zawistne, zazdrosne, rywalizujące. Nie! My potrafimy doceniać kobiety mądre, zawsze zorganizowane, bo rzeczywiście takie jesteśmy. Potrafimy jednocześnie zaplanować

pracę w domu, opiekę nad dzieckiem, zająć się sprawami społecznymi i zawodowymi

Janina Ewa Orzełowska, członkini zarządu województwa mazowieckiego (klub radnych PSL)

Kobiety inaczej patrzą na świat. Mają bardziej empatyczne spojrzenie na otaczającą rzeczywistość. W polityce mamy trudniej niż mężczyźni. Często patrzy się na nas przez pryzmat wyglądu czy ubioru. Ciągłe musimy udowadniać, że jesteśmy profesjonalistkami. Doświadczylam tego, będąc pierwszą kobietą w zarządzie województwa. Dlatego wspieram kobiety i cieszę się, że sprawują funkcje sołtysów, wójtów, burmistrzów. Chcę, żeby uwierzyły w siebie

[Babcia Zenia to opoka i wsparcie Anny Sobotki](#)



[Fot. arch. prywatne](#)

[W rodzinie Kingi Tchorz nie ma lotniczych tradycji. Od dziecka fascynowało ją wszystko, co lata – samoloty, balony, ptaki. W dzieciństwie razem z tatą, puszczała zdalnie sterowane modele.](#)



[Fot. arch. prywatne](#)

Radne województwa w sześciu kadencjach: VI kadencja (2018 – 2024) – 15 kobiet (część z nich na zdjęciu) na 51 radnych; V kadencja (2014 – 2018) – 18 kobiet na 51 radnych; IV kadencja (2010 – 2014) – 19 kobiet na 51 radnych; III kadencja (2006 – 2010) – 18 kobiet na 51 radnych; II kadencja (2002 – 2006) – 14 kobiet na 51 radnych; I kadencja (1998 – 2002) – 12 kobiet na 80 radnych.



fot. arch. UMWM

Elżbieta Lanc, członkini zarządu województwa mazowieckiego (klub radnych KO)



Fot. arch. UMWM

W Kolejach Mazowieckich jest zatrudnionych prawie 650 maszynistów. Do samodzielnych służb przygotowuje się 75 kandydatów. W tej zawodowej coraz częściej możemy zobaczyć kobiety, jednak zawód nadal jest silnie zmaskulinizowany. W spółce KM są zatrudnione 3 maszynistki, a już wkrótce 3 kolejne uzyskają uprawnienia do prowadzenia pojazdów szynowych.



Fot. Dariusz Ossowski



[Fot. arch. UMWM](#)

UWAGA

Informacje opublikowane przed 1 stycznia 2021 r. dostępne są na stronie archiwum.mazovia.pl