Строительство железной магистрали

Образование нашей станции было связано с началом движения поездов. А железные дороги в России, как известно, бурно развивались в XIX веке.

Была построена железная дорога до Волги. В октябре 1874 года открылась Моршанско-Сызранская ветка для грузового и пассажирского движения поездов. Одновременно была сдана в эксплуатацию железная дорога от Сызрани до Пристани на Волге.

В 1898 году со станции «Инза» чугунка пришла в Симбирск. Вскоре проложили рельсы до Мелекесса (ныне Димитровград) – он стал подъездным путем для грузоперевозок сельскохозяйственной продукции к Волге. Работы по строительству этой магистрали велись в ускоренном режиме несмотря на то, что труд был ручной. И кроме лопат, кирки и лошадей никаких приспособлений не было. В строительстве ежедневно участвовали от 400 до 700 крестьян из окрестных селений. Архивные документы сохранили немало воспоминаний очевидцев и участников этой грандиозной стройки. Вот одно из них: «Работами на моем участке руководила молодая девушка. Она командовала, куда и что грузить и куда привозить. За выполненное задание давала жетон. К вечеру приезжал прораб и менял все жетоны на деньги». За день работы давали пять копеек, а это по тем временам были хорошие деньги. Кстати, в строительстве железнодорожного полотна участвовали даже дети, которые возили бревна на лошадях.

В 1907 году провели инженерные изыскательные работы по строительству дороги на участке Шентала-Клявлино-Бугульма. В укладке полотна также участвовали местные жители. На лошадях возили камни. Песок на шенталинском участке добывали из карьера с северной стороны нынешнего райцентра. Таким образом, тогда образовалось чистое озеро с песочным дном. Прокладка линии была завершена в 1911 году. Так появилась наша станция под названием «Шентала».

Со сдачей в эксплуатацию участка железной дороги от Мелекесса до Бугульмы началось «правильное» движение поездов. Начали ходить одна пара пассажирских поездов и четыре пары грузовых поездов в сутки. Для заправки паровозов на станциях Бугульма, Клявлино и Шентала были построены топливные склады и водокачки.

Прокладка железнодорожного полотна продолжалась. Строительство Самаро-Уфимской линии проходило в сложных условиях. Трасса пролегала по малонаселенной местности, поэтому рабочих не хватало. Более трети пути прокладывалось на твердых и скалистых грунтах. Известняк доставляли из близлежащих карьеров, а песок и балласт приходилось везти издалека. В августе 1914 года наша ветка соединилась в Чишмах с Самаро-Златоустовской железной дорогой, которая впоследствии стала Куйбышевской железной дорогой. Именно к ней относилась и наша станция.

Былой облик Шенталы и рассказы очевидцев

Первыми постройками железнодорожной станции Шентала были здание вокзала и водонапорная башня. Соответственно, первой улицей – Вокзальная. На ней возвели несколько домов для работников железной дороги.

Бурное развитие Шенталы началось с момента организации районного центра. В 1935 году из Старой Шенталы в райцентр перебазировали помещения волисполкома и райисполкома.

В это же время появился Шенталинский пищекомбинат. В небольшом пятистенном домике выпускали квас, морс, лепили пряники. На месте нынешнего ПОЖКХ был построен молокозавод. Начали работать кустарные производства. В артели инвалидов «Кызыл Юлдус» открыли парикмахерскую, сапожную, швейную мастерские, бондарный и колбасный цеха. Во дворе нынешней столовой действовала производственная база артели "Молот", которая выпускала брички, телеги и сани.

В 1938 году построили районную больницу и Шенталинский элеватор. Годом позже была сдана в эксплуатацию электростанция, расположенная на нынешней территории детского сада «Звездочка».

С широким размахом шло строительство частных домов. Началось возведение ведомственных квартир. Одними из первых обустраивались и заселялись улицы

Куйбышева, Пушкина, Ленина, Кирова.

А кирпичные двухэтажные постройки появились в начале 50-х. Тогда ввели в эксплуатацию дома по Вокзальной, 16 и 18. Поначалу в них проживали машинисты паровозов. Впоследствии – и другие работники железной дороги.

Одна из жительниц этого дома – ветеран железнодорожной отрасли Нина Петровна Волкова, которая в этом году отметит своё 90-летие. Она 35 лет проработала билетным кассиром. А начинала свою трудовую деятельность ещё в старом здании вокзала. Вот что она рассказала:

– Вокзал был деревянный, отапливался дровами и углем. Там находились зал для пассажиров, буфет и билетная касса. В зале ожиданий располагались деревянные лавки, бак с питьевой водой и алюминиевой кружкой. Действовал свой буфет, где продавались горячие блюда и напитки, которые готовили здесь же, на привокзальной кухне. Ведь пассажиров было много, и желающих поесть всегда хватало. Да и нам, билетным кассирам, некогда было скучать. Мы то и дело оформляли билеты. Происходило это вручную. На ближние расстояния вырезали и пробивали игольчатым компостером самодельные картонные билеты. А на дальние расстояния заполняли специальные бланки. Со своей сменщицей Тамарой Васильевной Эктовой мы работали круглосуточно. Да и поезда ходили постоянно.

Долгое время Нина Петровна работала в здании нового вокзала. Она помнит, как он строился, как на время их разместили в пассажирский вагон.

Рядом с билетной кассой располагалась товарная контора, специалисты которой вели учет и контроль грузоперевозок, оформляли перевозочные документы. Там трудился её супруг Евгений Алексеевич.

Династии и руководители

Примечательно, что среди железнодорожников немало семейных династий. Сегодня

продолжают благородное дело своих родителей Марат Сагитович Хасанов, Василий Петрович Китов, Олег Александрович Бочкарев, Татьяна Геннадьевна Жирнова (Михеева), Геннадий Михайлович Круглов, Мария Олеговна Кормухина (Мокшанова). В этой отрасли трудились Валентина Васильевна Бочкарева и её дочь Любовь Анатольевна Косьмина (Бочкарева).

За более чем вековую историю на железнодорожной станции Шентала сменилось немало руководителей. Многие имена, к сожалению, забыты. Удалось восстановить тех, кто трудился в должности начальника станции с начала 70-х до сегодняшних дней. Это Мухин Иван Семенович, Совершенный Иван Михайлович, Михеева Нина Теодоровна, Мартынова Нина Ивановна, а также Кузнецов, Хамитов, Николаев, у которых, к сожалению, не сохранились имена. В данный момент эту должность занимает Хасанов Марат Сагитович.

Одна из ветеранов-руководителей – Нина Ивановна Мартынова. Она посвятила стальным магистралям 36 лет. Вот что она вспоминает:

«На работу я устроилась в 1983 году после окончания Ульяновского железнодорожного техникума по специальности «организация движения поездов». Тогда в нашем коллективе было порядка 80 человек. Назначили меня на ответственную должность – дежурного по станции. Конечно, поначалу было непросто. Но при поддержке дружного коллектива и наставников мне удалось сразу же включиться в рабочий процесс. Вскоре я поняла, что эта специальность мне по душе. Позже мне доверили и руководство станцией. Так и проработала на железной дороге вплоть до заслуженного отдыха».

Долгие годы станция Шентала относилась к Ульяновскому отделению Куйбышевской железной дороги. Лишь с 2003 года, с момента образования ОАО «РЖД», отошла к Волго-Камскому региону Нижнекамского центра организаций работ железнодорожных станций.

Сегодня на железнодорожной станции Шентала трудятся полсотни человек. Они представляют несколько служб: электромехаников СЦБ, энергетиков, связистов, движенцев и путейцев. А вот в былые годы, кроме данных служащих, были ещё приемосдатчики, осмотрщики вагонов и товарные кассиры.

– Раньше проверку и отправку грузов осуществляли приемосдатчики. А визуальный осмотр технического состояния вагонов проводили осмотрщики. Соответствующие документы оформляли товарные кассиры. Потом на смену людям пришли современные приборы и техника.

Да, меняются времена. Но по-прежнему неизменна и важна роль стальной магистрали и людей, обеспечивающих бесперебойную работу сложной железнодорожной системы.

Материал подготовила Н. Илюхина.