4 августа – День железнодорожника

День железнодорожника является одним из самых значимых праздников для семьи Рафика Каюмовича Шафеева из Кривозерья. Он сам, его жена, Ряхимя Джиганшеевна, дочь Ляйля связали свою судьбу с этой профессией. Рафик Каюмович в течение девятнадцати лет был начальником станции, из них четыре года – начальником сразу двух станций: 46 километр и Елховка. А начинал в 1990 году дежурным по станции. Жена двадцать четыре года проработала дежурной по станции. Ляйля сначала была билетным кассиром, теперь – оператор газовой котельной на 46-м километре. Сын Ренат работал сначала путейцем, потом – электромехаником на сорок шестом километре. Неудивительно, что им дорого все, что связано с историей их разъезда. В семейном архиве Шафеевых бережно хранится даже фотография самой первой электрички, которая начала ходить с 1999 года из Рузаевки до Красного Узла (внизу на фото).

Рафик Каюмович до сих пор вспоминает, как совсем еще мальчишкой вместе с другими такими же сорванцами – одногодками бегал на станцию смотреть на проходившие мимо поезда. Извергающий клубы дыма паровоз казался им каким-то сказочным чудищем, тянувшим длинный состав.

- Я помню, как один раз, заглянув в окно вагона остановившегося на пару минут на нашем полустанке поезда, к немалому своему удивлению увидел ярко горевшие свечи. Они были расставлены по углам. Хотя теперь-то понимаю - это было вполне объяснимо. Участок ведь начали электрифицировать лишь в 1997 году, тогда же пустили тяговую подстанцию. И только в декабре 1999 года пошли первые электровозы. А в то время, время моего детства, составы везли паровозы, для нас же, пацанов, хоть на минутку увидеть совсем другую жизнь, скрытую за плотными шторами вагонов, было

увлекательным приключением… Может, вот эти детские воспоминания впоследствии и оказали влияние на выбор профессии? Как знать…
Окончив школу, Рафик Каюмович какое-то время до армии работал в колхозе, где еще, будучи учеником десятого класса, трудился на токе, на сортировке помощником машиноведа. Когда призвали в армию, он уже был неплохо подготовлен к службе – окончил водительские курсы при ДОСААФ. А после призыва, по иронии судьбы, не иначе, попал в железнодорожные войска.
- Видно, и впрямь, служба на ж-д была мне предназначена свыше! – с теплой улыбкой вспоминает Шафеев. – Впрочем, поначалу я выбрал было для себя иную стезю – поступил в электро-механический техникум в городе Саранск. А с 1985-го по 1990 год учился в институте пчеловодства, что в Рязанской области.
Тут следует сделать одно небольшое отступление. Дело в том, что тяга к пчеловодству у него оказалась, видимо, заложена с генами. По наследству передалась от деда, Ибрагима Шарафетдиновича, коренного кривозерьевского жителя. У деда имелась большая пасека, и хотя Рафику в то время было совсем мало лет, он частенько бегал туда, где на луговине стояли ульи, пчел он не боялся.
Пчелами увлекался и отец Рафика Каюмовича, Каюм Ибрагимович, правда, держал всего две – три семьи. А вот сын вместе с женой обустроил большую пасеку, в 1979 году они поженились, а в 1980-м уже завели свое добротное хозяйство, где первостепенное значение отводилось пчелам, ну, да это уже отдельная история. Добавим только, что в этом году у супругов Шафеевых юбилей – сорок лет совместной жизни.
В 1990 году Рафик Каюмович пришел работать на железную дорогу. Сначала дежурным по станции. Нелегкое тогда было время, неспокойное.
- По ночам было даже жутковато, - продолжила наш разговор Ряхимя Джиганшеевна. – Я ведь тоже тогда дежурила по станции. В темное время с фонарем выходили встречать поезда. Идешь и по сторонам поглядываешь с опаской: на станции не только пассажиры находились, но и безбилетники, пьяные, которых высадили с поезда, буянившие в вагоне – их тоже высаживали. Сколько раз мы просили, чтобы этого не делали, но все без толку. А еще бомжей хватало. Они порой просились погреться в котельную. Особенно зимой. А кто знает, что у них на уме! Встретишь поезд, и сразу назад, закрываешься в дежурке на щеколду, чтобы никто посторонний не смог войти. Это сейчас все на дистанционном управлении, дежурный лишь на пульт нажимает, не выходя на улицу, а в те годы по-другому все было. Если честно, работа дежурного по станции очень тяжелая. И стрелки переводили вручную, я это тоже застала. Ответственность огромная! Ведь от оперативности, умения дежурного зависят жизни людей. Поэтому многие устраивались к нам, полгода поработают и увольняются, просто «не тянули».
- Кстати, эту железную дорогу начали строить еще до Октябрьской революции, при царе-батюшке в 1900 году, - включился в беседу Рафик Каюмович. - В 1903 году пошли первые поезда. Но тогда был только один путь. В 1964 году, уже при Советской власти, приехали солдаты, которые и начали строить второй путь. Наша станция стала пограничной, относилась к Куйбышевской железной дороге. Красный Узел – уже Горьковская железная дорога.
Пассажиров тогда было много. Из Кривозерья, Суркино, Хаджей, Шувалово и даже Белозерья, люди ехали в Саранск и Рузаевку на работу. Пять пар пригородных поездов ходило: от Рузаевки до Ужовки, до Ардатова, Алатыря, Красного Узла. Отменили все

пригородные поезда лишь 25 декабря 1999 года. Пустили две пары электричек.
Тогда на нашем разъезде размещались посадочная платформа, пост электрической централизации – здание, где находился дежурный помощник начальника станции. Была своя котельная, которую долгое время топили углем. С одной стороны стояло небольшое здание вокзала, с другой – барак на четыре квартиры, где жили рабочие – железнодорожники, и казарма, где размещались семьи путейского мастера и бригадира семнадцатого околотка. До 1980 года, как уже рассказывала жена, все стрелки переводили вручную, и лишь с 1980-го, как сделали пост электрической централизации, дежурный по станции уже сидел в помещении с пультом управления. А до этого на каждой «горловине» были стрелочники. Помню, тогда никак не могли подобрать на постоянную работу начальника станции: здесь ведь требовались специальные знания. Поэтому начальниками назначали людей со стороны, приезжих. Но и они надолго не задерживались, поработают чуток и переводились на другое место. В 1994 году меня назначили на эту должность, видимо, так рассудили: опыт работы на железной дороге уже имеется, да и куда поедет из Кривозерья от семьи и хозяйства! Однако мне пришлось вновь отправиться на учебу. В 1999 году вышел приказ: без специального образования на работу на железную дорогу не брать! Даже тех, кто уже работал, отправили учиться. У меня было техническое образование, и все равно поехал в Пензу в железнодорожный техникум. В 2002 году прошел ускоренные курсы. Половина начальников станций, учившихся со мной, не имела специального образования. Потом вернулся обратно в Кривозерье, полученные в Пензе знания весьма пригодились на практике.
За безупречную работу Рафик Каюмович был награжден Почетной грамотой Правительства Республики Мордовия, Ряхимя Джиганшеевна – Почетной грамотой Государственного Собрания РМ. Кроме того, односельчане несколько раз выбирали Шафеева депутатом Кривозерьевского сельского Совета.
Так на железной дороге и проработали супруги Шафеевы до самой пенсии. За это время построили добротный дом, вырастили троих детей, о которых рассказывают с заметной ноткой гордости. Ренат и Ляйля, как и родители, связали свою судьбу с профессией железнодорожников. Младшая дочь Лилия в этом году окончила медицинский факультет, врач, работает в наркологическом диспансере. У Шафеевых три внучки и внук. Старшие, Зуфар и Сабиля уже окончили школу. Зуфар решил продолжить учебу в педагогическом институте имени Евсеьева, Сабиля – в медицинском колледже. Ну, а младшие внучки частые гости у дедушки с бабушкой, ведь там на просторной территории приусадебного участка им просто раздолье! Да еще и на столе все свежее, выращенное здесь же на подворье. Но, как мы уже сказали, это будет отдельная история.

ЕЛЕНА СЕВАСТЬЯНОВА