



СТАНЦИЯ АНИСОВКА

Эта заволжская станция за 117 лет своего существования прошла долгий путь развития от степного разъезда до внеклассной станции, способной обеспечить в полном объёме пропуск транзитного вагонопотока, роспуск на горке поступающих разборочных поездов и формирование местных передач для обеспечения потребностей грузовых станций прилегающих участков.

Станция Анисовка расположена на одном из важнейших направлений, соединяющих Среднюю Азию, Урал, Восточную Сибирь с центром России.

Предыстория станции Анисовка такова: 11 января 1892 года учреждено Общество Рязано-Уральской железной дороги. За пять лет, с 1892 года по 1897 год, РУЖД проложила железнодорожные пути почти на две тысячи вёрст, в том числе направление Покровск – Уральск: 396 вёрст со строительством в 1894 году разъезда Анисовка (В «Отчёте по эксплуатации Рязано-Уральской железной дороги за 1895 год» указывается, что линия Покровская слобода – Уральск открыта 25 октября 1894 года). Через два десятилетия в книге «РУЖД и её район» (СПб, 1913) Анисовка именуется уже станцией: «Анисовка 9 вёрст от Покровской Слободы, в Новоузенском уезде). Станция названа по имени лежащего в четырёх верстах села Анисовки. Коммерческого значения станция не имеет. С неё отправляется ничтожное количество пассажиров и грузов. Главное значение станции – техническое. Здесь формируются поезда, идущие к переправе через Волгу. Ничего замечательного в окрестностях этой станции нет».

Первые 60 лет станция функционировала как участковая и обеспечивала связь южных районов, Урала и Сибири с северными территориями России.

Отсутствие моста через Волгу сдерживало пропускную способность прилегающих участков Уральского и Астраханских направлений. До середины 1930-х годов связь между правым и левым берегами Волги осуществлялась с помощью паромов.

История первой в России железнодорожной переправы началась 18 июня 1892 года, когда Император Николай II высочайше повелел «I. Утвердить направление

а) переправы через Волгу от села Увек, и б) рельсовых путей от станции Саратов до места сказанной переправы и от противоположного левого берега Волги до станции Анисовка проектированной Покровско-уральской железной дороги, и

II. Пункт «б» параграфа 5 условий преобразования общества Рязано-козловской железной дороги в общество Рязано-уральской железной дороги изложить следующим образом:

«Устроить, соответственно потребностям движения, пристани в г. Саратове и Камышине и слободе Покровской, с устройством переправы через Волгу близ села Увек у г. Саратова. Переправа у села Увек для перевозки через р. Волгу пассажиров, багажа и грузов между Саратовской и Уральской железными дорогами, должна быть производима постоянно, за исключением времени ледоходов и сильных паводков, препятствующих безопасному сообщению. Техническое устройство переправы утверждается Министерством Путей Сообщения и должно по возможности удовлетворять условию перевозки подвижного состава с одной стороны реки на другую и безостановочному следованию пассажиров и грузов».

К 1896 году переправа с Божьей помощью была введена в строй. Кстати, в те годы все железнодорожники, поступая на службу в департамент Путей Сообщения, давали клятвенное обещание: «Обещаюсь и клянусь Всемогущим Богом, перед святым Его Евангелием и Животворящим Крестом Господним, что не увлекаясь ни дружбой, ни родством, ниже ожиданием выгод, или иными какими видами, я по совести покажу в сем деле сущую во всём правду и не утаю ничего мне известного, памятуя, что во всём этом я должен буду дать ответ перед законом и перед Богом на Страшном Суде Его. В удостоверение же сей моей клятвы целую слова и Крест Спасителя моего».

Саратовский железнодорожный мост через Волгу был построен в мае 1935 года. Это резко изменило характер работы всей Рязано-Уральской железной дороги, в том числе и станции Анисовка. Прочно связавший два





*Паром переправы на Увек
Рязано-Уральской железной дороги*

волжских берега мост усилил грузонапряжённость и пропускную способность такого важного направления, как Ртищево – Саратов – Озинки – Илецк, намного ускорил перевозки грузов и пассажиров.

К началу Великой Отечественной войны станция имела 11 станционных путей, а с эвакуацией промышленных предприятий в районе мясокомбината дополнительно был построен блокпост. Построены были вытяжные пути для работы с местными вагонами.

Война прервала мирный труд анисовских железнодорожников. На станцию легла огромная задача обеспечения перевозок большого количества эвакуированных с одновременными усиленными перевозками для фронта. Два мощных потока – с воинскими грузами, идущими в западном направлении, и эвакуированными, двигавшимися на восток, беспрепятственно обеспечивал коллектив станции. Работавшие в те годы Мария Максимовна Морозова, Валентина Михайловна Митюсова, Юлия Андреевна Гамина, Вера Константиновна Акулич вспоминали, какое массовое передвижение воинских эшелонов было в 1941–1942 годах.

Летом 1943 года положение ещё более осложнилось: вражеские самолёты рвались к железнодорожному мосту, подвергали атакам с воздуха Саратовский железнодорожный узел. Станция работала в условиях фронтовой зоны, обеспечивая полную светомаскировку стрелок и сигналов. Приходилось работать ночью без единого огонька, затемнять все освещаемые точки, в том числе флюгарки стрелочных переводов. Даже в этих нечеловеческих, тяжелейших условиях стрелочники, составительские бригады обеспечивали безопасный пропуск поездов. Сейчас трудно себе представить, особенно молодому поколению, какую тяжёлую физическую работу выполняли стрелочники, списчики, скрутки вагонов, работники льдопункта.

В послевоенное время на станции Анисовка осуществляется серьёзное техническое развитие: строится сортировочная горка, увеличивается число станционных путей.

До 1953 года станция Анисовка входила в состав Покровского отделения Рязано-Уральской железной доро-



*Евдокия Максимовна Назарова
на посту возле стрелки, 1957 год*

ги как линейное предприятие, не имела своего отдела кадров и была в полной зависимости от отделения дороги. Станцией руководил в эти годы Пётр Александрович Савенков.

С вводом в эксплуатацию сортировочной горки станция приобрела статус хозрасчётной с самостоятельным бухгалтерским балансом. В эти годы на станцию пришли работать молодые, полные энергии люди из близлежащих посёлков – села Анисовка, села Квасниковка: Автаев В.М., Дикун М.В., Елешова Р.П., Молчанова А.И., Ратова Т.Н. Они навсегда связали себя с железнодорожным транспортом.

Неоценимый вклад в разработку технологии работы станции, техническое обучение кадров внесли молодые инженеры Елизавета Евлампьевна Скоробогатова, Анна Михайловна Гальцева, Нина Сергеевна Шипунова, Раиса Матвеевна Дьякова. Они пришли на станцию молодыми и добросовестно проработали здесь до самой пенсии.

В 1957 году за исключительно короткий срок стрелки приёмо-отправочного парка были оборудованы маршрутно-релейной централизацией.

Вместе со станцией рос и благоустраивался рабочий посёлок. В 1950-е годы был построен целый жилой район, так называемые «Белые дома».

Долгое время станция работала с жёсткой специализацией путей приёмо-отправочного парка по чётному и нечётному вагонопотоку, так как роспуск вагонов производился с горки и скоростного уклона. Это в определённой степени сдерживало работу станции. Передовые





*Приёмщицы поездов (слева направо)
Надежда Савельева, Людмила Лисина,
Любовь Андрияшина,
1977 год*

маневровые диспетчеры Иван Митрофанович Обычев и Василий Васильевич Тихненко предложили новую технологию работы станции с расформированием составов только с горки.

В 1965 году станция перешла на новую технологию работы, сконцентрировав всю работу по расформированию составов только с горки, что позволило значительно увеличить её перерабатывающую способность и повысить качество работы.

В начале 1960-х годов станция получает большой объём грузовой работы. В 1960-1961 годах вводятся в эксплуатацию сортировочная платформа для крытых вагонов, площадки для сортировки контейнеров и тяжеловесных грузов.

Шестидесятые годы характерны для станции дальнейшим техническим перевооружением. Одним из таких крупных совершенствований была замена ручного труда по снабжению вагонов-ледников льдом и солью на механизированный труд. Станция Анисовка являлась пунктом снабжения вагонов-ледников льдосоляной смесью. Заготовка льда и выколка льда из бунта, загрузка вагонов производились вручную. В 1965 году вводится в эксплуатацию скиповая машина для загрузки вагонов-ледников льдом и солью, выколка льда стала производиться льдовыкалывателями, лёд к бункеру скиповой машины стали подвозить автопогрузчики. В конце 1960-х – начале 1970-х годов, вплоть до исключения вагонов-ледников, заготовка льда в бунт осуществлялась уже не местной наморозкой льда, а завозом его из майны реки Волга.

Льдовыкалыватели, автопогрузчики, скиповые машины облегчили труд ветеранов – Татьяны Егоровны



*Приёмщицы поездов Людмила Павловна Салмина
и Любовь Николаевна Андрияшина,
февраль 1977 года*

Калатиной, Пелагеи Афанасьевны Сафоновой, Василия Петровича Зайченко и других.

В 1964 году в штат станции Анисовка передаётся штат кондукторского резерва. В это же время образуется Анисовский железнодорожный узел. На станцию переводится из Красного Кута дистанция сигнализации и связи, а из Покровска – дистанция пути.

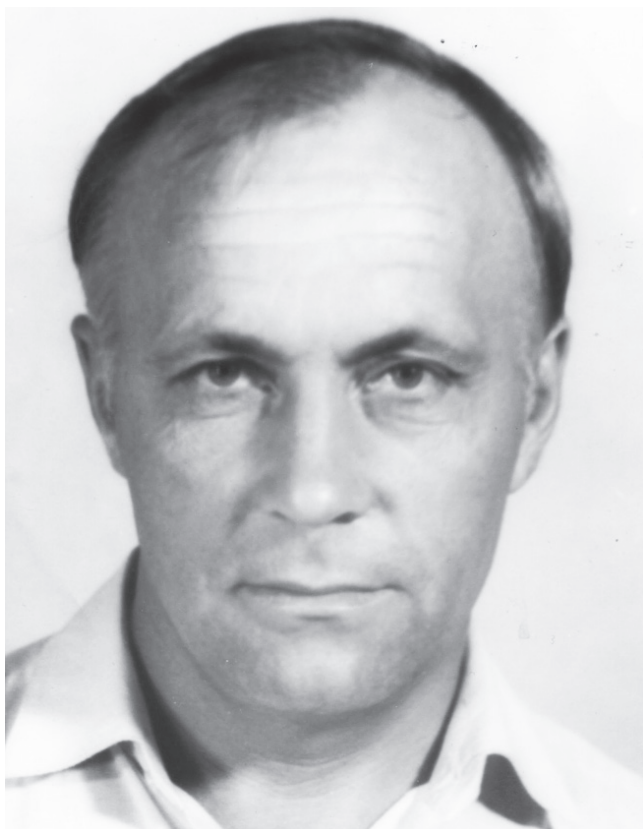
В конце 1966 года начальником станции Анисовка назначается Геннадий Яковлевич Писарев – молодой инициативный специалист. Он окончил Новосибирский университет работников железнодорожного транспорта и три года работал на строительстве Транссибирской магистрали (Западно-Сибирский участок). После его перевели на станцию Наливная, а вскоре назначили начальником станции Анисовка, где он за три года зарекомендовал себя способным организатором и был назначен первым заместителем начальника Саратовского отделения Приволжской железной дороги, с этой должности его перевели начальником Ртищевского отделения.

Годы его руководства станцией характеризуются дальнейшим совершенствованием технологии работы, внедрением передовых опытов станций сети железных дорог. На станции Анисовка организуется списывание прибывающих поездов по диктофону, аналогично проверяются отправляющиеся поезда.

В 1969 году для работников станции в районе 3-го квартала хозяйственным способом строятся и сдаются в эксплуатацию два 16-квартирных дома. Строятся и сдаются в эксплуатацию кинотеатр, поликлиника.

В последующие годы станция продолжает оснащаться новой техникой. В 1972 году вводится в эксплуатацию предгорочный парк на 12 путей, до 24 увеличивается





*Виктор Андреевич Козлов
работал на ст. Анисовка с 1967 года по 2005 год
старшим регулировщиком скорости движения,
не допустив ни единого брака*



*Сергей Кузьмич Денисов, старший стрелочник,
1950-е годы*

число сортировочных путей, удлиняются существующие пути парков: приёмно-отправочного и сортировочного.

В начале 1970-х годов построена асфальтированная дорога, связавшая станцию с городом Энгельсом.

В 1980 году сдан в эксплуатацию центральный пост управления перевозками на станции Анисовка.

В 1980 году сдаётся в эксплуатацию новая сортировочная горка с механизацией первой и второй тормозных позиций. Станция оснащается АСУСС на базе вычислительной машины СМ-2. В 1984 году на станции была построена пневпочта по пересылке грузовых документов на прибывающие и отправляющиеся со станции поезда (первая очередь – связь с технической конторой дежурных по путям Северного и Южного районов).

После 1980 года осуществляется дальнейшее техническое перевооружение станции. Закончено строительство и задействована пневпочта, связавшая техническую контору со всеми районами станции: сортировочной платформой, контейнерной площадкой, предгорочным парком «В». В 1986 году все стрелочные переводы на станции оборудованы электрической централизацией. Объединяются посты дежурных по станции: из помещения поста ЭЦ на станции дежурный переводится на центральный пункт управления – горочный пост, где размещаются дежурный по станции I – южный

район, дежурный по станции 2 – северный район. Вместе с ними расположено рабочее место маневрового диспетчера. Построен дополнительно парк «Г» на четыре пути для работы со сдвоенными поездами.

В 1987 году построен новый административный корпус, объединивший ранее разрозненные помещения управленческого аппарата. Станция получила благоустроенный Красный уголок для работников, где активно стала работать художественная самодеятельность. В 1987 году станция полностью перешла на работу с помощью ЭВМ. На рабочих местах маневрового диспетчера, дежурного по горке, операторов СТС, приёмосдатчиков, товарных кассиров, старших приёмщиков поездов установлены АРМы – автоматизированные рабочие места.

В 1998 году введён в эксплуатацию восьмиканальный регистратор переговоров на базе ПЭВМ, позволивший контролировать все переговоры на станции, и, следовательно, усилить контроль за безопасностью движения поездов и производством маневровой работы.

Работники Анисовского узла ценят большой вклад начальника станции Лихачева М.П. в техническое перевооружение узла и жилищное строительство. Им очень много сделано по газификации домов частного сектора, районов 3-го квартала, «Белых домов», посёлка Угольник.





С июля 1984 года станцией Анисовка руководит В.Н. Беднов. Молодым 30-летним командиром он пришёл к руководству станции и во второй половине 1980-х годов успешно обеспечивал всё возрастающий вагонопоток.

С 1 июля 1994 года станция Покровск объединена со станцией Анисовка.

В музее станции Анисовка хранится Почётная грамота, вручённая старшему стрелочнику Сергею Кузьмичу Денисову в 1951 году и подписанная начальником Покровского отделения Рязано-Уральской железной дороги, директором – подполковником тяги И. Архиповым и начальником политотдела этого подразделения полковником движения Е. Ребриком (да, тогда железнодорожники приравнивались к военнослужащим и носили форму и звания): «Руководство Покровского отделения Рязано-Уральской железной дороги отмечает Вашу хорошую работу, поздравляет Вас с получением Министрской премии за безаварийную работу и выражает твёрдую уверенность, что и в 1952 году Вы, как и все железнодорожники Советского Союза, будете активно бороться за дальнейший подъём работы железнодорожного транспорта, за строгое выполнение правил технической эксплуатации и полное обеспечение безопасности движения поездов».

В 1990-х годах станция переживала не лучшие времена. С 1990 года резко сокращается вагонопоток. В 1997 году он составил 31 % к 1990 году, сортировка вагонов – 13,3 %, работа горки – 60 %. В конце прошлого столетия станция Анисовка выполняла весь объём сортировки вагонов Саратовского отделения.

ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО СТАНЦИИ АНИСОВКА

1 мая 1977 года приказом начальника дороги образовано локомотивное депо станции Анисовка, основанное на базе моторовагонного цеха депо Саратов, обслуживающего открывшееся на узле в декабре 1969 года движение пригородных электричек.

На протяжении двадцати лет локомотивное депо Анисовка динамично развивалось. И сегодня это предприятие имеет отвечающую современным требованиям базу ремонта электропоездов, обслуживает грузовое движение на участке Анисовка – Петров Вал, пригородные перевозки на участках Саратов – Ртищево, Саратов – Сенная, а также перевозки внутри Саратовского узла.

Строительство депо началось в конце 1960-х годов. В то время в Анисовке находился пункт технического осмотра локомотивов. Его руководителем, а затем и первым начальником депо (с 1973 года по 1979 год) был Пётр Андреевич Воробьёв.

В 1976 году в эксплуатацию сдаётся цех периодического ремонта электропоездов со вспомогательными цехами и производственной котельной.

1 мая 1977 года образуется самостоятельное предприятие – локомотивное депо Анисовка. В его состав входят цех ремонта электропоездов, цех эксплуатации, дом отдыха локомотивных бригад и



За лабораторным столом – Любовь Николаевна Андрюхина, справа – заведующая лабораторией Вера Петровна Беломестнова, 1970-е годы

склад топлива. Депо получает двадцать тепловозов серий ТЭ-1, ТЭ-2, ТЭ-3, ЧМЭ-2, шесть паровозов серии СО-17 и тридцать три электросекции серии СР-3. Об этом периоде можно было бы сказать, что в депо «есть материально-техническая база для ремонта тепловозов».

Вплоть до 1981 года предприятие развивалось, причём довольно быстрыми темпами: велось строительство гаража и цеха АЛСН общей площадью 960 кв. м (1977–1978 годы), ангара типа «Плауэн» на две смотровые канавы в цехе эксплуатации для производства технического осмотра ТО-2 тепловозов.

В химико-технической лаборатории локомотивного депо проводились анализы топлива, масел, охлаждающей воды. Заведовали лабораторией в разные годы Вера Петровна Беломестнова, Галина Петровна Шубина, Любовь Ивановна Шумова, Татьяна Егоровна Григорьева. Лаборантами работали Галина Борисова, Татьяна Анатольевна Морозова, Любовь Николаевна Андрюхина, Любовь Сергеевна Шамшина, Наталья Ивановна Фролова, Ида Валентиновна Семченко, Татьяна Владимировна Дроздова.

С 1979 года по 1984 год депо руководил Кузнецов Евгений Иванович. В это время из-за прекращения финансирования развитие ремонтной базы предприятия приостанавливается. Но в 1981 году происходит обновление парка депо: на смену исключённым из инвентаря тепловозам серии ТЭ-1 и ТЭ-2 приходят более мощные 2 ТЭ10 Л, 2 ТЭЮ В, 2 ТЭЮ М.

В 1984–1986 годах депо возглавляет Почётный железнодорожник Мурзандеев Юрий Петрович. Вновь продолжается развитие ремонтной базы депо. В 1985 году вводятся в эксплуатацию цехи технического обслуживания ТО-3 и ТО-4, текущего ремонта ТР-1 типа «Канск» для ремонта тепловозов без вспомогательных мастерских, пескосарай площадью 360 кв. метров.





С 1986 года руководителем локомотивного депо Анисовка является Почётный железнодорожник Белов Анатолий Константинович.

В конце 1980-х – начале 1990-х годов железнодорожники сети решали ряд сложных задач. На 1990 год приходится пик железнодорожных перевозок. Для локомотивщиков Анисовки он стал годом замены парка электропоездов СР-3 на серию ЭР-9 Т. Для полного обеспечения пригородных перевозок на баланс депо передаются ещё десять электропоездов или пятьдесят секций.

Происшедшие в последующие годы изменения в экономическом развитии нашей страны соответственно отразились и на производственно-финансовой деятельности Анисовского депо. Социальные вопросы решались в это время как бы по инерции дореформенных лет. В 1988–1990 годах осуществляется капитальный ремонт административного здания и столовой на территории депо, ремонтируются бытовые помещения пункта технического осмотра локомотивов, в бытовом здании электродепо расширяются прачечная, душевые, в прачечной обору-дуются сушилки.

СТАНЦИЯ АНИСОВКА В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ

Конец XX века оказался особенно тяжелым для отделения дороги, но, несмотря на трудности, предприятия отделения и в это время продолжали обеспечивать предъявляемые грузовые и пассажирские перевозки, наращивать мощности ремонтных цехов. Депо Анисовка и здесь не являлась исключением.

В 1995–1997 годах в депо произведена реконструкция цеха периодического ремонта электровозов. Теперь можно только гадать, почему цех периодического ремонта электропоездов в Анисовском депо в 1975–1976 годах был спроектирован и построен в усечённом варианте. Электропоезда из девяти вагонов не вмещались в него, требовались расцепление и вторичная подача не вошедших вагонов.

Так, может, и мучились бы анисовские локомотивщики до сих пор, если бы в первой половине 1990-х годов к руководству Саратовского отделения не пришёл Михаил Петрович Лихачёв. По-видимому, эта проблема была для него не новой – он знал о ней ещё будучи начальником станции Анисовка.

Михаил Петрович – личность примечательная не только в масштабах региона, но и всей страны. Ему потребовалось сорок лет упорного труда, пятнадцать ответственных и сложнейших должностей, чтобы преодолеть путь от помощника составителя поездов до начальника Приволжской железной дороги. Поздравляя Лихачёва с шестидесятилетием, газета «Гудок» предпослала статье о нём «Дорога длиною в жизнь» («Гудок» от 28 марта 2008 года) такой подзаголовок: «Михаил Лихачёв возглавил Приволжскую магистраль в самые тяжёлые годы перестройки и сделал её одной из лучших в России». Об анисовском периоде его служения железной дороге «Гудок» рассказывал так:

«После окончания Саратовского механического техникума Михаил Лихачёв пришёл на станцию, где был хронический дефицит кадров всех специальностей. Он мог сразу же стать дежурным по станции, тем более здесь же и проходил практику, но отказался и начал работать помощником составителя поездов, чтобы с азов изучить железную дорогу.

Личный почерк в работе Михаил Лихачёв приобрёл, заняв свою первую высокую должность – начальника крупной сортировочной станции Анисовка и параллельно поступив во Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта. Это были 1980-е годы, очень напряжённые для железнодорожного транспорта. Объёмы грузов росли ежегодно, не хватало подвижного состава, многие направления не справлялись с пропуском вагонопотока. Молодой начальник внёс значительный вклад в развитие пропускной способности станции. При нём было увеличено количество путей в парке приёма, сортировочном и приёмо-отправочном парках. Построена и запущена в эксплуатацию пневмопочта по рассылке документов. Создано локомотивное и вагонное депо. Технически перевооружая станцию, Михаил Петрович позаботился и о железнодорожниках, построив для них первый в своей практике жилой дом. Также он участвовал в газификации домов частного сектора.

Впоследствии, где бы он ни работал, первостепенное внимание уделял социальной сфере всегда, и за Лихачёвым прочно закрепилась приставка железнодорожник-строитель».

В 1995 году Михаил Петрович Лихачёв принял решение о финансировании реконструкции цеха периодического ремонта электровозов. В 1996 году цех был сдан в эксплуатацию. Благодарные анисовские локомотивщики помнят о том большом участии и помощи, которые оказал М.П. Лихачёв. Цех периодического ремонта был удлинён на 84 метра, и его общая площадь достигла 220 кв. метров.

Для обеспечения надёжности тягового подвижного состава увеличиваются программы ремонта. Анисовские локомотивщики осваивают для них следующие виды ремонта: подъёмочный ТР-3 и заводской КР-1. В 1996 году через заводской ремонт прошли 22 секции.

Безусловно, все те положительные изменения, произошедшие за годы существования депо, были бы невозможны без добросовестного труда сотен анисовских локомотивщиков.

Большой вклад в развитие и техническое перевооружение внесли Почётные железнодорожники Акулин Г.И., Белов А.К., Ветров И.В., Давиденко А.П., Ларин П.А., Максимов Г.М., Мурзандеев Ю.П., Наянов Ю.Н., Пирский В.В., Шипилов Г. П.

И днём и ночью, в жару и холод обеспечивают перевозку пассажиров и народно-хозяйственных грузов передовые машинисты Бурмистров В.П., Гостюнин В.З., Стрижов Н.П., Куксенко А.И., Борисов Г.И., Конченко Н.Г., Трофимов А.Г., Савельев В.А., Языков Г.А., Привалов А.С.

Успешно и с высоким качеством выполняют установленную программу ремонта локомотивов слесари





Сейнов А.В., Мясников В.В., Чурзин А.И., Шкода А.Б., Белоколенко О.А.

В коллективе ценят труд инженера-технолога Шевченко Т.М., машиниста крана Кудесова С.Е.

Локомотивные депо пользуются заслуженной славой на отделении дорог. И обладая мощнейшим техническим и кадровым потенциалом, они превратились в заводы, способные производить не только ремонт локомотивов, но и многочисленные виды продукции, которая находит сбыт.

«Меня заинтересовал вопрос о том, как складывалась перспектива служебного роста у начальников станций Анисовка и Саратов-2, – сравнивал судьбы руководителей станций Анисовка и Саратов-2 ветеран-железнодорожник Михаил Васильевич Барашкин, автор книги «С надеждой – в будущее», написанной в 1997 году к пятидесятилетию Саратовского отделения Приволжской магистрали. – За прошедшие пятьдесят лет на каждой из них было по двенадцать начальников. Практически все начальники станций имели высшее образование и находились в одинаковом возрасте на момент назначения в должность.

Казалось бы, на станции Саратов-2 начальники станций должны были приобрести больший опыт работы, имели более многочисленные деловые контакты с руководителями районов и предприятий, чем начальники станции Анисовка. Станция Саратов-2 обслуживала почти миллионный город грузовыми и коммерческими услугами, а значит, наиболее вероятными кандидатами на выдвижение должны быть начальники станции Саратов-2. Однако этого не происходило. Более того, если рассматривать станцию Саратов-2 как столичную, а станцию Анисовка как степную, то их карьера выглядит несколько парадоксальной.

Пять начальников станции Анисовка впоследствии были назначены начальниками отделения дороги: Бурдонов С.К. (Ртищевского), Гладышев С.Д. (Рижского), Писарев Г.Я. (Ртищевского), Лотарев Л.В. (Тульского), Лихачёв М.П. (Ершовского и Саратовского). Писарев Г.Я. и Лихачев М.П. затем были назначены начальниками Приволжской железной дороги, Лотарев Л.В. – начальником Байкало-Амурской магистрали. И только один начальник станции Саратов-2 из двенадцати работающих – Лиходаев С.Н. – был назначен начальником Саратовского отделения Приволжской железной дороги».

В книге М.В. Барашкина приведены имена руководителей станции Анисовка и даты их пребывания у руля этой крупнейшей на магистрали станции:

С.К. Бурдонов руководил станцией Анисовка с 27 октября 1954 года по 10 августа 1958 года. Его сменил Н.И. Коновалов, возглавлявший коллектив станции до 30 сентября 1961 года. С октября 1961 года по июль 1964 года начальник станции Анисовка – Геон Суренович Ионесян. 14 июля 1964 года назначен новым начальником С.Д. Гладышев. Он также недолго руководил железнодорожниками – до 1 ноября 1966 года, с этого времени на станции Анисовка начальником работал до 23 февраля 1970



*Начальник станции Анисовка
Михаил Петрович Лихачёв*

года Геннадий Яковлевич Писарев. Следующие два с половиной года, до 28 августа 1972 года, начальник станции Анисовка – Л.В. Лотарев. Время правления В.П. Тимошкина – с 8 сентября 1972 года по 25 октября 1976 года. Его сменил Б.Г. Соколов, возглавлявший станцию Анисовка до 22 марта 1979 года. Почти пять лет, до 25 января 1984 года, руководил станцией Анисовка Михаил Петрович Лихачёв. Его преемнику, В.Н. Беднову, выпали самые сложные годы перестройки, он был начальником станции Анисовка с 1984 года по 1999 год – больше, чем кто-либо из его предшественников. Александр Меркулов руководил станцией с 2005 года.

После В.Н. Беднова руководил станцией Андрей Юрьевич Гаркуша, до назначения на эту должность работавший на станции главным инженером. Он возглавлял станцию с 1999 года по 2001 год.

С 2001 года на должность начальника станции утверждается Олег Иванович Малявицкий, работавший на этом посту до 2005 года. Затем два года руководил станцией Александр Валентинович Меркулов. Краткое время начальником станции Анисовка был Алексей Петрович Дуданов, его в 2006 году сменил инициативный руководитель Владимир Валерьевич Андреев, пробывший во главе коллектива станции до 2009 года. Сейчас Владимир Валерьевич – начальник Саратовского центра организации работы станций – структурного подразделения Приволжской дирекции управления движением – струк-





Краевед Константин Алексеевич Малышев (слева) и хранитель музея станции Анисовка Николай Михайлович Андриюхин, май 2011 года

турного подразделения Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «Российские железные дороги».

Михаил Юрьевич Гребенников руководил станцией в 2009 году, в 2010 году – Валерий Анатольевич Медведев.

В настоящее время начальником железнодорожной станции Анисовка Приволжской дирекции управления движением является Роман Владимирович Антонов.

Имена руководителей станции Анисовка хранятся не только в памяти обитателей Анисовки, но и в музее истории станции Анисовка, основанном в 1989 году. Музей расположен в здании вокзала станции на первом этаже. Почтовый адрес: 413108, Саратовская область, г. Энгельс-8, ул. Курчатова, станция Анисовка. Музей подчинён начальнику станции Анисовка. С 2009 года руководит музеем его хранитель – Николай Михайлович Андриюхин, офицер запаса, ветеран труда. Музей работает по средам и понедельникам с 9.00 до 12.00 часов. Зданий и сооружений, являющихся памятниками железнодорожной науки и техники, в ведении музея нет. На привокзальной площади станции Анисовка установлен паровоз типа 0-5-0 серии ЭХ13-28, 1917 года выпуска Харьковского паровозостроительного завода. Паровоз установлен на рельсошпальную решётку и огорожен.

Общая площадь, занимаемая музеем – 32 кв. м. Экспозиция музея построена по тематическому принципу и включает в себя восемь разделов, отражающих историю

Приволжской железной дороги и станции Анисовка. Художественное оформление экспозиции выполнено в едином стиле, цветовой гамме и формате. Для оформления экспозиции применено специальное оборудование: четыре витрины, девять планшетов и один стол-подиум.

На 31-е октября 2008 года в музее насчитывалось 219 единиц хранения; из них 194 – в основном фонде и 25 – в научно-вспомогательном. Разделение на фонды произведено директором дорожного музея А.Б. Фирсовым.

В музее регулярно проводятся мероприятия, связанные с историческими датами станции и профессиональными праздниками железнодорожников, по предварительным заявкам проводятся экскурсии, дни деловых встреч, поддерживается связь со школой № 42. Музей постоянно посещают ветераны локомотивного депо. В музее хранится ряд уникальных экспонатов, отражающих историю Приволжской железной дороги.

Хотя как определить уникальность или заурядность того или иного экспоната? Кусок рельса полуторавековой давности интересен всем: где ещё увидишь такой раритет? Портреты же передовиков, Почётных железнодорожников, работающих ныне на станции Анисовке, не кажутся чем-то необычным. Но это сегодня. Пройдёт время, и фотографии дня сегодняшнего станут историей, на примере героического труда предшественников станут воспитываться новые поколения. А на станции Анисовка многие работают семьями, передавая профессию, как эстафету, от отца к сыну и внуку. Пока на стендах музея представлены две самые яркие трудовые династии: Ерчковых и Семченко. Основатель первой династии, Александр Григорьевич Ерчков, 1889 года рождения, два десятилетия работал рабочим дистанции пути на станции Красный Кут, а шестнадцать его родственников в нескольких поколениях трудились на станции Анисовка. Основатель другой династии – Иван Григорьевич Семченко, 1907 года рождения, – свой трудовой путь начал в 1936 году весовщиком на станции Анисовка, затем был смотрителем грузового двора, проработал до 1967 года. На станции Анисовка всю жизнь прожила и его жена Антонина Ивановна, и хотя она не работала на железной дороге, однако кавалер ордена «Материнская слава» вырастила трёх сыновей – Василия, Бориса, Владимира – и четырёх дочерей: Веру, Анну, Нину и Валентину, и все они не по одному десятилетию отработали на станции Анисовка (кроме Анны, которая была техником-нормировщиком на станции Уфа). А всего династия Семченко насчитывает шестнадцать человек.

На станции живут и трудятся железнодорожные династии семьи старшего стрелочника Денисова С.К., приёмодатчицы Зудилиной З.А., дежурного по станции Исаенко Г.М. В депо работают трудовые династии Сейновых, Ермиловых, Савельевых.

На станции немало семей, для которых День железнодорожника – семейный праздник, потому что все взрослые работают на железной дороге, а подрастающая смена мечтает получить профессию и прийти сюда, продолжить дело родителей. Кстати, День железнодорожника, наверное, самый старый профессиональный праздник, отмечают его с 1896 года, до 1917 года этот праздник был





приурочен ко дню рождения Императора Николая I (25 июня) в память о том, что первая железная дорога в России (между Петербургом и Царским Селом) построена по его указу в 1836 году). В год столетия той магистрали праздник возобновился по постановлению ЦИК СССР, в советские годы стали отмечать профессиональный праздник путейцев в первое воскресенье августа.

День железнодорожника – любимый праздник в Анисовке, на самой крупной внеклассной станции са-

ратовского отделения магистрали, работающей на три направления: Урбах, Саратов, Покровск. Предприятие входит в перечень решающих сортировочных станций регионального значения. Здесь ведётся сортировка вагонов при составлении и расформировании поездов. Станция имеет три приёмо-отправочных парка грузовых поездов и сортировочный парк. Сейчас через станцию Анисовка в сутки проходит в среднем 42 пары грузовых и 14 пар пассажирских поездов.

Николай Михайлович АНДРЮХИН,
хранитель музея станции Анисовка



Рельсовый автобус РА-2

Моторвагонное депо Анисовка построено в 1974 году по титулу «Электрификация Саратовского отделения Приволжской железной дороги» и вошло в состав локомотивного депо Саратов. С 1977 года – самостоятельное предприятие Приволжской железной дороги. С 2001 года выведено из состава локомотивного хозяйства дороги и введено в состав Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Саратовского отделения Приволжской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

С 6 апреля 2011 года моторвагонное депо Анисовка возглавляет Андрей Александрович Борисов.

Приписной парк депо: 136 вагонов электропоездов (14 составов) серии ЭР9Т (1988-1989 годов выпуска) и ЭД9МК (2004 и 2005 годов выпуска). Из них двенадцать составов эксплуатируются в пригородном сообщении и два состава скоростных электропоездов. В 2005 году введено в эксплуатацию пять рельсовых автобусов РА-1.

Моторвагонное депо Анисовка является базовым депо по ремонту электропоездов, оно – одно из лучших подразделений Приволжской железной дороги. Здесь трудятся многие заслуженные железнодорожники, расскажем о некоторых из них.

Машинист электропоезда ТЧ-14 Алексей Николаевич Беспалов награждён знаком «За безаварийный пробег на локомотиве 1 000 000 км». За время работы машинист

второго класса А.Н. Беспалов не допустил ни одного случая нарушения безопасности движения. Применяя передовые методы рационального вождения электропоездов, он добивается высоких показателей в работе и экономии электроэнергии. Так, за 2010 год сэкономил 33263 кВт часов, за полгода 2011 – 9944 кВт часов. Наставник молодёжи А.Н. Беспалов за время работы подготовил к самостоятельной работе пятерых помощников машинистов электропоездов.

Машинист 1 класса Алексей Михайлович Семёнов, подготовивший трёх помощников машиниста электропоезда, удостоен знака «За безаварийный пробег на локомотиве 500 000 км». В копилке его сбережений электроэнергии значатся такие цифры: за 2010 год – 33263 кВт часов, за шесть месяцев 2011 года – 13540 кВт часов.

Слесарь-электрик по ремонту электрооборудования ТЧ-14 Сергей Егорович Колпаченко неоднократно поощрялся руководством депо, награждён Благодарностью начальника Приволжской железной дороги. Не допускает брака в работе, обеспечивая при этом строгое соблюдение правил техники безопасности. Постоянно совершенствуя свои знания и методы работы, сменные задания выполняет на 108 %. С.Е. Колпаченко – слесарь 7 разряда, рационализатор. За 2009 год внёс два рацпредложения, направленных на рост производительности труда. В 2010 году сделал ещё одно рационализаторское предложение,





экономический эффект от его рацпредложений составил 49 тысяч рублей.

За последние два года пять рацпредложений внёс и слесарь по ремонту подвижного состава 7 разряда ТЧ-14 Виктор Иванович Горевой, экономический эффект составил 86 тысяч рублей.

Людмила Николаевна Линник – техник по мерам колёсных пар ТЧ-14. За безупречный труд, образцовую работу неоднократно поощрялась руководством депо. Постоянно совершенствуя свои знания и методы работы, она выполняет сменные задания на сто процентов, не допуская брака в работе.

Начальник производственно-технического отдела Дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Любовь Алексеевна Ермилова с 31 января 2011 года на пенсии. За время своей работы награждалась именными часами, Грамотой губернатора Саратовской области. В 2003-2007 годах принимала активное участие в реконструкции моторвагонного депо Анисовка, внесла большой личный вклад в разработку и внедрение инвестиционных программ. Активно участвовала в реализации программы строительства и реконструкции объектов вокзального комплекса дирекции.

Ударно трудятся не только отдельные специалисты, но и целые коллективы. Так, в 2008 году звания «Лучший коллектив участка моторвагонного депо Анисовка» удостоен коллектив цеха ТР-3 – участок текущего ремонта в объёме ТР-3 ТЧ-14. Руководит этим участком Евгений Александрович Шамшин, мастер участка производства 1 класса. Коллектив награждён за достигнутые производственные успехи, большой вклад в деятельность железнодорожного транспорта, за активное участие в работе моторвагонного депо Анисовка.

Коллектив участка цеха текущего ремонта обеспечивает технический ремонт ТР-3 электропоездов переменного тока серий ЭР9Т, ЭД9Т, ЭД9М, ЭД9Мк. За месяц работы цех в среднем производит технический ремонт 10-ти электросекций.

Чёткое планирование работ и их исполнение в полном соответствии с технологическими картами, инструктажами и правилами по ремонту подвижного состава позволяют выполнять сменные задания на 100 %, обеспечивая безопасное движение поездов. На протяжении последних лет по вине работников цеха ремонта не было ни одного случая порчи, брака, отказов в работе оборудования подвижных составов. План ремонта подвижного состава выполняется на 100 %.



Посещение моторвагонного депо Анисовка президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным в 2008 году. В центре снимка – В.И. Якунин и начальник Приволжской железной дороги А.В. Храпатый





*Профсоюзные организации Анисовского узла.
Крайний справа – председатель Теркома на Саратовском отделении
В.П. Колесников. 7 октября 2008 года*



*Президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин и губернатор Саратовской области П.Л. Ипатов
знакомятся с цехом ТР-3 моторвагонного депо Анисовка*

*Посещение моторвагонного депо Анисовка пред-
седателем профсоюза Н.А. Никифоровым (в центре
снимка). Вручение Почётной грамоты ЦК профсоюза
Александру Вячеславовичу Тютюникову. Справа –
председатель профкома моторвагонного депо Анисов-
ка Виктор Яковлевич Платонов*





Железнодорожные пути станции Анисовка

В табели о рангах Анисовка отнюдь не на последнем месте. Это сегодня одна из крупнейших сортировочных станций Приволжской магистрали.

Мы приехали в Анисовку жарким летним днём. Она пахла пылью и зелёными яблоками. Маленькие дома, утонувшие в буйных зарослях борщевика и лебеды, безлюдье – всё наводило на мысль о запустении. Горячий пульс жизни бился лишь на железной дороге. А сама Анисовка, казалось, в спячку впала, застряла между двух веков. В прошлом осталась деревня с заброшенными садами совхоза-миллионера, который реформы довели до банкротства. А железнодорожная станция, коей в минувшем году стукнуло 110 лет, рванула в век новый. И появившийся на ней единственный на всё село банкомат – одна из примет тому.

Но это – примета мелкая. Есть и крупнее. Главный инженер Саратовского отделения дороги Валерий Буковец даже пожертвовал своим выходным, чтобы показать нам все их, ничего не упустив. Первыми были ремонтные тупики, блистающие чистотой и порядком. Станция с обеих сторон «прикрыта» устройствами ДИСК и ПОНАБ. Информация о технических неполадках в проходящих поездах немедленно поступает оператору и передаётся сменному мастеру на ПТО. А там, где бессильна техника, срабатывает человеческая интуиция. По словам начальника ПТО Александра Белоуса, из ста выявляемых дефектов примерно сорок – на счету осмотрщиков вагонов. К примеру, за июнь им выплатили за бдительность 73 тысячи рублей премии. Больше всего неисправностей выявляется в вагонах парка РЖД, он более изношен, чем частный. Можно представить, какие беды и убытки принесла бы дороге любая из них – излом шкворня или трещины в дисках, надressорных балках или боковинах, – прозевай их специалисты. Кстати, в парке приёма осмотрщики в основном женщины. Да и в ремтупиках большинство бригадиров, как ни странно, слабого пола,

но мастер Юрий Ремизов видит в этом немало плюсов: и порядка больше, и ответственности.

Да, у такого строгого бригадира, как Елена Хребтищева, не забалуешь. Смену она приняла в 7.30 утра у бригадира Павла Головина. Тот приготовил ей подарок – не оставил ни одного неисправного вагона, ночью все отремонтировали. Впрочем, скоро работы подвалило. В среднем в текущий отцепочный ремонт поступает за сутки до 35 вагонов. И все к концу смены уйдут из ремтупиков. Передерживать нельзя – это отразится на кармане ремонтников. Так что есть стимул работать не покладая рук.

Заглянули мы и на центральный пост ПТО с вопросом, не было ли сегодня ЧП. Оказалось, было: в 12.50 остановился поезд из-за падения давления в тормозной магистрали. Явно где-то произошёл обрыв. Оператор тут же сообщила об этом начальнику ПТО и сменному мастеру. Те сработали быстро – поезд не выбился из графика.

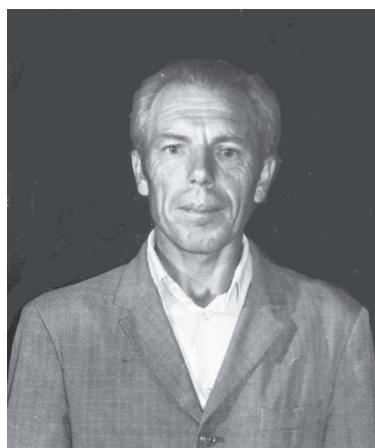
А затем мы отправились на сортировочную горку. Это одновременно и «сердце», и «желудок» станции, ибо здесь переваривается, сортируется вагонопоток и отсюда разгоняется кровь – поезда по стальным артериям.

Сверху, с горочного поста, открывается фантастическая картина: в подгорочном парке небо усыпано шарами матовых фонарей, под ними росчерки стрелок на путях, по которым движутся вагоны, подчиняясь чьей-то воле. Вот на наших глазах надвигают на горку очередной состав, и разбегаются вагоны и сцепы по проложенным специально для них стрелочным улицам на заданные пути. Стрелки переводятся автоматически – их программирует под каждый поезд дежурный по горке. Операторы – их трое – внимательно следят, чтобы съезжающие с горочного «горба» вагоны особо не разгонялись, и охолоняют их пыл, включая замедлители. Здесь две механизированные тормозные позиции, позволяющие прицельно тормозить набегающие вагоны. А до полной остановки их доводят проворные «башмачники». Они на глаз оп-





Андрей Иванович Швидко, старший регулировщик скорости движения вагонов (так ныне называется профессия баумачника). Работал на станции Анисовка с 1954 года по 1994 год



Александр Петрович Крысин, регулировщик скорости движения вагонов, почётный железнодорожник, 1980 год



Почётный железнодорожник Иван Андреевич Волченко, диспетчер. На станции Анисовка трудился в 1960–1990-х годах



Вера Павловна Сироткина, дежурная по парку, 1953 год



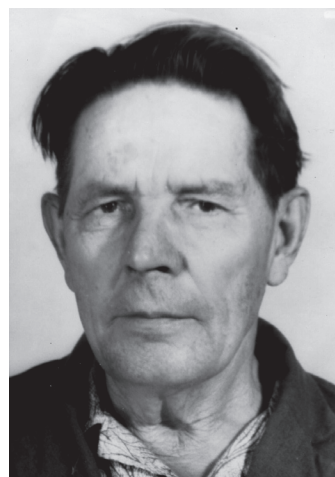
Николай Михайлович Грязнов, механик СЦБ



Василий Емельянович Романтеев, механик СЦБ



Михаил Васильевич Белоконенко, механик радиорелейной связи



Анатолий Николаевич Баранов, сигналист, 1960-е годы





Железнодорожный вокзал станции Анисовка



Жаркий день. Станция Анисовка, улица Пархоменко

ределяют, когда и под какую колесную пару подложить тормозной башмак, чтобы к «финишу» вагон пришёл со скоростью не выше пяти километров в час.

Когда собирается целый состав, по громкой связи звучит команда маневрового диспетчера, и локомотивная бригада вводит сцепы, освобождая путь новым.

Сегодня смена Владимира Петрова. Красивый, рослый парень, коренной волжанин. Работает он здесь шестой год, но лишь с апреля прошлого – маневровым диспетчером. За плечами у него – железнодорожный техникум, а впереди – защита диплома в университете путей сообщения. Живёт в городе Энгельсе. В прошлом году женился, и в декабре они с Юлией (она, кстати, тоже железнодорожница) ждут первенца.

Утром он приехал на смену рабочим поездом. Затем, как обычно, были планёрка, инструктаж и согласование плана сдачи поездов. Ночь традиционно отводится под развоз местного груза и подачу вагонов под погрузку. В частности, на расположенную неподалёку контейнерную площадку и на дорожное предприятие, выпускающее железобетонные шпалы. Днём главное внимание, конечно же, – транзитным поездом и графику. Сегодня надо было утром сформировать два поезда назначением на Кочетовку. Владимир с этим справился отлично: они ушли точно в одиннадцать.

Молодого диспетчера радует рост грузопотока, который уже зашкалил за 80 тысяч вагонов в месяц.

– Когда работы много, душа радуется, – заметил он.

Об этой работе можно судить по заполняемому им графику. К концу смены он представляет собой непривычно праздному взгляду зрелище: огромный лист ватмана сплошь испещрён разноцветными отметками о приёме, отработке и отправлении сформированных поездов. Это похоже на кардиограмму, запечатлевшую биение сердца сортировки.

Ежесуточно Анисовка пропускает 7-8 поездов транзитом и 45 – с переработкой. План погрузки в день нашего приезда, как и в предыдущие, был перекрыт в полтора раза. Начальник станции Александр Меркулов сообщил нам об этом явно с удовольствием. Он руководит ею все-

го полгода, а это не тот срок, за который можно добиться каких-то выдающихся успехов. Его предшественник Василий Беднов был у «руля» 15 лет. У Меркулова нет пока такого опыта хозяйственника. Он – «движок» и по профессии, и по призванию. Считает, что эта работа на все сто процентов творческая. Умение наладить взаимодействие вагонников, локомотивщиков, эсцэбистов и энергетиков требует немало таланта и опыта. Ежесекундно решаешь разные головоломки. Но сегодня от руководителя требуется ещё и знание экономики, психологии. Поначалу не всё ладилось с объёмными показателями. Были объективные причины: с началом путевой страды из-за «окон» приходилось отсекал поток, задерживать его в Анисовке.

А потом дела пошли на лад. И грузов прибавилось: одного налива ежесуточно 10-25 цистерн да плюс десятка вагонов щебня – и на капремонт пути, и на завод, где делают железобетонные шпалы. А тут ещё новый губернатор заявил: «Займусь дорогами», и это сразу аукнулось – ежесуточно 30 вагонов со щебнем отправляют дорожникам.

Ну а там и зерно пойдёт – уборка урожая уже почти завершилась. Так что 105 вагонов погрузки в день нашего приезда – явно не предел. Мы могли бы грузить и выгружать в полтора раза больше, сказал Меркулов. Кстати, за первое полугодие план погрузки был перевыполнен, дали 14 процентов прироста к уровню прошлого года. Задача – не снизить темпы.

В минувшем году Анисовка занимала 2-е место в соревновании по сети дорог. И получила вдобавок диплом за безаварийную работу. В разговоре с Меркуловым чувствовалось его естественное желание не уронить престижа, удержать лидерство. С начала года станция браков не допустила – так что одна ступенька уже взята. Но сколько их на пути к успеху?

Главный инженер отделения дороги Валерий Буковец сказал, что необходима реконструкция путевого развития сортировки, чтобы она приобрела классический вид – с мощными парками прибытия и отправления. Сегодня





БЛАГОУСТРОЙСТВО ПОСЁЛКА АНИСОВСКИЙ

формирование поездов осложняет необходимость лишних маневров. ТЭО проекта уже в стадии разработки. Но не даёт согласования местная власть. Она требует построить путепровод, а это дело затратное. Администрация же не хочет давать ни копейки. Станция в посёлке – единственное градообразующее предприятие. Можно сказать, кормилица. Ибо где ещё искать работу подрастающей молодёжи? Казалось бы, цени и уважай. «Ан нет, – вздохнул Валерий Буковец, – местная власть и станция живут каждый сам по себе». Да и мы это заметили: как ни пытались, но с её представителями встретиться не удалось. Выходной, объяснили нам. Это только железная дорога работает без выходных.

При этом она не только деревню кормит, но и детей её воспитывает. На железнодорожном вокзале разместился маленький музей. Душой его и хранительницей стала председатель Совета ветеранов Нина Сергеевна Шипунова. Она ко всему прочему ещё и солистка замечательного ансамбля «Берёзка», который приглашают выступать даже на концертных площадках Саратова. Так что не вся Анисовка в спячке: кто-то здесь запивает, а кто-то и запекает. Да так, что вся область слушает.

В музее мы обнаружили удивительные экспонаты. В частности, Указ от 21 июля 1916 года, коим Государь Император «высочайше соизволил утвердить дополнение к Уставу Рязано-Уральской железной дороги», по которому на её общество возложена постройка новой линии Александров Гай – Чарджоу в 1500 вёрст, двухпутного моста через Волгу в Увек и перешивка всех узкоколейных линий на широкую колею. Документ этот имеет прямое отношение к истории Саратовского отделения Приволжской железной дороги.

Не менее интересен и другой: «Клятвенное обещание, даваемое при поступлении на службу в Департамент путей сообщения царского правительства». Замечательные в нём слова: «Клянусь... что, не увлекаясь ни дружбой, ни родством, ни ожиданием выгоды... я по совести покажу в сём деле сущую правду, памятуя, что во всём этом я должен буду дать ответ перед законом и перед Богом...» Помнит ли об этом молодая поросль?

Плакат над входом в музей не зря гласит: «Без прошлого нет настоящего и не будет будущего». А в прошлом Анисовке есть чем и кем гордиться: три начальника дороги отсюда вышли – Михаил Лихачёв, Геннадий Писарев и Лев Лотарёв. Кстати, последний был первым начальником знаменитой Байкало-Амурской магистрали. Найдётся ли кому продолжить эту стезю?

Найдётся! Ведь не зря же в деревне отмечают два главных праздника – День железнодорожника и День космонавтики. Дело в том, что в 30 километрах отсюда – место приземления первого космонавта Земли Юрия Гагарина. И попробуй переубеди сельчан, что все земные и небесные дороги не начинаются с Анисовки!

**Тамара АНДРЕЕВА, Вячеслав ЗАКАТАЕВ,
Инга СУНДУКОВА
спецкоры «Гудка»
Москва – Саратов – Москва
Газета «Гудок», 19 августа 2005 года**

Если говорить о посёлке станции Анисовка периода до строительства железнодорожного моста в 1935 году, то посёлок тот состоял из двух деревянных домов, двух кирпичных, двух десятков частных домов и водонасосной башни.

В настоящее время в посёлке станции Анисовка числится 83 дома общей площадью 57 тысяч квадратных метров. Построена новая школа № 42, детский сад, поликлиника № 3, стоматологическое отделение, аптечный пункт.

Жилищный фонд станции строился разными методами – и хозяйственным, и горьковским, и на сегодня имеет внушительное число домов разной серии. Начальное строительство велось на улице Мясокомбинатской, когда там возвели двухэтажные дома. Много домов выстроено за оврагом в районе 42-й школы. В 1983–1984 годах выстроены пятиэтажные дома и двухэтажные на Угольнике. Строительство велось горьковским методом (этот метод известен с 1950-х годов: на помощь строителям в свободное от своей основной работы время, а чаще и вместо неё приходят будущие жильцы дома, что ускоряет ввод здания в строй).

На улице Пархоменко выстроены пятиэтажные дома по новым проектам оригинальной серии – по 72 квартиры однокомнатной, двухкомнатной, трёхкомнатной и четырёхкомнатной планировки. На восточной окраине возник посёлок, именуемый в народе «ФРГ» – здесь двадцать двухквартирных домов построили с помощью специалистов из Германии для возвращающихся из ссылки немцев Поволжья.

Весь жилой посёлок с муниципальными и частными домами снабжён централизованным отоплением, газом, водопроводом с питьевой водой, протянутым из города Энгельса, отоплением, электроснабжением. Центральные котельные в посёлке Анисовка четыре, они обеспечивают теплом свои закреплённые участки. Жилой посёлок имеет ряд благоустроенных улиц и тротуаров общей площадью 65 тысяч квадратных метров. В первую очередь это улицы Мясокомбинатская, Пархоменко, Репина, Чехова, Жданова и другие. Весь жилой посёлок освещён.

В 2010 году строители-дорожники пустили в эксплуатацию новую объездную асфальтированную дорогу со всеми удобствами: железнодорожными переездами с полной автоматикой у переездов через три полотна железной дороги, у въездов на территорию мясокомбината и объединения «Сигнал». Дорога в три километра снабжена бетонными столбами и уличным освещением. Через овраг, проходящий с западной стороны, сделан железобетонный тоннель и поднята дорожная насыпь для асфальтированной дороги с ограждениями стальными перилами. Дорога начинается у бывшей гостиницы «Пишевик» и вписывается в улицу Жданова, далее разводится через все улицы до улицы Пархоменко.





Микрорайон «Белые дома», июнь 2011 года



Посёлок «ФРГ», июнь 2011 года

Жителей станции Анисовка и всего посёлка Приволжский обслуживает пассажирский автобус № 267, маршрутное такси того же номера, такси по заказам – круглосуточно. В декабре 1969 года открылось движение электричек (ранее станцию Покровск с саратовским вокзалом связывал пригородный поезд, проходивший через станцию Анисовка). Сегодня локомотивное депо станции Анисовка обслуживает девять разных направлений электричек от станции Анисовка: на Тагишево (три раза в день), на Сенную, на Ртишево, на Лопуховку, на Салтыковку, на Тарханы, на Аткарск. Движение электричек через посёлок Приволжский начинается в 4 часа 45 минут и заканчивается в 20 часов 40 минут.

У дороги, ведущей к выездным воротам и проходной мясокомбината, строители-железнодорожники возводят жилой дом в пять этажей, строят в темпе, к весне 2011 года заканчивают кладку пятого этажа.

Всего в Анисовском посёлке выстроено 52 жилых дома в кирпичном исполнении, 31 дом в барачном исполнении и 20 домов двухквартирных, построенных для немцев. Барачные дома ветшают из-за сроков давности постройки.

Числившиеся на 1 января 1971 года бараки площадью более 2000 квадратных метров с пуском нового жилья были освобождены, семьи переселены в новые дома. Но и сегодня ещё есть остатки бараков.

Интенсивное строительство жилья в посёлке началось с 1950-х годов, когда возвели целый жилой район, названный «Белые дома». В 1968 году для работников станции в районе третьего квартала хозяйственным способом строятся и сдаются в эксплуатацию два шестнадцатиквартирных дома. Строятся и сдаются кинотеатр, поликлиника.

Работники анисовского узла ценят большой вклад начальника станции Михаила Петровича Лихачёва в жилищное строительство. Им много сделано по газификации домов частного сектора, районов третьего квартала, «Белых домов», посёлка Угольник.

Безусловно, все те положительные изменения, произошедшие за последние годы, были бы невозможны без добросовестного труда сотен анисовских железнодорожников, профсоюзного актива, общественности. Большой вклад в развитие самой станции Анисовка и жилого посёлка внесли Почётные железнодорожники Г.И. Акупин, А.К. Белов, И.В. Ветров, А.П. Давиденко, П.А. Ларин, Г.М. Максимов, Ю.П. Мурзандеев, В.В. Пирский, Г.П. Шишилов. Огромная ответственность лежит на машинастах, лучшие среди них: В.П. Бурмистров, В.З. Гостюнин, Н.П. Стрижов, А.И. Куксенко, Г.И. Борисов. Качественно работают слесари А.В. Сейнов, В.В. Мясников, А.И. Чурзин, А.Б. Шкода, О.А. Белоколенко.

Круглосуточно работает персонал жилищно-коммунального управления № 5. Подача питьевой воды, тепла, газа, электроэнергии, ремонт жилых домов, квартир, сантехники, электрики – без этих служб невозможна нормальная жизнь современного посёлка. Специальные организации выполняют работы: вывоз бытовых отходов, снабжение питьевой водой, газом, электричеством, канализационные работы.

Жителей посёлка Анисовка обслуживают: пять продовольственных магазинов, один магазин промтоварный, три столовых и буфетов (№ 19 у вокзала, у депо), парикмахерская, сберегательная касса, почтовое отделение, библиотека, лечебные учреждения и аптека, фотоателье, спортивные учреждения.

ХОР «БЕРЁЗКА»

В 1982 году на станции Анисовка создан хор «Берёзка» под управлением артиста Саратовского театра оперетты Анатолия Георгиевича Горезова, Заслуженного артиста Российской Федерации. Он руководит этим самодеятельным хором, составленным из жителей Анисовского посёлка, все без малого три десятилетия, за которые самодеятельные артисты удостаивались много-





Участники хора перед выступлением, февраль 1996 года

численных наград на разных конкурсах. В числе организаторов хора три десятилетия назад была и Нина Сергеевна Шипунова, ныне возглавляющая совет ветеранов станции Анисовка. Те, кто слышал её пение, отзываются об её голосе как о голосе диапазона Людмилы Зыкиной.

Коллектив художественной самодеятельности за годы своего существования дал сотни концертов на разных площадках, от своего клуба до областных залов. В хоре пели многие анисчане, сегодня можно назвать имена ветеранов производства станции Анисовка, отдающих часы своего досуга пению. Это Нина Сергеевна Шипунова, Геннадий Андреевич Языков, Владимир Александрович Ярцев, Тамара Ивановна Чернова, Валентина Михайловна Кузнецова, Раиса Андреевна Чуенкова, Галина Петровна Воеводина, Любовь Матвеевна Чеховских, Зоя Андреевна Мельникова, Владимир Иванович Ковляр, Ирина Худенкова, Валентина Ефремова, Наталья Пахомова, Татьяна Тихненко, Ирина Новикова, Лидия Яковлева, Александр Нетреба, Александр Хорольский, Илья Зорькин, Валентина Черникова, Надежда Баранова.

Константин Алексеевич МАЛЫШЕВ

ИСТОРИЯ ПАРОВОЗИКА ИЗ АНИСОВКИ, И О ТОМ, КАК ЖИЛИ БРАТЕЦ ЛИС И БРАТЕЦ КРОЛИК

Железнодорожная станция Анисовка, мириады железнодорожных путей, посёлок при станции с населением порядка 13 000 человек и наш «экскурсовод» Шипунова Нина Сергеевна. Нина Сергеевна – уроженка этих мест, сорок лет трудового стажа на железной дороге. Сейчас она возглавляет совет ветеранов и является хранительницей истории ставшей ей родной станции.

Из архивной справки:

«...В 2004 году железнодорожной станции Анисовка исполнилось 110 лет. В печатном «Отчёте по эксплуатации» Рязано-Уральской железной дороги за 1895 год в разделе «Общие сведения о дороге» указывается, что линия Покровская слобода – Уральск открыта 25 октября 1894 года».

Село Анисовка появилось гораздо раньше железнодорожной станции. Видимо, по названию села станция получила своё название. История не сохранила «родословную» Анисовки, но существует красивая легенда, что эти места славились анисовскими яблоками.

С той далёкой поры сохранились архивные фотографии, украшающие стены музея: 1894 года «рождения»





*Смена старшего регулировщика скорости движения вагонов **Николая Григорьевича Костенко** (средний ряд третий слева).
Во втором ряду второй слева – **Николай Михайлович Андриухин**.
1979 год*



*Железнодорожники станции **Анисовка**.
Сидят слева направо: почётный железнодорожник **Василий Васильевич Кошельков**, **Михаил Дараев**, секретарь узлового парткома **Алер Евдокия Максимовна Назарова**.
Второй ряд: почётный железнодорожник **Владимир Павлович Фоменко**, почётный железнодорожник **Николай Петрович Кирсанов**, кавалер ордена Ленина **Иван Митрофанович Обычев**, **Георгий Афанасьев**, **Борис Потлов**. 1957 год*

водонапорная башня, питавшая долгие десятилетия посёлок живительной влагой, старое здание вокзала, обретшее современный вид, да семейные династии железнодорожников, трудовой стаж каждой их них – более 400 лет.

...В начале своей истории железнодорожная станция Анисовка имела три железнодорожных пути: путь для обгона, путь для стоянки и пропускной путь. Потом их стало 7, затем – 11, 17, и на сегодняшний день их около 70. «Горка», «сортировочная», «стрелка», «семафоры», «дежурный по станции»: Нина Сергеевна обрушивает на нас вал терминологии, мы едва успеваем за её монологом. Наше представление о том, что Анисовка – не что иное, как разъезд с тётенькой, «украшенной» флажком, и домиком-скворечником, рушится, как карточный домик. А экскурсия по станции – лишнее подтверждение тому, что станция Анисовка – это огромный организм, развивающийся и растущий по только ему известным законам и правилам.

...До войны всё население жило в землянках, руководство станции, как и положено руководству, жило комфортнее – в деревянных бараках. Из транспорта – верблюды и лошади. Дети Анисовки бегали встречать и провожать поезда, помогали родителям на огородах, которые находились за несколько километров, на Сазанке. Взрослые выстаивали многочасовые очереди на водокачке. В военные годы станция переходила на особое положение: маскировка, маскировка и ещё раз маскировка.

– Нам выдавали светонепроницаемую бумагу, – вспоминает Нина Сергеевна, – мы занавешивали все окна, на станции не горел ни один керосиновый фитилёк. Ровно в девять часов вечера, как по расписанию, станцию бомбили немецкие самолёты. Войну я провела здесь и помню всё: от первого до последнего дня. Эшелоны, эшелоны, раненые, моя испуганная мама, пытающаяся нас спрятать от этой войны.

Страшно... Давным-давно, ещё до войны, на станции была школа – маленькая, старенькая. В одной её половине шли уроки, в другой – жил учитель. Когда стало тесно в стенах старой школы, построили новую, семилетку (в этом здании сегодня располагается детский сад № 61), а в здании старой школы разместили амбулаторию. Пристанционный посёлок разрастался, пришло время, и в 1961 году построили большую школу, ныне средняя школа № 42. В военное время, когда поток поездов был значительным, на станции (и это было обязательно) открыли санпропускник, который потом, по окончании войны, переоборудовали в баню. В пятидесятые годы в здании общежития молодёжи отвели помещение, которое использовалось под клуб. Когда были «некиношные» дни – проводились танцевальные вечера. С 1953 года в Анисовке начинается интенсивное строительство. Возводят двухэтажные дома. И пусть там не было удобств (топили углём, носили воду, туалет – во дворе), и «три семьи на одной кухне», но люди были счастливы. В 1969 году построили кинотеатр «Луч».

Сейчас в Анисовке нет ни бани, ни клуба, ни кинотеатра. Из достопримечательностей – та самая водонапорная башня, да «посёлок ФРГ» – место жительства русских немцев, депортированных в войну и вернувшихся домой из Павлодара. Есть ещё плотина, которая соединяет собой станцию и посёлок. Некоторое время назад здесь попытались поменять освещение: вместо старых столбов установили линию электропередач, но вот только лампочки вешать некуда – проекта нет. Подобная ситуация напоминает старый анекдот о том, что плавающим и ныряющим в больничном бассейне людям главврач обещал ...налить воды, при условии хорошего их поведения. Анекдотичная ситуация, воплощённая в реалиях дня сегодняшнего.





Смена маневрового диспетчера Николая Ивановича Трофимова (в верхнем ряду второй слева). В составе смены – пять стрелочников, три технических контролера, пять составителей, три регулировщика и другие. 1955–1956 год

ПУШИСТЫЙ ЗВЕРЁК ИЗ КЛЕТКИ СКОК...

Историческая справка. Лето 1931 года. Из села Разбойщина, что недалеко от Саратова, на земли, расположенные близ ст. Анисовка, были перевезены триста голов беспородных кроликов. Наспех смонтировали клетки, построили землянки и бараки и организовали кролиководхоз. Первым его председателем был Василий Дмитриевич Протопопов. Население вновь образованного кролиководхоза насчитывало чуть более ста человек.

История Анисовского зверосовхоза уходит своими корнями в 20-30-е годы прошлого века. «Мы наш, мы новый мир построим» – вот и строили. 1921 год ознаменовался великим поволжским голодом, когда умерли более 5 млн. человек. В 1922 году Сталин и Ленин долго спорят: каким быть Советскому Союзу? В итоге победил Ленин. 1922–1924 годы – денежная реформа в стране, ознаменовавшая себя выпуском советского червонца. 1928 год – начало коллективизации и переход (в 1929 году) к политике ликвидации кулачества как класса. 1932 год – всем известный «Закон о трёх колосках»...

Вы спросите: а к чему это повторение пройденного? Всё очень просто: именно в это время Василий Дмитриевич Протопопов, руководитель Анисовского кролико-

совхоза, собирается в путь-дорогу и по всей Саратовской области разыскивает специалистов-кролиководов.

Год 1934-й. Зима. На верблюдах сюда приезжают десять семей, размещаются кто где, в основном идут в дело дома раскулаченных жителей Анисовского кролиководхоза. Примерно в это же время из деревни Куриловка прибывает обоз. За обозом идут люди, среди которых и наша собеседница Антонина Афанасьевна Исаева. Сейчас Антонине Афанасьевне 93 года, а тогда, в 1934 году, ей было лет 20.

Не перестаю удивляться моим собеседникам. На их долю выпадает такое, что и в страшном сне не приснится, а они шутят, улыбаются, стесняются пристального внимания журналистов к своей персоне. Такова и наша «баба Тоня».

– Нас поселили в старой столовой. Давали обед, и тут же жили, – вспоминает Антонина Афанасьевна.

По воспоминаниям «бабы Тони», там, где сейчас располагается Анисовский зверосовхоз, раньше был аэродром, т.е. люди жили практически в голой степи. Кроликоферма, специалистов на которую подбирал Василий Дмитриевич Протопопов, располагалась в деревянных клетках под открытым небом. Тогда приехавшие специалисты привезли с собой лучших представителей «косоного» племени: на кроликоферме поселились «белый великан», «шиншилла», «ангорский» кролики. На протяжении более пятнадцати лет проводилась селекция, ре-





Смена старшего регулировщика, почётного железнодорожника Владимира Павловича Фоменко. Стоят слева направо: А. Борисенко, В.П. Фоменко, Алексей Голиков, (неизвестный), Василий Иванович Трыканов, Павел Петрович Хохлов, Иван Михайлович Ефименко, Виктор Иванович Чекуряев, Василий Зайцев, (неизвестный); сидят: Борис Васильевич Боженко, Андрей Иванович Швыдко, Алексей Потехин. 1970-е годы



Смена старшего стрелочника Евдокии Максимовны Назаровой. Сидят: Ольга Уразовская, Мария Тысина, Полина Григорьевна Попова, (неизвестный регулировщик); стоят: Роза Семёновна Молчанова и Евдокия Максимовна Назарова. 1957–1958 год

зультатом которой стало присвоение одному (или одной) из наших «представителей» в разряде «советская шиншилла» почётного первого места на Всесоюзной выставке достижений народного хозяйства в Москве в 1950-х годах. Но это было потом...

...Великая Отечественная докатилась и до этих мест. Немцы бомбили железнодорожную станцию, доставалось и совхозникам. Но работа не прекращалась ни на минуту. Мясо – фронту, шкурки – фронту. За дровами ездили в лес в Терновку. Как жили сами? Впроголодь. Ещё помнится «Закон о трёх колосках», поэтому убежавшего из клетки кролика (и такое было) ловили всем миром и возвращали на место.

Если говорить о развитии социальной сферы в годы войны, то на все наши вопросы Антонина Афанасьевна отвечала только одно слово «нет»:

- Магазины были?
- Нет, на станции был буфет.
- Школа была?
- Нет...
- Больница?
- Нет...
- А как же бабы рожали?

– На комбинат (мясокомбинат – ред.) ходили, если успевали. Лично я первого дома родила, второго – уже на комбинате.

И опять воспоминания:

– В 1935 году отстроили барак, нас туда переселили, а там, где мы жили, стал клуб. Да поехали, – приглашает нас в дорогу Антонина Афанасьевна, – я вам все покажу...

Теперь на месте бывшего клуба, а ещё ранее бывшей столовой, где жила наша героиня в 30-е годы, стоит жилой дом. Чуть поодаль от того, что осталось от бывшей

зверофермы, на её, извините за тавтологию, бывшей территории отдыхает другое зверьё: крупное и рогатое. Антонина Афанасьевна (наша машина едет по улице Центральной) обращает наше внимание на один из частных домов:

– Здесь у нас была первая школа, начальная (1956 г.). Потом (в 1962 г.) её перевели вот сюда (мы на той же Центральной), и она стала восьмилеткой. А потом (в 1984 г.) выстроили новую школу, в которой учатся ребяташки и по сей день.

В 1956 году совхоз приобретает норку и серебристо-чёрную лису. С этого времени он и стал называться зверосовхозом. Помимо норки и лис здесь разводили песцов, хонориков, енотовидную собаку. Антонина Афанасьевна вспоминает:

– Норки из клеток выскакивали, по дворам бегали, курей жрали. Помню, насилу одну поймала... молочным бидоном.

В 1969 году наша собеседница ушла на пенсию, и продолжение истории – от Татьяны Литовченко, заслуженного работника культуры России, директора Дома культуры «Анисовский»:

– Золотые времена наступили с приходом Ивана Ивановича Зотова, возглавившего зверосовхоз. Наши меха выставлялись на мировых аукционах, шли не только «по Союзу», но и за рубеж. По итогам года работники зверофермы получали ценные подарки: от паласа до автомобиля. Зверосовхоз занимал почётное место на Доске почёта на ВДНХ. Вам Антонина Афанасьевна уже рассказывала про шиншилла? Так вот, этой славой совхоз обязан многим: и руководству, и специалистам в том числе. Среди них нужно отдать должное Анне Петровне Моисеевой, зоотехнику кроликофермы. Наш Дом культуры на период забоя нор-





*Смена старшего стрелочника
Владимира Александровича Ерчкова (крайний слева),
за ним: Екатерина Николаева, (неизвестный),
Раиса Петровна Елешева, (неизвестная),
Антонина Яковлева.
1958 год*

ки и лисы превращался в сортировочный цех. Первичная обработка была на звероферме, вторичная – у нас. Гора пушнины, стоимость которой трудно себе представить. Мы сутками не выходили из Дома культуры. В это время ДК по своему прямому назначению не работал. Вместе с нами были и наши маленькие дети. Пушнину складывали в ящики, в этих же ящиках наши малыши... спали. Так что настоящее меховое ложе в их жизни было...

Когда перестройка стала перестраивать нашу жизнь, в зверосовхоз потянулись делегации. Приезжал Аяцков, помнят здесь и Володина. Все обещали сохранить зверосовхоз, но обещания остались только на словах. Таких зверосовхозов по России были единицы, по Союзу – несколько десятков. Так вот, президенту Белоруссии Александру Лукашенко при высоких ценах на рыбу и услуги, связанные с транспортировкой (основные причины банкротства зверосовхоза – ред.), удалось сохранить производство «мягкого золота». Что же касается нас...

Сейчас от зверофермы почти ничего не осталось, если не считать груды дерева, некогда служившего клетками, да названия, менять которое никто не собирается. В «зверьках» (простонародное название посёлка Анисовского) «социалка», за исключением детского сада, представлена в полном объёме. Гордостью села (и не только) является местный Дом культуры. И опять – лирическое отступление.

Путешествуя «по городам и весям», мы, как правило, наткнулись на амбарные замки, «украшающие» сельские



*Железнодорожные пути станции Анисовка
ведут в будущее*

и поселковые ДК. Нам объяснили, что режим работы тачков, что они, эти самые ДК, работают только в вечернее время. Почему?

Почему Дом культуры в Анисовском всегда нараспашку? Почему в Анисовском работают 45 кружков и секций, а в других ДК кроме дискотек ничего нет? Почему директор ДК «Анисовский» смогла организовать под своей крышей «мини-детский сад», вырастить «Одуванчики» (детский танцевальный коллектив), приручить «Кукушечку» (хоровой фольклорный коллектив), вывозить на смотры-конкурсы 70-летних «Девчат» (ансамбль украинской песни) с их «убойной силой» – частушками, и при этом бережно хранить историю малой родины, собирая её по письмам, фотографиям, обрывкам воспоминаний. Почему ведут именно к Литовченко участников семинара-совещания, проходившего 30 мая 2007 года, в составе которого – руководители профсоюзных организаций госучреждений ПФО, а не в ДК посёлка К. Маркса, к примеру?

Всё очень просто и достаточно сложно, но ясно одно. Пока в нашей стране будут пахари и лодыри, работающие и отрабатывающие, мы будем жить как красавица-норка, вырвавшаяся на волю. Сегодня она, почуввав вкус свободы, задерёт соседскую курицу, а завтра, потеряв бдительность, угодит в молочный бидон-ловушку.

Грустный конец у нашей истории, не правда ли?

Елена БОРИСЕНКО
Газета «Наше слово», 6 июня 2007 года