

Гусев Н.А., Лебедев А.А.
Под общей редакцией к.т.н. Малеева В.В.

КНИГА 10

ЭЛЕКТРОДЕПО “СВИБЛОВО”

*История электродепо метрополитена Москвы
1934-2000 гг.*

МОСКВА
2000

От авторов.

Уважаемый читатель!

Идея создания этой инженерно-исторической и, в некоторой степени, публицистической работы навеяна Парадом Победы 9 Мая 2000 года. Прошло 55 лет со дня Победы и всего лишь 65 лет со дня начала работы метрополитена в Москве. Но уже многое и многие забыты. Некоторых нет среди нас. В память о них, налаживавших и пускавших в эксплуатацию 11 линий, 15 электродепо, вагоно-ремонтный завод и многие другие сооружения, сделавших Московский метрополитен таким, какой он есть.

Метрополитен любого города мира - это прежде всего подвижной состав и предприятия, его обслуживающие и ремонтирующие. Поэтому эта книга посвящается нашим близким друзьям, родным и коллегам, живым и ушедшим в мир иной, отдавшим метрополитену и его подвижному составу всю свою творческую сознательную жизнь.

Это наше послание коллегам-подвижникам, тем, кто будет 15 мая 2035 года отмечать 100-летие со дня начала эксплуатации Московского метрополитена. Хочется, чтобы они помнили бы о нас, живших и работавших в конце 2-го тысячелетия, а также и о тех, кто начинал с 15 мая 1935 года трудиться во благо пассажиров.

1. Предисловие

Промышленная революция в Великобритании привела к созданию Дж. Уаттом в 1774 году машины на водяном паре, которые на русском языке назывались - паровая машина. Затем Р. Тривитик поставил такую машину на катки (колеса) и назвал это устройство французским словом «локомотив», которое образовано от латинского словосочетания - «локо мовео», что в дословном переводе на русский язык означает - «сдвигаю с места». В 1814 году, также в Великобритании Дж. Стефенсон придумал поставить локомотив Р. Тривитика на прямые железные балки, которые служили дорогой. Он назвал эту дорогу «рейлвер», что означало прямая дорога. В русском языке ее стали называть рельсовая дорога. Локомотив получил название «паровоз». Первая железная дорога общего пользования с паровой тягой была открыта в 1937 году. Она соединила Петербург с Павловским.

Железнодорожный транспорт с паровозной тягой стал быстро развиваться, во многих странах появились железные дороги (пассажи́рские и грузо́вые), которые связывали города между собой. Такие ж.д. получили название - магистральные. Железные дороги, которые соединяли магистрали с заводами, фабриками, мастерскими и т.п. стали называть - подъездными.

Развивалась промышленность, бурно росли города и увеличивалось число их жителей. Лондон стал очень большим промышленным городом. Число его жителей в середине 18-го века превысило 1,2 млн. человек. Для улучшения жизни жителей города, Совет Большого Лондона, в 1850 году принимает решение соединить железной дорогой два вокзала магистральных железных дорог. В 1856 году был разработан проект городской общественной подземной железной дороги с локомотивом на паровой тяге. 10 января 1863 года эта дорога, длиной 3,6 км., была введена в эксплуатацию. Этот тип городского пассажирского- рельсового транспорта получил название «сабвей», что в дословном переводе с английского на русский язык означает - «дорога под поверхностью». Имела эта дорога и еще одно название - «андерграунд» - «подземка» (в свободном переводе).

Новый тип городского транспорта получил признание и уже в 1868 году «сабвей» был построен в Нью-Йорке. В 1870 году линия «сабвей» была построена в Чикаго, а в 1872 году в этом городе появился еще один тип городской железной дороги на эстакаде. Она получила название «хайвей» - дорога над землей. Линии «сабвея» появились в Глазго, Вене, Берлине и Париже.

В 1890 году в Берлине фирмой «Сименс» была построена первая в мире действующая городская наземная железная дорога, которая получила английское название «трамвей» - трамвай.

В 1896 году, в порядке подготовки к Всемирной выставке в Париже, началось строительство линии электрофицированного «сабвея». В июле 1900 года эта линия, получившая название «метрополитен» (в буквальном переводе с французского «столичный»), была принята и получила всеобщее одобрение.

В отличие от Лондонских линий «сабвея» эта линия метрополитена была не только электрофицирована, но и имела более просторные станции и специальный подвижной состав - метровагоны. Метропоезд состоял из секций, в которой были два вагона - один с моторами (моторный), второй - прицепной. Оба вагона секции имели с двух сторон кабины водителя.

Начиная с 1900 года, в русском и другом языках, прижилось определение этого вида городского транспорта - метрополитен.

В России первый трамвай появился в Киеве в 1897 году, в Москве в 1900. Проекты линий метрополитена разрабатывались и для столицы России - Петербурга и

Москвы. Но в силу разных объективных и субъективных причин метрополитен в России не был построен.

После завершения Первой мировой войны и гражданской войны в России, начался медленный, но постоянный рост экономики.

В 1918 году Москва снова стала столицей государства, а в 1921 году началась реализация новой экономической политики (НЭП) инженеры России вновь заговорили о необходимости иметь в Москве столичный городской транспорт-метрополитен.

В 1922 году в Москве создают Управление Коммунального Хозяйства (УКХ).В его состав входило Управление Московской городской железной дороги (МГЖД) - трамвай-сеть.

В конце 1923 года в составе МГЖД организовали подотдел, который по указанию Правительства РСФСР приступил к разработке первого Генерального плана строительства и реконструкции Москвы в той части, которая относилась к развиту метрополитена и железных дорог на эстакадах.

В отличие от многих фантастических и полуфантастических предшествующих «проектов» и проектов, этот в своей основе опирался на уже реализованные современные достижения метростроителей, метрогаоностроителей и опыт эксплуатации метро, «хайвеев» и «рейлвеев».

Схема городского пассажирского железнодорожного транспорта предусматривала соорудить Кольцевую линию и соединить все семь, существовавших в те годы в Москве районов, радиальными линиями, проходящими через центр города. Все радиальные линии (сначала радиусы) должны были пересекаться между собой все железнодорожные вокзалы, как это было выполнено в Лондоне, Берлине и в Нью-Йорке.

Однако, слабая экономика страны, разруха и Всемирный экономический кризис в Европе и в Америке задержали выполнение этих планов. Прошли годы.

В 1922 году в СССР началась индустриализация и коллективизация. Сокращалась безработица, росла квалификация рабочих и специалистов.

Москва тоже развивалась и росла. Появлялись новые заводы, фабрики, техникумы и институты. Росло жилищное строительство.

Все острее становились проблемы городского общественного транспорта и массовых перевозок. Трамвай, железные дороги в черте города и автобусы, не говоря уж о «такси» того времени - извозчиках, не справлялись с объемами перевозок людей.

Требовались неординарные и кардинальные решения этой проблемы. Одновременно в целях улучшения обслуживания жителей ближних к Москве районов были начаты работы по электрификации пригородных участков железных дорог.

На участке Москва-Мытищи Северной железной дороги 12 августа 1929 года прошел первый электропоезд (электричка).

Все основное электрооборудование было отечественным, а моторные и прицепные вагоны были изготовлены на Мытищинском вагоностроительном заводе.

В Моссовете с 1930 года находился проект метрополитена города и план I очереди его строительства.

Таким образом, в стране и в ее столице имелись все необходимые условия для начала строительства метрополитена.

2. Пролог

В 1931 году, когда начал обсуждаться Генеральный план развития столицы СССР - Москвы, было принято два, главных направления развития города: -строительство канала Москва - Волга, для обеспечения жителей водой и сооружение метрополитена (именно как столичного вида транспорта), для решения транспортной проблемы быстрорастущей столицы страны.

На июльском Пленуме ЦК ВКП (б), 15 июня 1931 года было принято решение о необходимости немедленно приступить к сооружению в Москве метрополитена, как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых людских перевозок.

В основу этого решения ЦК был положен проект и трасса первой линии метрополитена в Москве, разработанный в 1928 году Управлением городских железных дорог (трамвая Моссовета).

В исполнении этого решения, Совет Народных Комиссаров (СНК) - правительство, немедленно, уже в августе 1931 года утвердил смету и трассу первой линии 1-ой очереди строительства метро в столице и постановил поручить Наркомату путей сообщения (НКПС - сегодня МПС) во главе с «железным» Наркомпути (министром) Кагановичем Л.М., выполнить функции заказчика по проектированию, строительству и вводу в эксплуатацию первого метрополитена СССР (восьмого в мире). НКПС в начале сентября 1931 года создает проектно-строительную организацию - Метрострой.

Этой же организации было поручено стать и заказчиками метровагонов. С этой целью в Метрострое в 1932 году создается Электротяговый отдел, который в начале 1935 года был передан метрополитену.

Как это было в стране у нас тогда принято, немедленно был рассмотрен вопрос о проектировании и изготовлении отечественного метровагона.

В связи с тем, что в это время в стране еще не было вагоностроительного завода, который мог бы самостоятельно и полностью спроектировать и изготовить такое, весьма сложное, электромеханическое транспортное средство, как метровагон. Совнарком был вынужден поручить эту работу нескольким организациям, которые имели хотя бы малый опыт проектирования таких транспортных средств.

Распределение ответственности за первый советский метровагон получилось таким:

- дизайн кузова и салона вагона, конструкция кузова, тележек, другие механизмы и система пневматики - Центральное вагоно-конструкторское бюро (ЦВКБ), входящее во Всесоюзное объединение вагоностроительных и тормозных заводов. Начальником ЦВКБ тогда работал Травин Павел Исаакович;
- электрооборудование, тяговые электродвигатели и электродвигатель (мотор) для компрессора - институт «Электротягстрой», который возглавлял Рафалович Г.Л. (в последующем метрополитеновец) - подвижник, главный инженер депо «Северное»;
- изготовление кузова, тележек, сидений (диванов), воздушных резервуаров, оформление салона, монтаж проводов и оборудования поручили Мытищинскому вагоностроительному заводу (в то время директором был Хруничев М.В. ставшим в последствии известным в стране и в мире человеком);
- тяговые двигатели, силовое и низковольтное электрооборудование и электросхему разрабатывал и изготавливал завод «Динамо» им. С.М.Кирова;

Пневматическое оборудование поставляли Московский и Ярославский тормозные заводы.

К тому времени это были передовые заводы страны, и они уже имели опыт изготовления пассажирских электровагонов и трамваев.

В 1929 году были изготовлены первые отечественные 4-х осные 18-ти метровые, моторные и прицепные вагоны для электрофицированного участка Северной железной дороги от Москвы до города Мытищи, а в 1933 году был построен первый цельносварной 4-х осный трамвайный вагон.

Первый опытный метровагон (модель) по техзаданию Метростроя был изготовлен в мае 1933 года. Первым главным конструктором кузова был назначен Ю.А. Казанский, а конструктором тележки - Н.К.Ковалев. Чертежи вагона и его модель были рассмотрены в июле 1933 году на совещании в Московском комитете ВКП (б) у его первого секретаря Н.С.Хрущева, с участием «железного» наркома НКПС Когановича Л.М. и председателя Моссовета Булганина Н.А. Ими было сделано много замечаний, даны рекомендации и установлены сроки изготовления первой секции - август 1934 года. Пуск метрополитена установлен И.В.Сталиным в 1936 году.

В конце 1932 года была построена однопутная железнодорожная ветка, которая соединяла пути Северной ж. д. с путями строящегося депо «Северное». После пуска этой ветки строительство депо и линии ускорилось и в марте 1934 года здание депо и портал тоннеля к станции «Комсомольская» было вчерне построены. В двух нефях депо было девять путей, куда 24 сентября пришла первая секция метровагонов из Мытищ.

Моторный вагон - №1 и прицепной № 1001 были изготовлены 27 августа 1934 года. Вагоны получили индекс (обозначение) - «А». Оба вагона имели кабину управления (кабина водителя - по трамвайной терминологии и кабина машиниста - по железнодорожному). В августе 1934 года по указанию Кагановича Л.М. группа машинистов электропоездов Северной ж.д. (двенадцать человек, все с высшим образованием) были командированы в Метрострой.

10 октября 1934 года в основном был подготовлен для движения поездов один путь в тоннеле на участке от ст. «Комсомольская» до ст. «Сокольники» длиной около 2,5км. Была построена наземная тягово-понижительная подстанция, и был установлен и подключен к ней контактный рельс, купленный в Германии у фирмы «Сименс».

16 октября 1934 года секция №1, с машинистами Ивановым И.И., Тимофеевым А.С. (которые в дальнейшем работали на метрополитене), прошла из депо в тоннель до станции «Комсомольская» (еще строилась). Начались испытания вагонов, а в октябре в депо пришли еще секции №2, №3 и №4.

Стало очевидным, что возможен (в 1936 году) пуск линии. Учитывая - это Наркомат путей сообщения и Московский Совет принимает в конце октября решение - создать при Президиуме Городского Московского Совета Управление Московского метрополитена. Метрострой остался в НКПС.

Управление Метрополитена было обязано организовать подготовку кадров эксплуатационников, особо обратив внимание на подготовку машинистов поездов и эскалаторов, слесарей по их ремонту. Эксплуатационникам поручалось вести приемку и накладку вагонов и оборудования, его монтаж и пуско-наладку.

Первым директором (впоследствии его должность стала называться - начальник) Управление метрополитена был назначен 30 октября инженер-электрик Петриковский Адольф Антонович.

Необходимо было срочно организовать предприятие - юридическое лицо с правом приема и увольнения людей и другими, установленные законом того времени права и функции.

Поэтому, Петриковский А.А. своим Приказом №1 от 10 ноября 1934 года создает первое предприятие Московского метрополитена - «Северное депо подвижного состава метрополитена» и назначает с 10 ноября 1935 года начальником депо - Четвертакова

В.Ф. Этот день можно и нужно считать датой рождения депо «Северное», а его начальника - первым начальником первого метродепо СССР.

12 ноября 1934 года был организован Отдел Приема и Увольнения депо, который размещался в деревянном бараке, рядом со зданием депо. Начался набор кадров, как для депо, так и для метрополитена в целом, в т.ч. для Главных мастерских.

Уже 19 ноября 1934 года было принято около 30 человек: машинистов, монтеров, электромонтеров, путейцев, уборщиц и др. для обслуживания и монтажа эскалаторов.

Другим Приказом в составе Управления с 25-го декабря 1934 года создали Службы: Движения Тяги (эксплуатации) .Сигнализации и Связи, Электромеханическая, Пути и Сооружений.

В начале января в депо создали отдельные цеха ремонта: текущего и периодического. Машинисты под руководством первых опытных машинистов: Иванова И.И., Иванова А.И. и Бранта С.А. проходили практические поездки, чтобы подтвердить свое право на управление поездами метро.

В середине января 1935 года в депо пришли слушатели курсов по подготовке кадров для эксплуатации метрополитена. Эти курсы были созданы НКПС в августе 1934 года при Московском электромеханическом техникуме. На этих курсах готовились дежурные по станции, машинисты метropоездов, начальники поездов (сегодня - помощник-машиниста), проводники (ликвидирована должность в 1940 году). Они размещались в кабине хвостового вагона поезда. 25 января 1935 года в штат депо было зачислено: 38 машинистов, 40 начальников поездов, 15 начальников станций, 45 проводников и еще более 100 человек разных специальностей, работа которых связана с движением поездов.

25 января начинается «обкатка» обоих путей участка от станции «Комсомольская» до станции «Сокольники».

Всех машинистов, а их надо было к пуску подготовить 40 человек, учили трое: Трофимов А.С., Иванов И.И., и Тимофеев К.И.

Постепенно формировался коллектив депо.

15 марта 1935 года происходит первое в истории подвижного состава метрополитена загорание вагона. На путях депо в кабине секции № 2 произошло возгорание пучка проводов на задней стенке из-за несвоевременного отключения выключателя управления типа ДДК-300. Машинист-практикант Лебедев А.П. (впоследствии секретарь Дорпрофсожа метрополитена) получил ожог рук, а машинист Виноградов - выговор. По этой и другим обстоятельствам 20 марта 1935 года на метрополитене был создан Отдел военизированной пожарной охраны.

Вечером 14 мая и ночь с 14 на 15 все метрополитеновцы и строители находились на своих рабочих местах.

В 4 часа 30 минут 15 мая 1935 года было подано высокое напряжение и первый двухсекционный состав (маршрут № 1) вышел из ворот депо на линию под пассажиров. Затем на линию ушло еще восемь составов.

Станции открылись для входа пассажиров в 6 часов 45 минут. Московский метрополитен вступил в свою историю.

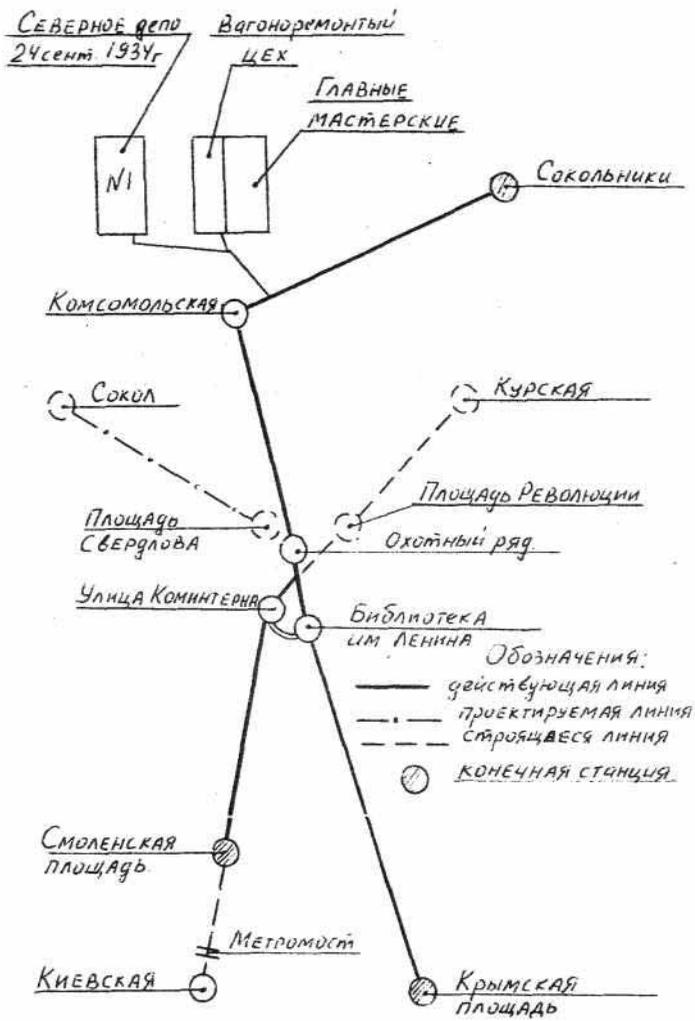
Этот день по праву следует назвать днем рождения нового вида транспорта в СССР - метрополитена.

Поезда пошли по первой линии 1-ой очереди первого этапа ее строительства.

В этот день на линии работало 12 четырехвагонных (двухсекционных) состава — всего 48 вагонов типа «А». Вагоны, хотя еще имели ряд конструктивных недостатков, но по совокупности всех показателей и характеристик, они в это время входили в пятерку лучших метровагонов действующих метрополитенов мира.

СХЕМА 1-ой линии I-ой очереди

15 мая 1935 г.



Работа депо осложнялась также и тем, что еще не были готовы вагоноремонтные мастерские, и оно вынуждено было проводить подъемочный ремонт на путях отстойного нефа. А количество обслуживания и ремонтов вагонов было велико и постоянно увеличилось, т.к. пробеги (по сегодняшним меркам) были очень малы - всего лишь 300 км между текущими осмотрами и 3000 км между периодическими.

Размеры перевозок пассажиров постоянно увеличивались. Поэтому на линии ежедневно (по воскресеньям, как ни странно это сегодня звучит) в день максимальных перевозок пассажиров работало 9 составов, 4 состава находились в «горячем» резерве, а 1 состав в ремонте.

15 июля 1935 года на метрополитене у людей, носивших форму, были введены знаки отличия. Они крепились на воротниках форменного обмундирования. Начальник депо - 2 звезды, его заместитель - 1 звезда. У машинистов пришивались стрелки, и их число указывало, какой класс имеет машинист (первый, второй, третий). Первый класс — самый высокий уровень подготовки и знаний машиниста. Начальники поездов без прав управления поездом классов не имели.

17 декабря 1935 года был введен в строй вагоноремонтный цех, вагоноремонтных мастерских 1-ой очереди. Прошел год работы метро, и все заметнее стали проявляться конструктивные недостатки вагонов и их оборудования, особенно тяговых двигателей. Часто происходят перебросы по коллектору тягового двигателя. Происходит ряд других отказов в работе вагонов. Однако уже в июле 1936 года начались опыты по увеличению пробегов вагонов между ремонтами. Три состава имели новые (бакелитовые) тормозные колодки. К концу 1936 года пробег вагонов между средними ремонтами был увеличен с 75 тыс. км до 120 тыс. км.

В это же время (июнь-август) резко ухудшалась работа тележек, что заставило Управление разработать специальный график работ по срочной заварке их рам с использованием площадей и сил ВРМ-1 и депо. Всего за три дня в депо заварили 40 рам тележек. На основе опыта эксплуатации Мытищинский завод разработал из 1938 года, стал поставлять усиленные тележки - типа «У» для вагонов - типа «А». Новые вагоны - типа «Б» имели тележки типа «У».

В конце 1936 года на линии стали работать 6-ти вагонные составы. Число составов в депо увеличилось до 13.

20 марта 1937 года был введен в эксплуатацию новый участок от станции «Семеновская» до станции «Киевская» с первым метромостом. Машинистам выдали солнцезащитные очки.

Приказом №724 от 4 ноября 1937 года по НКПС Московский метрополитен переводится в ведение Моссовета, но, еще раньше, в октябре 1937 года на метрополитен пришла телефонограмма из Наркомата путей сообщения о снятии Петриковского А.А. с должности начальника метрополитена и назначении на эту должность Днепровского В.Я.

На праздники с 5 по 8 ноября 1937 года пришлось массовые перевозки, и поезда на линии работали с частотой 26 поездов в час. На линии работало 20 составов, и один был в резерве.

В депо уже работали все 56 секций вагонов типа «А» и начали поступать новые вагоны типа «Б». Их нумерация начиналась с номеров 60 (моторных) и 1060 (прицепных). В связи с переводом в Моссовет вводятся в действие новые Инструкции, правила, нормы и допуски. Формально перестают действовать Устав и ПТЭ железных Дорог. Создаются новые правила пользования Московским метрополитеном.

1 января 1938 года для координации работ депо, ВРМ-1, строящихся депо и мастерских второй очереди создают Службы подвижного состава. Начальник метрополитена Днепрпетровский В.Я. назначает Новикова И.С. первым начальником этой службы, но 28 января 1938 года состоялось заседание Президиума

Мосгорисполкома, на котором решили Днепропетровского В.Я. снять с работы и утвердить начальником метрополитена Новикова И.С. - метрополитеновца с начала строительства, инженера подвижника, электромеханика.

Новиков И.С. стал третьим начальником Московского метрополитена, и был им до 1955 года, когда его МПС назначило первым начальником Ленинградского метрополитена (в это время метрополитен входил в МПС).

Одним из первых своих Приказов Новиков И.С. назначает вместо себя начальником службы подвижного состава Шлейна А.П. К этому времени метростроители сумели выполнить задание и 13 марта 1938 года новый участок первой линии длиной 2,3 км вошел в строй действующих.

Поезда стали ходить раздельно по Кировско-Фрунзенской и Арбатско-Покровской (рис.2).

В связи с открытием Арбатско-Покровской линии (АПЛ) с 1 марта 5 человек были назначены линейными инспекторами (сегодня машинист-инструктор). Среди них машинисты Соловьев В.В. - будущие руководители депо «Сокол».

1 июля 1938 года вводится в строй депо «Сокол». Его начальником назначают инженера СПС Епифанова М.Н. Все локомотивные бригады депо «Северное», которые работали на Арбатско-Покровской линии и ее подвижной состав были переданы в депо «Сокол» за один месяц до пуска Горьковской линии.

После пуска депо «Сокол» депо «Северное» стало обслуживать одну Кировско-Фрунзенскую линию. На линии работали шестивагонные поезда из вагонов типа «А» частотой 34 поезда в час при максимальной скорости 60 км/час.

В июле 1939 года метрополитен вновь переводит в НКПС и начинают действовать железнодорожные ПТЭ и другие инструкции и правила.

15 мая 1940 года метрополитену исполнилось пять лет. В депо 15 мая 1935 года было 58 вагонов типа «А» стало 110. Пробеги между текущими осмотрами с 345 км. увеличились до 1400 км, а между периодическими осмотрами соответственно составили 15 тыс.км. против 2,5 тыс.км. Пробег между средним ремонтом достиг 150 тыс.км. В депо «Сокол» работало 95 вагонов типа «Б» и 12 типа «А».

1-го мая 1940 года все три линии (рис. 3) перевезли за этот день 1 млн. 406 тыс. человек. В среднем за сутки поездами обоих депо перевозилось 1 млн. 200 тыс.

В августе 1940 года в депо «Сокол» пришло шесть новых опытных вагонов типа «Г». Эти вагоны имели два принципиальных отличия от вагонов типа «А» и «Б»: все вагоны были моторными и одинаковыми и они имели рабочий тормоз - электрический реостатный, а экстренный остался пневматическим. Вагоны имели массу тары на две тонны меньше, и у каждого была кабина управления.

Наступал новый 1941 год начало Великой Отечественной Войны и нового использования метрополитена. В мае в обоих депо, как и на других предприятиях метрополитена, создают штаб местной противовоздушной обороны, стали изучать военное дело, учиться стрелять и владеть противогАЗами. Осваивалась работа в светомаскировке.

Началась работа по подготовке и расстановки кадров в метрополитене, т.к. многих машинистов и их помощников (название этой должности было введено в мае 1940 года вместо начальника поезда), ремонтников и специалистов стали призывать в Красную Армию. Часть работников депо «Северное» была переведена в депо «Сокол», В СПС и в вагонно-ремонтные мастерские.

22 июня 1941 года по распоряжению Наркома Путей сообщения начались первоочередные работы по мобилизационным планам. Были повышены пробеги между ремонтами: 1700 км.- текущий осмотр и 17 тыс.км. между периодическими. Снизились с 1 сентября 1941 года размеры движения поездов в составе. Ликвидировали билетных

Схема линий метрополитена Москвы
15 мая 1941г.

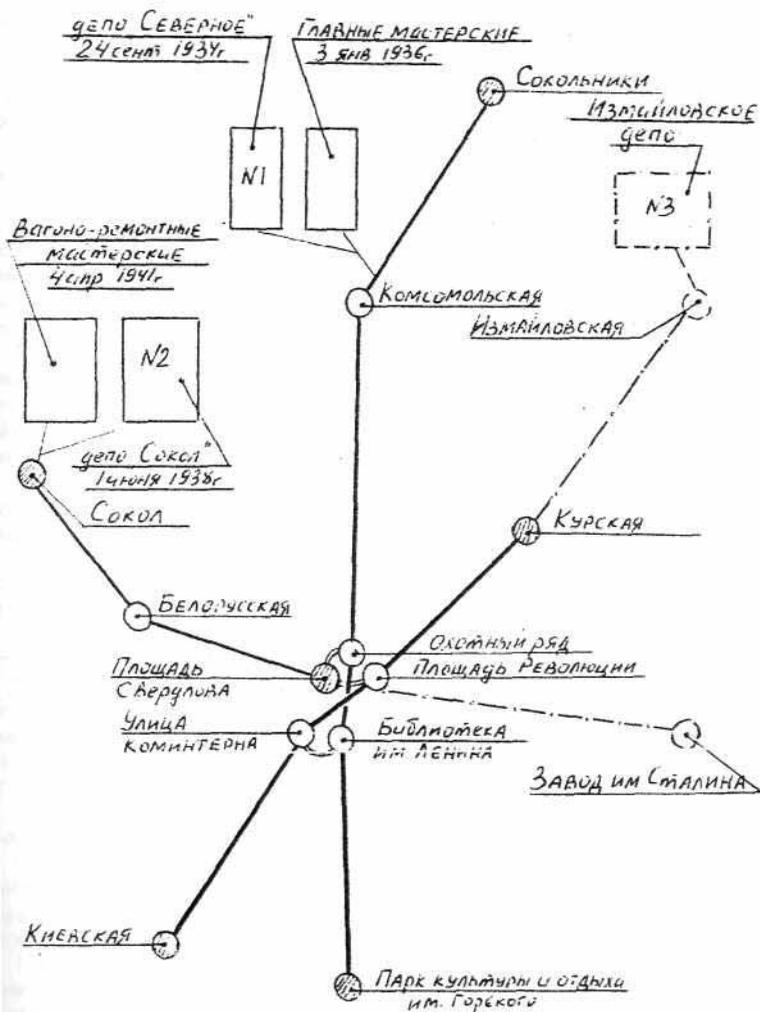


РИС 2

контролеры в поездах. В обоих депо были заменены начальники. В депо «Северное» назначили Голикова В.Д. (1940-1949) и «Сокол» - Семиошина Е.Ф. (1941-1948). Начальником вагоноремонтных мастерских-2 (сегодня АОЗТ «ЗРЭПС») назначили Савельева А.И., до этого работавшего начальником депо «Сокол». Количество работающих в депо и на метрополитене в целом значительно сократилось.

Метрополитен стал работать в трех режимах: транспортного предприятия, укрытия от бомбежек и смешанном, когда поезда расставлялись по станциям и на путях станций установили сходные мостики.

В июле Москву стали бомбить. 22 июля 1941 года состоялся массовый дневной, а затем ночной налет авиации. Налет был очень интенсивным. Повреждены многие здания и объекты города, в т.ч. бомбы попали на метрополитен и его объекты.

Серьезно был поврежден метромост, бомба пробила перекрытие тоннеля мелкого заложения на перегоне между станциями Арбатская и Смоленская.

И все-таки метрополитен, стал надежным убежищем для людей, а вагоны поездов часто служили медпунктами, буфетами и местом отдыха стариков и детей. В октябре 1941 года на станциях и в тоннелях метро, в среднем за сутки, с 18 часов вечера, когда движение поездов прекращалось до утра, находили убежище около 600 тыс.чел - с вещами и детьми. Дети рождались в метро в вагонах и на станциях. В 1941 году, за время действия особого режима работы метро, в нем родилось около 200 детей.

Москва в начале октября стала осажденным городом. По этому, как только поступило распоряжение, началась эвакуация части вагонов, оборудования и людей. Подготовкой вагонов к эвакуации руководил заместитель начальника СПС Новохатский А.Ф. Вагоны ушли на восток, в город Андижан Узбекской ССР, В эвакуацию из обоих депо выехало более 80 человек вместе с Новохатским.

В феврале 1942 года начальник метрополитена Новиков И.С. дал в Андижан и в Барнаул телефонограмму, с приказом, о возвращении из командировки в Москву техники и людей, так как строительство новых линий метро продолжалось, несмотря на войну.

В Андижане и в Барнауле 6 февраля 1942 года стали готовить эшелоны к отправке в Москву. Развернулись работы по подготовке ВРМ-2 к монтажу оборудования. В депо в марте вернулось большинство эвакуированных.

В марте эшелоны с вагонами метро прибыли в Москву. Всего в Москву вернулось 92 вагона- 75 типа «Б», а остальные типа «А».

Прибывшие вагоны, а они прошли более 10 тыс.км. (туда и обратно) в тяжелых климатических условиях, требовали ремонта. Много, особенно тележки, колесные пары, тяговые двигатели и автосцепки, пришли в плохом состоянии. СПС разработал и 6 мая утвержден управлением, график смены колесных пар и ревизии тяговых двигателей. При этом большую часть работ выполняли ВРМ, другую — депо «Сокол» и «Северное».

Одновременно 28 июня 1942 года, начальник метрополитена утверждает новые «Нормы и допуска» по ремонтам вагонов.

Особенно много внимания при восстановлении вагонов уделялось их окраске. Больших затрат и внимания требовали тележки, буссы и колесные пары. Депо «Северное» помогало депо «Сокол» в подготовке к пуску нового участка Горьковской линии и готовилось вновь начать эксплуатировать шести вагонные составы.

1 января 1943 года открылись станции нового участка Горьковской линии от станции «Площадь Свердлова» (сегодня «Театральная») до станции «Завод имени Сталина» (ЗИЛ) - сегодня «Автозаводская».

В июле 1943 году по указанию МПС на метрополитен с Ярославской железной дороги было направлено 12 машинистов и 13 помощников машинистов электропоездов, а в августе при метрополитене создали ЖУ-1.

В конце года было закончено восстановление всех вагонов, пришедших из эвакуации, и на первой линии снова стали ходить 6-ти вагонные поезда. В декабре 1943 года развернулось строительство третьего метродепо «Измайловское».

18 января был пущен участок Арбатско-Покровской линии от станции «Курская» до станции «Стадион народов СССР» (сегодня - «Измайловский парк»)

15 мая 1944 года метрополитеновцы, связанные с движением посадок, стали носить погоны и иметь звания. Начальник метрополитена получил звание - Генерал-директор тяги 3-го ранга, а начальник депо - Директор-подполковник тяги. У путейцев и движенцев добавлялось слово «пути», а не «тяги». Офицерские звания имели только руководители и специалисты.

Кончилась война. Отечественная промышленность еще не могла начать выпуск новых метровагонов типа «Г», поэтому на метрополитен из Германии пришли вагоны, которым дали и индекс «В». Эти вагоны по техническим и эксплуатационным характеристикам были хуже, чем тип «Г», но несколько лучше, чем «А» и «Б». Прибыло три модификации вагонов: В-2, В-3 и В-4. Всего 120 вагонов.

«Особая поставка» вагонов началась с 30 октября 1945 года. По приказу начальника метрополитена на станции железной дороги была организована накопительно-перевалочная база. На этой базе работники метрополитена готовили эшелоны («сплотки») для отправки в Москву.

Первые вагоны типа «В» прибыли в Москву в феврале 1946 года.

В-1- прицепом к вагонам В-2 и В-3. Таких вагонов было 24 штуки.

В-2 - моторный с двумя тяговыми двигателями, каждый мощностью 100 кВт, только на одной тележке. Вторая тележка поддерживающая. Всего 61 вагон. Почти все вагоны В-2 ремонтировались и модернизировались на Мытищинском вагонозаводе. Все остальные модификации вагонов «В» проходили ремонт в ВРМ и депо.

Вагон В-3, моторный, на каждой тележке установлено по два двигателя, каждый мощностью 70 кВт. Всего было поставлено 35 вагонов этой модификации.

Все вагоны имели рабочий (остановочный) тормоз пневматический, с воздействием тормозных колодок на диск, а не на бандаж колеса.

Вагоны В-2 и В-3 имели кабину управления и отличались друг от друга количеством двигателей, электросхемами и аппаратурой. Все вагоны металлические с клепанными (не сварными, как у «А», «Б» и «Г») кузовами и тележками. Внутренняя отделка салона вагонов (пол, потолок, стены, перегородки кабины, рамы дверей и окон) выполнена из дерева - сосны, дуба, бука.

Масса тары: В-1 - 29,5т., В-2 - 30,0т., В-3 - 35,5т. Максимально конструктивная скорость - 60км/ч. К августу 1946 года мастерские восстановили 35 вагонов В-1 и В-3. Вагоны поступали в депо «Северное».

23 мая 1946 года Московскому метрополитену за труд во время войны было присуждено и оставлено на постоянное хранение Знамя Государственного Комитета обороны.

В мае 1948 года в вагоноремонтных мастерских начались работы по переоборудованию первого вагона типа В-1 по новой схеме, разработанный отделом нового подвижного состава Управления (Федоров Г.В., Соколов В.С.).

Вагоны оборудовались отечественными тяговыми двигателями ДК-104 с их использованием в режиме реостатного торможения. Передача вращающего момента с двигателя, подвешенного на тележке, осуществлялась карданной муфтой. Вагон получил индекс «В-4» и после детальных испытаний на линии, схема вагона стала прообразом вагона типа «Д».

20 октября 1948 года, вместо Бородюка П.А., начальником СПС назначают Новохатского Александра Федоровича.

В 1949 году завершилось строительство третьего депо - «Измайлово». Его первым начальником был назначен Голиков В.Д., до этого работавший начальником депо «Северное».

Начальником метрополитена 22 апреля 1949 года был назначен Александр Иванович Ежов, который до этого был главным инженером метрополитена.

1 января 1950 года начал работать первый участок кольцевой линии от станции «Курская» - кольцевая до станции «Парк культуры» (рис.5). Этот и все остальные участки кольцевой линии обслуживали составы депо «Сокол» из вагонов типа «Г».

Второй участок от станции «Курская» до станции «Белорусская» был пущен 30 января 1952 года, а последний 14 марта 1954 года. Общая протяженность Кольцевой линии составила 19,3 км. В конце 1953 года завершилось строительство четвертого метродепо «Красная Пресня». Его первым начальником был назначен работник управления Курганский Н.П. Это депо стало обслуживать Кольцевую линию, а депо «Измайлово» стало обслуживать новый участок («глубокий» Арбат) Арбатско-Покровской линии, пущенной 5 апреля 1953 года. «Мелкий» Арбат (старую линию) от станции «Александровский сад» до станции «Киевская» временно закрыли для движения пассажирских поездов.

С 1 января 1955 года Московский метрополитен вновь передан из МПС в ведение Моссовета. В это время протяженность его четырех линий (Кировско-Фрунзенской, Горьковской, Арбатско-Покровской и Кольцевой) составило 61,3км. и их обслуживало 4 метродепо.

7 ноября 1955 года был введен в эксплуатацию второй метрополитен в стране - Ленинградский. Его первым начальником был назначен Новиков СИ. (третий начальник Мосметро).

29 ноября 1955 года Мосметрополитену присвоили имени В.И. Ленина, и он стал работать по новым (городским) нормам и правилам, как составная часть городского пассажирского транспорта.

8 декабря 1952 года в депо «Сокол» пришел шести вагонный опытный состав из новых вагонов типа «Д», серийный выпуск этих вагонов начался на Мытищинском вагонозаводе в 1956 году. Выпуск вагонов типа «Г» был прекращен. На 1 января 1956 года на метрополитене эксплуатировалось 111 вагонов типа «А», 162 вагона типа «Б», 120 вагонов типа «В», 170 вагонов типа «Г» и 6 вагонов типа «Д».

С начала 1957 года все работники метрополитена, включая депо, стали изучать новые Правила технической эксплуатации метрополитена в замен ПТЭ железных дорог, а также другие нормативные технические инструкции и документы. С 1 июля все документы вошли в действие.

Большим событием явилось проведение XI Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Москве в 1957 году. Были разработаны новые графики движения поездов, так как пассажироперевозки в эти дни были огромными. Московский метрополитен за 15 дней фестиваля перевез 43 миллиона 704 тысячи человек, т.е. почти 3 миллиона в среднем за сутки. Такого показателя еще не было в практике метрополитенов мира с такой протяженностью сети.

Метрополитен, начиная с 1957 года, стал бурно строиться, росла подвижность населения, расширялись границы Москвы, шло строительство новых жилых районов.

1 Мая 1958 года вступила в эксплуатацию Рижская линия от станции «ВДНХ», Длинной 4,5 км. Линию обслуживали составы депо «Красная Пресня».

Это была последняя Сталинская» линия Московского метрополитена, с должной защитой от ядерного оружия, с избытком света и «роскоши» отделки станций, с наземными зданиями вестибюлей. Завершился период «сталинского» отношения к метрополитену, к нуждам и функциям, к его проблемам и оплате труда

метрополитеновцев и к его развитию. Начался «хрущевский» период в развитии Московского метрополитена и его техники.

7 Ноября 1958 года введен в действие первый участок Филевской линии - линии-гибрида электрички и метро. Этот участок линии явился продолжением участка «хрущевского» метро, построенного до войны (Н.С.Хрущев во время строительства этого участка первой линии метро был первым секретарем МКГ партии).

12 января 1959 года был открыт новый участок Кировско-Фрунзенской линии от станции «Спортивная» до станции «Университет» и опять с метромостом, который срочно, не по проекту, а по указанию Хрущева Н.С. «прилепили» снизу к обычному автодорожному мосту. Более того, на мосту разместили станцию «Ленинские горы». Такое «непрофессиональное» отношение к метрополитену и к его метромостам привело к тому, что уже 10 лет метромост и автомост закрыты на капитальный ремонт.

Для Н.С.Хрущева это был уже второй метромост в Москве. Первый был сооружен в 1936-37 годах на первой очереди метро между станцией «Смоленская» и станцией «Киевская», когда Хрущев был первым секретарем Московского комитета партии. А партия тогда решала все вопросы! Этот мост был настоящим железнодорожным мостом, спроектированным и построенным по нормам и правилам железных дорог. Он исправно служит и сегодня и даже от авиабомб в 1941 году.

7 Ноября 1959 года Арбатско-Филевская (так называлась Филевская) линия была продлена от станции «Кутузовская» до станции «Фили» с устройством пересадки на железнодорожную станцию «Фили». Это была линия типичная линия сабвея, а не метрополитена. Рядом со станцией «Фили» размещалась строительная площадка пятого (первого «хрущевского») метродепо «Фили». Эту пятую линию обслуживали составы из вагонов типа «В» депо «Измайлово», в котором формировался коллектив нового метродепо. Начальником депо «Измайлово» работал участник войны, инженер Бутнев А.Х. В этом же депо работал и будущий начальник депо «Фили» и большинство руководителей и специалистов.

Летом 1961 года строительство «Фили» было завершено, в депо пришли составы, а 10 ноября 1961 года первым его начальником был назначен Воробьев И.Ф.

В 1959 году было окончательно решены все вопросы проектирования и строительства шестого метродепо «Калужское». Оно проектировалось также как и депо «Фили», т.е. отстойным ангаром, а не таким, каким должно было быть метродепо по нормам МПС.

3. Проектирование, строительство и становление депо

В августе 1959 года на пустыре, на пересечении Профсоюзной и Каховской улиц, в районе массового жилищного строительства - «Черемушки» строители и монтажники Мосстроя (а не метростроители) начали строительство отстойного цеха и здания производственного персонала депо «Калужское».

Проект депо «Калужское» разработанный проектным институтом «Метрогипротранс» полностью соответствовал требованиям «эпохи Хрущева». Оно строилось из сборных железобетонных конструкций, с минимальным количеством служебных помещений, без цеха для ремонта вагонов, с мизерными ремонтными мастерскими и низким сводом отстойных канав. Предполагалось, что в депо составы будут иметь ночной отстой, и они будут только обслуживаться и убираться. Ремонт (все виды) вагонов будет выполнять депо «Сокол». Заводской ремонт вагоны будут проходить на ЗРЭПСе.

В 1960 году все 12 канав депо были готовы. Служба подвижного состава своим приказом возложило на депо «Сокол» функции по подготовке подвижного состава и кадров. В подготовке кадров оказывали помощь также депо «Красная Пресня» и «Северное». Особую роль отводила СПС депо «Северное», так как в этом депо уже имелся опыт эксплуатации новых вагонов типа «Д», которые должны были работать и в депо «Калужское».

Набор на курсы машинистов и их помощников проводили в депо: «Сокол», «Северное» и «Красная Пресня». Начальники этих депо: «Северное» - Сергеев Д.В., «Сокол» - Соловьев В.В. и «Красная Пресня» - Курганский Н.П. в соответствии с приказом начальника СПС Ежова А.И. были лично ответственны за подготовку кадров для депо «Калужское» и «Фили». Программы подготовки локомотивных бригад этих новых депо разрабатывала СПС во главе с главным инженером А.П.Рогожиным.

Александр Иванович Ежов в октябре 1959 года был освобожден от должности начальника метрополитена и его сменил Александр Федорович Новохацкий, который до этого с 1948 года работал начальником СПС. Будучи подвижником, А.Ф.Новохацкий, став начальником метрополитена, уделял вопросам строительства обоих депо и обеспечению их кадрами и оборудованием самое пристальное внимание.

Начался 1960 год. Строительство Калужской линии и депо «Калужское» несколько замедлилось, т.к. основные силы строителей были сосредоточены на строительстве жилья. Метростроители принимали в этих работах также большое участие. Кроме того, им пришлось наибольшее внимание уделять строительству участка Филевской линии от станции «Фили» до станции «Пионерская» с депо «Фили» и продлению Арбатско-Покровской линии от станции «Измайловский парк» до станции «Первомайская» с эстакадой.

Метрополитен работал и строился. 15 мая 1960 года ему исполнилось 25 лет. 2 февраля 1960 года, впервые в практике одновременно на всех пяти линиях был введен новый график движения поездов. Это было необходимо, в связи с постоянным ростом пассажиропотоков - Москва строилась, раздвигала свои границы, возрастала подвижность людей, росло количество приезжих.

К 15 мая 1960 года протяженность пяти линий метрополитена: Кировско-Фрунзенской (сегодня - Сокольническая - № 1), Горьковско-Замоскворецкой (Замоскворецкая - № 2), Арбатско-Покровской (№ 3), Арбатско-Филевской (Филевская № 4) и Кольцевая (№ 5) достигла 75,6 км, а количество станций — 56, из них 41 станция имела эскалаторы, а 21 станция имела пересадку.

По протяженности линий Московский метрополитен уступал только Нью-Йоркскому, Лондонскому, Парижскому и Берлинскому, а по среднесуточным перевозкам (2 млн. 837,9 тыс. человек) он был третьем в мире, после Нью-Йоркского и Парижского. Удельный вес метрополитена в общегородских перевозках пассажиров общественным транспортом достиг 32,7%. Максимальная частота движения с 14 июня 1959 года составила 40 пар шестивагонных поездов на линии №1. Максимальная скорость движения- 70км/ч., а средняя эксплуатационная- 37,55км/ч., в то время как на трамвае она была- 14,9км/ч.

В четырех депо имелось 985 вагонов, из них 271 вагон типов «А» и «Б», 385 вагонов типа «Г», 120 вагонов типа «В» (немецкие, модернизированные и капитально отремонтированные, трех модификаций: В-1, В-2 и В-3) и 211 вагонов типа «Д» (новые, начало выпуска 1956 года). Пришли на испытания два опытных вагона типа «Е».

6 ноября 1960 года был введен третий метрополитен СССР - Киевский, в строительстве, оснащении и подготовке кадров которого принимал активное участие метрополитен Москвы и его депо.

После пуска в эксплуатацию 13 октября 1961 года участка Филевской линии от станции «Фили» до станции «Пионерская» протяженностью 3,6 км. и участка Арбатско-Покровской линии от станции «Измайловский парк» до станции «Первомайская» длиной 3,8 км, строители свои основные силы перевели на завершение работ на Калужской линии и в депо.

10 ноября 1961 года был назначен первый начальник депо «Фили». Им стал Иван Федорович Воробьев. Шефскую помощь в подготовке кадров и в пуске этого оказывало депо «Измайлово», которое с апреля 1959 года возглавлял Бутнев А.Х.

Наступило время формирования коллектива депо «Калужское». СПС поручило эту работу депо «Сокол», которое тогда возглавлял Соловьев Владимир Васильевич. В этом деле ему оказывали всю возможную помощь и начальник СПС А.И. Ежов и начальник метрополитена И.А. Фиалковский. 10 мая 1962 года по приказу СПС эта работа началась, но еще 20 марта 1962 года машинист депо «Сокол» Н.Ф. Егоров был назначен ответственным за организацию цеха эксплуатации депо «Калужское», а старший мастер В.М. Маевский был назначен ответственным за оснащение депо «Калужское» оборудованием и инвентарем.

28 августа 1962 года Управление метрополитена выделило СПС небольшие средства и штаты для организации еще строящегося депо «Калужское». Его работники размещались в административном здании депо «Сокол».

15 августа 1962 года, начальник метрополитена назначает заместителя начальника депо «Фили» по эксплуатации В.А. Царицына, первым начальником депо «Калужское». Этот день следует считать днем рождения депо. Царицын В.А. стал одним из самых молодых начальников метродепо Московского метрополитена в то время. А ими были такие ветераны- подвижники, как Д.В. Сергеев («Северное»), В.В. Соловьев («Сокол»), А.Х. Бугаев («Измайлово»), Н.П. Курганский («Красная Пресня») и И.Ф. Воробьев («Фили»).

Штат депо «Калужское» вошли: Маевский В.Н.- зам. начальника по ремонту, Воробьев А.М.- зам. начальника по эксплуатации, Смирнов Н.Н. - помощник мастера, машинисты-инструктора: Левит Л.Н., Костиков А.Д., Егоров А.Ф. Грачев Б.И. 1 сентября был назначен мастером комплексной бригады. 15 сентября Царицын пригласил Староверова В.Н. из депо «Красная Пресня» на должность машиниста-инструктора.

17 августа Гусев В.Г., работавший приемщиком подвижного состава был назначен первым начальником производственно-технического отдела депо «Калужское».

13 октября начались обкатки составов и линий, а 7 ноября 1962 года в первом поезде, где машинистом был начальник депо В.А. Царицын, в кабине которого находились Н.С. Хрущев и А.Ф. Новохатский, по линии поехали пассажиры.

Калужская линия от станции «Октябрьская» до станции «Новые Черемушки» длиной 8,1 км. вошла в действие. На линии движение поездов осуществлялось с частотой 30 пар поездов в час.

30 августа 1962 года в распоряжение «Царицыно» было переведено из депо «Северное» - 20 человек, из «Сокола» - 29 человек и из «Красной Пресни» - 14 человек, а 26 сентября в депо «Калужское» было переведено еще 12 человек из «Северного», 20 человек - из «Сокола», по 12 человек из «Измайлово» и «Красной Пресни».

10 октября Василий Михайлович Маявский был назначен заместителем начальника по ремонту, заместителем по эксплуатации работал Алексей Федорович Егоров, в последующем начальник депо «Фили».

В конце 1962 года начальник СПС А.И. Ежов заболел и на его должность был назначен начальник технического отдела Управления, ветеран метрополитена, подвижник, Лев Сергеевич Соколов.

Не легко приходилось руководителям и работникам депо. Оно еще имело массу недоделок, отсутствовала ремонтная база, не было служебно-бытовых помещений. Но депо работало, его составы ежедневно перевозили до 150 тысяч человек.

В марте 1963 года в Управлении метрополитена на улице Разина состоялось расширенное заседание тех. совета метрополитена, на котором присутствовали начальники всех служб и депо, а т.ж. многие инженерно-технические работники метрополитена. Вел заседание главный инженер метрополитена И.А. Фиалковский.

Начальник метрополитена А.Ф. Новохатский доложил о своей командировке во главе группы специалистов в Англию, в Лондон, где они приняли участие в праздновании 100-летнего юбилея со дня начала работы первой в мире подземной железной дороги, которая с 1900 года стала называться «метрополитен». 10 января 1863 года впервые стали ходить пассажирские поезда с паровозом во главе состава.

Александр Федорович сообщил собравшимся, что по техническому управлению метрополитен Москвы не отстает от уровня самой современной в то время новой линии «Виктория», а по архитектуре, чистоте, освещенности и порядку превосходит даже новые линии метро Лондона. Отстает отечественное вагоностроение. Значительное отставание в области радиосвязи, радиооповещения и автоматических системах управления движения поездов. Этим вопросом на метрополитене стали уделять особое внимание. Вот почему 1963 год для Московского метрополитена стал знаменательным годом - начались работы по внедрению автомашиниста. СПС создало в депо «Красная Пресня» в марте 1963 года лабораторию «Автоматики и Электротехники», одновременно на Кольцевой линии начались эксперименты по созданию системы автоматической локомотивной сигнализации с автоматическим регулированием скорости (АЛС с АРС) или АРС, а на станции «Октябрьская» Калужской линии начались испытания системы «авто оборот» поездов.

В конце 1963 года коллектив депо полностью сформировался, работа стабилизировалась, и в основном были устранены недоделки строителей и промахи проектировщиков.

1 июня 1963 года многие работники депо были приглашены на встречу в депо «Сокол», которое отмечало свое 25-летие, присутствовали все начальники депо.

В мае 1963 года в Москве был создан городской партийный комитет по транспорту, суда пригласили на работу начальника депо «Северное» Сергеева Д.В. На его место Новохатский А.Ф. назначил Царицына В.А. Вместо себя Владимир Александрович рекомендовал своего старого знакомого по работе в депо «Измайлово»,

заместителя начальника этого депо по эксплуатации - Болотова В.А. В депо по показателям его работы должность главного инженера не полагалась, поэтому Болотов В.А. пригласил молодого машиниста депо «Измайлово» Гондаревского Е.П., который учился в МИИТе и уже около 10 лет работал на метрополитене, на должности начальника техотдела. Гусев Г.В. был переведен в СПС в это время вместе с Болотовым работали: Маевский В.Я.- зам. по ремонту, Егоров А.Ф.- зам. по эксплуатации. В конце года в депо пришел работать машинистом-инструктором В.Н. Староверов, которого из депо «Красная Пресня» пригласил Царицын В.А.

В конце года Болотов, от имени коллектива депо «Калужское» поздравил начальника депо «Сокол» Соловьева В.В. и главного инженера Быкова П.С. и в их лице всех работников, помогавших пуску и становлению депо «Калужское» с 25-ти летием пуска их депо.

В этом же году начался серийный выпуск новых вагонов типа «Е» и они стали поступать в это депо.

в начале 1964 года работником депо, особенно эксплуатационникам пришлось много поработать, т.к. рядом со зданием депо 15 апреля была пущена в эксплуатацию новая конечная станция «Калужская». Станция размещалась в типовом деповском нефе с выходом на улицу в торце.

В ноябре Болотов, Маевский и Егоров с начальником депо «Северное» (Царицыным В.А.), «Сокол» (Соловьевым В.В.), «Измайлово» (Бугаевым А.Х.), «Красная Пресня» (Поповым В.Н.) и «Фили» (Воробьевым И.Ф.) принял участие в проводах на пенсию ветерана-метрополитена, специалиста-подвижника Федора Петровича Бессемянова, который 12 лет возглавлял технический отдел СПС, а 24 ноября пришло печатное, для многих подвижников и работников депо «Калужское» известие - умер Владимир Васильевич Соловьев, ветеран метро, который в 1937 году пришел в депо «Северное», а с марта 1948 года руководил депо «Сокол». Соловьев В.В., как никто другой, сделал многое для депо «Калужское» и для становления его коллектива. Вместо него начальником депо «Сокол» в начале 1965 года был назначен Серегин К.Я., до этого работавший заместителем начальника депо «Северное».

В марте 1965 года, многие работники депо «Калужское», ранее работавшие в депо «Красная Пресня» были приглашены вместе с Болотовым В.А. на торжества по случаю 10-ти летия с момента образования этого депо. Здесь они познакомились с новинкой-«автомашинистом». Это была первая в СССР полупроводниковая бортовая ЭВМ, которую изготовил по заказу Мосметро Пензенский завод. В депо начались испытания «автомашиниста».

15 мая 1965 года в Управлении метрополитена в Колокольниковом переулке состоялись торжества по случаю 30-й годовщины со дня пуска метро в столице. Начальник метрополитена А.Ф. Новохотский в своем выступлении отметил, что за эти годы сеть линий достигла 109,8км.

Инвентарный парк всех шести метродепо достиг 1406 вагонов, из них типы «А», «Ам», «Б» и «Бм»- 273 работали в депо «Измайлово», 314 вагонов типа «Г» («Сокол» и «Красная Пресня»), 473 вагона типа «Д» («Северное», «Калужское» и «Фили») и 165 новых вагонов типа «Е», «Ем» (только в депо «Сокол»). Вагоны типа «В» были списаны.

В среднем за сутки в 1964 году по всем линиям перевозилось 3 млн.580 тыс. человек.

5 июля 1965 года был пущен новый участок Филевской линии от станции «Пионерская» до станции «Молодежная», а в августе в депо «Фили» на должность начальника был переведен Алексей Федорович Егоров. Вместо него заместителем начальника депо «Калужское» по эксплуатации был назначен Виктор Николаевич Староверов.

В связи с завершением работ по строительству седьмого метродепо «Ждановское» (полный аналог депо «Калужское») на начальника тех. отдела Гондаревского Е.П. были возложены все вопросы подготовки этого депо к пуску. Вместо него начальником тех. отдела был назначен Смирнов Н.Н.

В соответствии с принятой на метрополитене практикой, помощь в пуске депо «Ждановское» оказывали депо «Сокол» и «Калужское».

20 августа 1966 года депо «Ждановское» (сегодня «Выхино») приняло вагоны новой модификации - «Еж». Начальником этого депо был назначен Гондаревский Е.П. и 13 декабря его утвердил Моссовет.

Летом 1966 года на станции Молодежная Филевской линии произошло (впервые в практике Московского метро) крушение поезда. Поезд уходил без пассажиров в тоннель, под оборот, под красный сигнал светофора. Никто не пострадал, но последствия аварии устраняли почти сутки. Этот случай вызвал большой резонанс у жителей города Москвы и даже в мире. По этому было наказано много людей, причастных к этому случаю и его ликвидации. Более того, Моссовет предложил главному инженеру метрополитена подать в отставку — уйти на пенсию, что Фиалковский Игорь Андреевич и сделал 1 сентября 1967 года. Вместо него Моссовет назначил в октябре 1967 года Бакулина Аркадия Сергеевича, работавшего до этого начальником энергоучастка на Московской железной дороге. Так вновь начался на Московском метрополитене «Железнодорожный стиль и методы работы».

В Тбилиси в этом же году был открыт метрополитен (четвертый по счету).

10 октября 1967 года подвижников метрополитена, особенно работников депо «Измайлово», постигло большое горе- преждевременно ушел из жизни Анатолий Хрисанович Бутнев, начальник этого депо с 1959 года, участник Великой Отечественной Войны, высокообразованный человек. Начались кадровые перемещения в депо и в СПС.

Начальник депо «Красная Пресня», ветеран метрополитена, работавший с начала его открытия, Попов В.Н. в марте 1967 года ушел на пенсию.

25 мая 1967 года Моссовет утвердил В.А. Болотова начальником депо «Красная Пресня», а Староверова В.Н. - начальником депо Калужское.

Хорошо зная коллектив и проблемы депо Староверов В.Н., сосредоточил свое внимание на развитии депо и его ремонтной базы. Строители продолжили работы по сооружению цеха подъемочного ремонта, административного трехэтажного здания депо. Был заложен фундамент санатория- профилактория для работников метрополитена.

Депо готовилось к своему пяти летнему юбилею. В августе в депо собрались его первооткрыватели, включая Царицына В.А. и Егорова А.Ф. В гости, приехали начальники депо: «Сокол»- К.Я. Серегин, «Измайлово»- В.М. Платонов, «Красная Пресня» - В.А. Болотов, «Ждановское» - Е.П. Гондаревский.

В начале 1968 года на метрополитене произошло знаковое для подвижников событие- в депо «Красная Пресня» впервые в практике метродепо, установили станок для обточки колесных пар без их выкатки из под вагона, типа «КЖ-20К». Это была очередная веха в ремонте метровагонов.

В июне Староверов от имени всего коллектива депо «Калужское» поздравил своего «родителя» - депо «Сокол» с 30-ти летием со дня его открытия. В этом же году главному инженеру депо «Сокол» был назначен Козин В.И.

В 1958 году были введены новые нормы и правила проектирования, и строительства метрополитена в СССР, в которых в значительной мере были учтены и опыт их проектирования и их эксплуатации. Появился новый пункт, в котором предусматривалось «... при длине линии 20 и более км, должны строиться по ее концам два депо — одно основное и второе - оборотное...». Эта запись в последующем принесла Московскому метрополитену много как положительных, так и отрицательных качеств. С

учетом этих СНиП было спроектировано и строилось восьмое метродепо-«Замоскворецкое», как оборотное депо «Сокол». Оно было введено в эксплуатацию 10 июля 1969 года и имело такие же недостатки, как и все, ранее построенные «Хрущевские» метродепо: «Фили», «Калужское», «Ждановское». В нем не было ни цеха, ни подъемочного ремонта, ни должным образом оснащенных мастерских и ремонтных отделений. Это депо, первым в истории Московского метрополитена, стало структурным подразделением депо «Сокол», а не юридическим лицом. Его возглавил машинист-инструктор Климов А.Н (заместитель начальника депо «Сокол»).

18 сентября 1969 года работники депо «Калужское» проводили на пенсию «калужанина», начальника депо «Фили» Егорова А.Ф. Вместо него начальником «Фили» был назначен Макунов А.Н.

30 сентября на площадке депо было завершено строительство санатория-профилактория метрополитена. В конце года депо получило еще два отстойный корпуса на 10 составов. Они расположились между зданием (нефом), где размещалась станция «Калужское» и действующими корпусами депо. Суммарная вместимость депо достигла 20 составов.

В депо стали поступать вагоны типа «Г», а вагоны «Д» передавались в депо «Фили» и «Измайлово», которому 15 января 1970 года исполнилось 20 лет.

В депо шла подготовка к пуску продления линии от станции «Октябрьская» к центру города, до станции «Площадь Ногина» и к 100-летней годовщине со дня рождения Ленина, а также 35-ти летия с начала работы метрополитена.

На торжественном собрании, прошедшем в управлении начальник метрополитена отметил, что эксплуатационная длина семи линий, достигла 138,2 км. Работает 89 станций - на 57-ми станциях имеются эскалаторы, а 29 - пересадочные.

Инвентарный парк вагонов достиг 1832 единиц, трех типов «Г», «Д» и «Е» модификаций. Было списано 272 вагона типа «А» и «Б», 126 вагонов типа «Б» (три модификации, отремонтированные и модернизированные вагоны берлинского метро) и началось списание вагонов типа «Г». К 100-летию со дня рождения В.И. Ленина около 80 работников депо «Калужское» были награждены юбилейными медалями.

Летом в депо была закончена работа по внедрению централизованной, от компрессорного депо, запятки напорных магистралей составов, вместо их питания от собственных компрессоров вагонов.

15 мая 1970 года метрополитену исполнилось 35 лет. В семи основных депо: «Северное», «Сокол», «Измайлово», «Красная Пресня» («Сталинские») и «Фили», «Калужское», «Ждановское» и в оборотном «Замоскворецкое» («Хрущевские»), эксплуатировалось 1832 вагона типов «Г», «Д» и «Е». В среднем за сутки по всем линиям проходило 7330 поездов со средней скоростью 40,1 км/час. Они расходовали за год на тягу - 556млн.кВт/час.

На Горьковско-Замоскворецкой линии в часы «пик» поезда двигались с интервалом 90 секунд.

Перевозки пассажиров в среднем за сутки в апреле 1970 года составили 4 млн. 460тыс. человек, а удельный вес метро в общегородских перевозках составит 35,8%, при средней дальности поездки - 8,8 км.

В июле 1970 года на Рижской линии, где эксплуатировались вагоны типа «Г», депо «Красная Пресня», была внедрена система автоведения типа САМН, разработки МИИТа.

В октябре 1970 года, в связи с пуском нового участка линии от станции «Октябрьская» до станции «Площадь Ногина» в депо была введена должность главного инженера депо. На эту должность начальник СПС Королев А.И. назначил начальника тех. отдела СПС Панкратова А.П.

В феврале 1971 года, на Горьковско-Замоскворецкой линии, впервые в практике, интервал движения поездов составил 85 секунд. В марте этого года начальником депо «Сокол» был назначен «калужанин» Гондаревский Е.П., а начальником депо «Ждановское», вместо Гондаревского, назначили главного инженера этого депо Гелайко В.В.

31 декабря 1971 года Калужская линия, через центр города, соединилась на станции «Прспект мира» с Рижской линией и получила название Калужско-Рижская линия. Ее длина составила 12 км. На линии стали эксплуатироваться шестивагонные составы из вагонов типа «Еж», с частотой 36 поездов в час. В техническом отделе Управления (начальник Малеев В.В.) начали готовить в соответствии с требованиями СНиП тех. задания на проектирование второго депо (оборотного) - «Свиблово».

4. Проектирование, строительство и становление оборотного депо.

Одновременно с разработкой ТЗ на строительство депо «Свиблово» в 1972 году СПС и депо «Калужское» совместно с институтом «Метрогипротранс» подготовили задание на строительство в депо цеха подъемки, расширения и реконструкции основного депо.

1972 год для метрополитена стал знаменательным - на 2-ом пути Кольцевой линии началось движение поездов с устройствами АРС в одно лицо. В этом же году Управление принимает решение оборудовать в 1973 году всю Калужско-Рижскую линию устройствами автоведения типа САММ. В связи с этим, начальником тех. отдела депо назначают Богомолу Л.И.- специалиста, работника тех. отдела СПС. В депо создают участок поездных устройств автоматики и радио (ПУАР).

На работу в депо на этот участок Панкратов Анатолий Петрович приглашает выпускников МИИТа: Прохорова Илью Алексеевича и Гомзу Ивана Степановича (в последующем зам. начальника СПС по новой технике).

30 декабря 1972 года вступил в строй участок Краснопресненской линии от станции «Баррикадная» до станции «Октябрьское поле». Ее стало обслуживать депо «Красная Пресня» и вагоны типа «Еж-3».

Наступил 1973 год. Завершилось строительство 3-х этажного административно-технического здания в торце депо. По этому случаю в депо приехал, с большой группой работников Управления и СПС, начальник метрополитена А.Ф.Новохацкий. Это было его последнее посещение депо в качестве начальника метро. Уже в марте, под сильным давлением заместителя председателя Моссовета Шелкова Б.А. и не без «помощи» секретарей Парткома и Профкома метрополитена, он подал в отставку - ушел на пенсию.

Александр Федорович ветеран метрополитена. В 1934 году, еще учась в Московском энергетическом институте, он пришел инженером-инспектором по приемке метровагонов в Электротяговый отдел технического управления Метростроя и в 1935 году, вместе с отделом был переведен в Управление метрополитена. Затем работал инженером в Бюро нового подвижного состава Управления. После создания 1 января 1938 года Службы подвижного состава, Новохацкий работает в ее техотделе, а затем в должности заместителя начальника СПС в 1941 году, вместе с оборудованием и метровагонами уезжает в служебную командировку (эвакуацию) в г. Андижан. По возвращении в 1942 году в Москву назначен Главным инженером вагоноремонтных мастерских второй очереди (сегодня ЗРЭПС). С 1948 года работает начальником СПС и в ноябре 1959 года Александра Федоровича, решением Моссовета назначают начальником метрополитена. Он стал пятым, с начала создания 1 ноября 1934 года Московского метрополитена, его начальником. Первым был А.А.Петриковский, вторым - Днепровский В.Я., третьим - Новиков И.С. и четвертым - Ежов А.И. И вот он уходит на пенсию без торжеств и поздравлений.

На должность шестого начальника Мосметро, Моссовет утверждает Легостаева Евгения Арсентьевича, к.т.н., подвижника - электровозника, работавшего до этого заместителем начальника Главного управления локомотивного хозяйства МПС СССР. На метрополитене теперь уже и кончился «метрополитеновский» стиль и метод работы и «де-факто» начался и продолжается еще и сегодня «железнодорожный» период.

Новый начальник стал подбирать и расставлять кадры. Он приглашает В.А.Царицина на должность Главного ревизора по безопасности движения поездов. Вместо него начальником депо «Северное» назначают в январе 1974 года Махина Б.С., до этого работавшего заместителем начальника депо «Красная Пресня» по эксплуатации.

инженером СПС. Все начальники и главные инженеры депо в той или иной степени были его учениками и воспитанниками.

На этом посту его сменил директор ЗРЭПСа Петр Андреевич Кун, метропитеновец с 1952 года.

14 декабря 1973 года Староверов В.Н. от имени всех «калужан» поздравил своего предшественника Болотова В.А., начальника депо «Красная Пресня» с 20-ти летнем со дня создания четвертого метродепо Москвы.

7 марта 1974 года работники депо «Калужское» в том числе и Виктор Николаевич приняли участие в торжествах «родного» для него депо «Красная Пресня».

В этом же месяце Панкратов А.П. был переведен заместителем нового начальника СПС - Гондаревского Е.П. Главным инженером депо был, назначен, Евгений Иванович Павлович, ранее работавший заместителем начальника депо «Фили» по эксплуатации, затем начальником техотдела этого депо, а с 1970 года он работал начальником техотдела СПС. Павлов Е.И. занимался вопросами проектирования депо «Свиблово» и устройств автоматики.

В депо полным ходом шло строительство цеха подъемочного ремонта, оснащение его оборудованием. Одновременно завершилось оборудование вагонов дополнительными автомобильными фарами, что позволяло работать с погашенным рабочим освещением тоннеля, по опыту депо «Калужское» эта работа была выполнена во всех депо, и с ноября 1974 года на всех линиях во время движения поездов рабочее освещение тоннелей отключалось. Оно включалось только тогда, когда в тоннеле появлялись ремонтники. Включение рабочего освещения тоннеля означало для локомотивных бригад, что в тоннеле находятся люди.

В марте 1974 года на Краснопресненской линии от станции «Баррикадная» до станции «Октябрьское поле», которую обслуживало депо «Красная Пресня», произошло еще одно событие, в деле совершенствования технологии эксплуатации поездов метро - введена комплексная система автоматического управления поездом (КСАУП). Пуск первого поезда состоялся в присутствии Министра путей сообщения Б.П.Бещева. Система включила устройства автоведения (автомашинист), АРС с автоматическим контролем и регулированием скорости, поездной радиосвязью на базе радиостанции ЖР-ЗМ, радиоформатор и автооборот. Министр проехал в кресле машиниста по всей линии и поздравил метропитеновцев с новым техническим достижением, сказав: «Вот теперь и я машинистом стал!». КСАУП была сложной, иерархической системой.

В 1974 году в ПУАР приходит электромехаником Лебедев Александр Александрович — сын ветерана, пионера метропитена Александра Павловича Лебедева (начальник поезда, затем машинист депо «Северное» и «Сокол», работник профсоюзного комитета метропитена до конца своих дней). Лебедев А.А. приходит в депо переводом из Службы ЭС.

В 1975 году Лебедева А.А. назначают мастером ПУАР. Депо «Калужское» и его участок ПУАР оказали депо «Красная Пресня» огромную помощь в монтаже и наладке поездных устройств КСАУДП (комплексной системы автоуправления движением поездов) вагонов ЕЖ-3 Краснопресненской линии.

Подобная система в дальнейшем стала внедряться и на Ждановской и на Калужско-Рижской линиях.

14 января 1974 года Царицын В.А. был назначен Главным ревизором по безопасности движения поездов.

12 августа 1974 года был принят в эксплуатацию новый участок Калужской линии от станции «Новые Черемушки» до станции «Беляево» длиной 3,6 км с промежуточной, нормальной станцией «Калужская». Это позволило ликвидировать одноименную

станцию в депо, а неф, где она размещалась, превратить в склад материальных ценностей.

Начался монтаж колесно-фрезерного станка для обточка колесных пар вагонов.

В ноябре на метрополитене ветераны всех депо отметили 40-тие со дня создания первого метродепо СССР - «Северное». В это время начальника СПС Королева А.И. назначают заместителем начальника метрополитена, а на его место приходит начальник депо «Сокол» Гондаревский Е.П., когда-то работавший начальником техотдела депо «Калужское».

Начальником депо «Сокол» назначают Пыльченкова П.С., до этого работавшего главным инженером депо «Ждановское». Это было продолжение кадровой политике нового начальника метрополитена - Легостаева А.Е.

В конце года, в депо «Красная Пресня» начались испытания нового вагона типа «И». Вагон имел кузов из алюминия, систему импульсного тиристорного регулирования и следящее реостатно-рекуперативное торможение. По тому времени это был самый современный метровагон в мире.

В конце декабря 1974 года состоялись проводы начальника депо «Красная Пресня» Болотова В.А. в Чехословакию. Он ехал на Пражский метрополитен, как консультант по эксплуатации и ремонту вагонов, т.к. чехи приобрели советские метровагоны типа «Еж-3».

Вместо Болотова В.А. начальником депо был назначен Панкратов А.П.

1975 год начался в стране и на метрополитене с «совершенствования» структуры и сокращения административно-управленческого персонала. Было ликвидировано ряд Служб, объединили несколько дистанций и создали в феврале 1975 года объединенное депо «Измайлово» (назвав его по-железнодорожному - основным) и, передав в его состав депо «Фили», которое стали именовать «оборотным». Первым начальником такого объединенного депо 12 февраля был назначен начальник депо «Фили» А.Н.Макунов. Начальник депо «Измайлово» Платонов В.Н. ушел в СПС.

Такая практика деления депо на «основное» и «оборотное» продолжалась до 1989 года, когда ее отменил приказами, как негодную, новый восьмой начальник метрополитена Дубченко Е.Г. В качестве исторической справки - под действие этого пункта СНиПа попали: «Замоскворецкое» - основное депо «Сокол», «Выхино» («Ждановское») - основное депо «Планерное», «Новогиреево» - основное депо «Красная Пресня» и «Свиблово» - основное депо «Калужское».

В феврале 1975 года на станции «Площадь Революции» днем произошло чрезвычайное событие, которое оказало на Московский и другие метрополитены огромное влияние на их развитие, их историю и на судьбы десятков тысяч людей.

На этой станции по вине сварщиков метростроя, во время движения поездов, от искры электросварки загорелась пыль на крыше кабины дежурного по станции (построена из дерева в 1938 году). От огня кабины загорелись кабели с битумной изоляцией. Движение поездов прекратили, станцию закрыли на вход. Более 300 человек при их эвакуации по эскалаторам на поверхность, пострадали от дыма и угара. Пожар тушили городские пожарные команды. Буквально через 15 минут к вестибюль) станции, рядом с музеем В.И.Ленина, приехали члены Политбюро: Гришин В.В. - первый секретарь Московского городского комитета партии, Косыгин Н.А. - председатель Совмина СССР и еще более 50 высокопоставленных людей. Пожар потушили за 15 минут. Через 3 часа станцию проветрили, отремонтировали и на следующий день Арбатско-Покровская линия снова, утром, заработала.

Этот пожар на Московском метрополитене (впервые за 40 лет его работы), привел к тому, что было принято решение вновь вернуть все метрополитены страны в систему МПС.

Пожар стал забываться, и метрополитен готовился к своему 40-летнему юбилею. Торжества по этому случаю прошли в депо «Красная Пресня» - 14 и 15 мая. Поздравить метрополитен приехали начальники Ленинградского, Киевского, Тбилисского, Бакинского, Харьковского и Ташкентского (еще строящегося) метрополитенов. На праздничном обеде заместителю председателя Моссовета Б.А.Шелкову (будущему начальнику Главного управления МПС), начальником метрополитена Легостаевым Е.А. было представлено новое, послевоенное поколение начальников депо метрополитена: Б.С.Махин — «Северное», В.С.Пыльченков - «Сокол», А.Н.Макунов — «Измайлово», А.П.Панкратов - «Красная Пресня», В.Н.Староверов - «Калужское», В.П.Данин - «Замоскворецкое» и Б.В.Гелайко — нового депо «Планерное». О работе депо и их руководителях докладывал начальник Службы подвижного состава Е.П.Гондаревский. Гости разъехались и всего через пять дней, 21 мая 1975 года. Постановлением Правительства СССР все метрополитены страны были переведены в МПС. В Министерстве было создано Главное управление метрополитенов. Это означало, что на Московском метрополитене и «де-юре» и «де-факто» начался «железнодорожный» период его работы и развития, а также и в кадровой политике. В Главметро были переведены бывшие работники ряда депо - Павлов Е.И., Серегин К.Я., Жаткина Т.С. и еще более 15 человек, работников Мосметро. Переведен был в Главметрополитен Королев А.И. и назначен главным инженером Главка.

Первым мероприятием Главка стало создание новой конструкции кабин дежурных по станции. Конструкцию новых, негорючих кабин дежурных по станции, предложил главный инженер метрополитена А.С.Бакулин (в 1981 году такие кабины были установлены на всех станциях Московского и других метрополитенов страны).

В депо «Калужское», как и на всех метрополитене, началось изучение железнодорожных ПТЭ и инструкций, а затем сдача экзаменов и т.д. Стали приводить в соответствие с нормами железных дорог техническую документацию, нормы правила, инструкции и другие документы. Метрополитен по статусу стал железной дорогой с соответствующими знаками отличия на форменной одежде и фуражках, всех работников связанных с движением поездов и руководителей.

17 декабря 1975 года соединили через центр две линии: Ждановскую и Краснопресненскую в одну — Ждановско-Краснопресненскую (сегодня Таганско-Краснопресненская). Эту линию стали обслуживать действующее депо «Ждановское» и пущенное 25 декабря депо «Планерное». Оно строилось как основное и «Ждановское» стало оборотным. Гелайко Б.В., начальник депо «Ждановское» был назначен начальником общего депо «Планерное». Депо «Планерное» имело все необходимое для обслуживания метрополитенов: цех подъемки и все остальное, необходимое для депоовских видов ремонта. Это депо стало первым после «хрущевских» нормальным метродепо.

Вместо Павлова Е.И. главным инженером депо «Калужское» был назначен Жлудов В.В.

В феврале секретарем профкома (теперь Дорпрофсоюз) была избрана Л.И.Богомолова, и на ее должность был назначен Воробьев А.М.. Заместителем начальника депо по эксплуатации назначили Гордеева В.А.

В конце 1975 года депо «Калужское» окончательно получило технологические размеры и параметры нормального метродепо: 42 отстойных канавы, современный цех подъемочного ремонта, продувочно-моечная камера. Строилась отдельное здание компрессорной, большой производительности с новыми мощными компрессорами. Депо получило 1-ю категорию по оплате труда руководителей.

На начало 1976 года метрополитен по протяженности своих семи линий - 164,5 км стал третьим метрополитеном мира, протяженность Калужско-Рижской линии составила

23,2 км. Число станций увеличилось с 89 в 1970 до 103, из которых 35 станций имели пересадки. За 1975 год метрополитен перевез 1 млрд. 966,4 млн. пассажиров, а перевозки в среднем за сутки (самое большое в мире) составили 5 млн. 387 тыс. человек, из которых около 1 млн. человек перевозило депо «Калужское». Техническая скорость движения поездов в среднем по метрополитену достигала 480 км/ч (на Калужско-Рижской - 46,8 км/ч). В 5-ти основных депо: «Северное», «Сокол», «Измайлово», «Калужское» и «Планерное» и трех оборотных: «Фили», «Замоскворецкое» и «Ждановское» эксплуатировалось 2300 вагонов, из которых 1420 вагоны «Е» пяти модификаций: Ем, Еж, Ем-508, Ем-509, Е-3. Испытывалось 10 вагонов типа «И» и один шестивагонный состав с импульсом тиристорным регулированием типа «Еи». Эти вагоны сделаны в депо «Фили». В депо «Калужское» эксплуатировалось 365 вагонов типа Ем, Еж.

В январе 1976 года начальника депо «Северное» Махина Б.С. перевели в ревизорский отдел Управления, а на его место заместитель начальника метрополитена Царицын В.А. рекомендовал Виктор Николаевича Староверова и, получив его согласие Главметрополитен 25 мая 1976 года назначил его начальником депо «Северное». Начальником депо «Калужское» 20 мая 1976 года был утвержден Гурьев В.Н., до этого работавший главным инженером депо «Красная Пресня».

В середине года, в связи с тем, что составы депо впервые на метрополитене стали работать на линии при погашенном рабочем освещении тоннелей, необходимо было обеспечить тщательную регулировку дополнительных фар дальнего света вагонов. Это было особенно важно для депо «Калужское», так как на линии работали вагоны типа «Е» разных модификаций. Летом в депо была изготовлена передвижная установка с экраном, что повысило качество фокусировки лучей фар.

В связи с подготовкой к пуску строящегося участка линии от станции «ВДНХ» до станции «Медведково» депо стало получать модернизированные вагоны Ем (производства Мытищинского завода) и Ем-508 (производства Ленинградского вагонозавода).

В ноябре 1976 года, главным инженером депо назначают Алексея Ивановича Колупанского, подвижника, «коренного» метрополитеновца, до этого работавшего в депо «Фили» заместителем начальника СПС по ремонту. В.В.Жлудов уходит снова в МПС. В другую систему уходит заместитель начальника депо по ремонту Порхачев И.А., а на его место назначают Лебедева А.А.

В этом же месяце метрополитен награжден дипломом и памятным знаком занесен на доску Почета, на ВДНХ СССР. Более 50 работников депо были премированы и награждены.

В начале 1977 года, в депо, как на всем метрополитене, началась разработка планов подготовки к Олимпиаде - 80. Подготовка осуществлялась сразу после решения МОК о проведении XXIII-ых Олимпийских игр 1980 года в Москве. Каждая Служба и депо, станция, линия разработали свой план подготовки к играм и работе в дни проведения Олимпиады. Разработало такой план и депо. Он предусматривал в первую очередь подготовку подвижного состава. Намечалось обновить схемы линий, правила пользования метро с выполнением их на русском и английском языках. Производилось переписать объявлений на радиоинформаторах. В эти дни движение поездов должно было выполняться с интервалом 90 секунд, т.е. 40 пар шестивагонных поездов в час.

Началась новая пятилетка. На линии стали эксплуатироваться шестивагонные составы, большинство которых состояли из вагонов типа «Е». Вагоны типа «Д» передавались на Филевскую линию. Продолжали эксплуатироваться вагоны типа «Г».

15 февраля 1971 года, впервые в мировой практике на Горьковско-Замоскворецкой линии, автоблокировка с автостопами, которая была реконструирована,

а система энергоснабжения усилена, поезда из семи вагонов стали ходить с частотой 44 поезда в час.

Начиная с ноября депо, стало готовиться к приемке нового участка Калужской линии от станции «Площадь Ногина» (сегодня - «Китай-Город») до станции «Проспект Мира» длиной 3,2 км.

31 декабря 1971 года по новому участку пошли поезда, и линия получила новое название - Калужско-Рижская, так как в нее вошла Рижская линия.

Рижская линия от станции «Проспект Мира» до станции «ВДНХ» длиной 4,5 км (ранее обслуживало эту линию депо «Красная Пресня» и на ней эксплуатировались вагоны типа «Г»). Кроме того, эта линия и ее вагоны были оборудованы в 1970 году устройствами системы автоведения Московского метрополитена (САММ). Эта система была создана в 1968-1969 г.г. МИИТом и институтом Метрогипротранс. САММ являлась централизованной системой со станционными устройствами и центральным постом управления, оснащенным управляющей ЭВМ. В основу системы был положен не графический принцип управления поездами, а интервальный. Поездные устройства обеспечивали трехступенчатое торможение поезда на станции. Число вагонов в составе увеличили с 5 до 6.

В связи с этим в депо резко возрос объем работы, так как значительно увеличилась пассажироперевозки. Большую помощь депо в этом деле оказывал институт «Метрогипротранс» и особенно его консультант, бывший главный инженер метрополитена И.А.Филаловский.

Расширялась ремонтная база депо, что потребовало усиления роли и значения производственно-технического отдела депо. Начальником этого отдела была назначена в июле 1972 года Богомолова Л.И., которая после окончания МИИТа с 1959 года работала в техотделе депо «Сокол». Затем она работала инженером по пневматике техотдела СПС. Шла плановая замена вагонов типа «Д» и «Г». Богомолова Л.И. заменила Смирнова Н.Н.

В течение 1971-1972 годов контингент ремонтного персонала увеличился на 40%. Пришли новые люди, как правило, без специальностей, не обученные. Шло пополнение из технической школы. Коллектив депо справился с этими проблемами.

15 августа депо отметило 10-ю годовщину со дня создания. Поэтому случаю Староверова поздравили Царицин В.А. (начальник депо «Северное»), Болотов В.А. (депо «Красная Пресня»), Гондаревский Е.П. (депо «Сокол»), Кун П.А. (директор ЗРЭПС), Платонов В.Л. («Измайлово»), Гелайко Б.В. (депо «Ждановское»), Макунов А.Н. (депо «Фили») и начальник СПС Королев А.П. Поэтому случаю более сорок работников были награждены медалями и грамотами, премированы грамотами и ценными подарками.

Осенью 1972 года, впервые в Московском метрополитене, на втором пути Кольцевой линии автоблокировка была дооборудована устройствами АРС и поезда из вагонов типа «Г» стали управлять «в одно лицо» — машинистом без помощника.

В 1972 году Управление и СПС принимают решение оборудовать в 1973 году всю Калужско-Рижскую линию устройствами САММ. В связи с этим в депо «Калужское» создается участок поездных устройств автоматики и радио (ПУАР). Панкратов А.П. приглашает на работу в депо в участок ПУАР выпускников МИИТа: Порхачева Илью Алексеевича и Гомзу Ивана Степановича (в последующем заместитель начальника СПС по автоматике. Сегодня его уже нет в живых).

30 декабря на метрополитене появилась новая Краснопресненская линия, на которой стали работать вагоны типа «Еж-3» из депо «Красная Пресня».

Наступил 1973 год. Завершилось строительство трехэтажного административно-технического здания в торце депо. Поэтому случаю в депо приехал начальник метрополитена Новохацкий А.Ф. с большой группой работников Управления и СПС. Он

осмотрел депо и поблагодарил строителей и работников депо. А уже в марте, под давлением заместителя председателя Моссовета Шелкова Б.А., подал в отставку - ушел на пенсию Александр Федорович - ветеран метрополитена, он пришел на метрополитен в 1934 году из Метростроя. После создания 1 января 1938 года Службы подвижного состава Новохацкий работает в ее техотделе, а затем в должности заместителя начальника СПС в 1941 году, вместе с оборудованием и метровагонами уезжает в служебную командировку (эвакуацию) в город Андижан. По возвращению в 1942 году в Москву назначен главным инженером Вагоноремонтных Мастерских второй очереди (сегодня ЗРЭПС). С 1948 года работает начальником СПС и в ноябре 1959 года Александра Федоровича, решением Моссовета, назначают начальником метрополитена. Он стал пятым, с начала создания 1 ноября 1934 года Московского метрополитена, его начальником.

На должность шестого начальника Мосметро, Моссовет утверждает Легостаева Евгения Арсентьевича, к.т.н., подвижника - электровозника, работавшего до этого заместителем начальника Главного Управления локомотивного хозяйства МПС СССР. На метрополитене теперь уже и начальник, и главный инженер были железнодорожниками, это означало, что кончился «метрополитеновский» стиль и метод работы и «де-факто» начался и продолжится еще и сегодня «железнодорожный» период.

Новый начальник стал подбирать кадры. Он приглашает В.А.Царицына на должность Главного ревизора по безопасности движения поездов. Вместо него начальником депо «Северное» назначают в январе 1974 года Махина Б.С., до этого работавшего заместителем начальника депо «Красная Пресня» по эксплуатации.

В мае 1973 года была введена хорошо оснащенная столовая с залом на 50 посадочных мест, открыт Красный уголок. Все руководители получили небольшие, но удобные рабочие кабинеты. Расширились комнаты отдыха локомотивных бригад.

В этом году в октябре в депо, был принят новый заместитель начальника депо по ремонту В.В.Жлудов. Депо торжественно и тепло проводило на пенсию Василия Михайловича Маевского, ветерана метрополитена. Он пришел 1936 году в депо «Северное». Затем работал в депо «Сокол» и в августе 1962 года был назначен первым заместителем начальника депо «Калужское». Они вместе с первым начальником депо В.А.Царицыным были первооткрывателями шестого метродепо Московского метрополитена. Ветераны уходили на отдых.

В декабре этого же года работники всех депо с большим почетом проводили на пенсию Алексея Петровича Рогожина, который с января 1943 года работал главным инженером СПС. Все начальники и главные инженеры депо в этой или иной степени были его учениками и воспитанниками.

На этом посту его сменил директор ЗРЭПСа Петр Андреевич Кун, метрополитеновец с 1952 года.

7 марта 1974 года многие работники депо «Калужское», в том числе и Виктор Николаевич приняли участие в торжествах «родного» депо «Красная Пресня».

В этом же месяце Панкратов А.П. был переведен заместителем нового начальника СПС. Главным инженером депо был назначен Евгений Иванович Павлов, ранее работавший заместителем начальника депо «Фили» по эксплуатации, затем начальником техотдела этого депо, а с 1970 года он работал начальником техотдела СПС.

В депо полным ходом шло строительство цеха подъемочного ремонта, оснащение его оборудованием. Одновременно завершилось оборудование вагонов дополнительными автомобильными фарами, что позволяло работать с погашенным рабочим освещением тоннеля. По опыту депо «Калужское», эта работа была выполнена во всех депо, и с ноября 1974 года/на всех линиях во время движения поездов рабочее освещение тоннелей отключалось. Оно включалось только тогда, когда в тоннеле появлялись

ремонтники. Включение рабочего освещения тоннеля означало для локомотивных бригад, что в тоннеле находятся люди.

В марте 1974 года на Краснопресненской линии от станции «Баррикадная» до станции «Октябрьское поле», которую обслуживало депо «Красная Пресня» произошло еще одно событие, в деле совершенствования технологии эксплуатации поездов метро - введена комплексная система автоматического управления поездом (КСАУП). Пуск первого поезда состоялся в присутствии Министра путей сообщения Б.П.Бешева.

В 1975 году Лебедева А.А. назначают мастером ПУАР, а затем в 1977 году - старшим мастером. Депо «Калужское» и его участок ПУАР оказали депо «Красная Пресня» огромную помощь в монтаже и наладке поездных устройств КСАУДП (комплексной системы автоуправления движением поездов) вагонов «Еж-3» Краснопресненской линии. Это, более совершенная система, чем САММ, была внедрена в 1974 году. Обе системы были созданы с участием МИИТа.

Аппаратуру для вагонов и станций изготавливал Опытный - электромеханический завод метрополитена (сегодня - мастерские Эскалаторной Службы).

Все работы по внедрению автоматических систем автоуправления возглавлял начальник лаборатории автоматики и радиоэлектроники СПС - к.т.н. Ковалевский Александр Никифорович.

14 января 1974 года Царицын В.А. был назначен Главным ревизором по безопасности движения поездов, а 12 августа Калужская линия была продлена от станции «Новые Черемушки» до станции «Беляево» длиной 3,6 км с промежуточной, нормальной станцией «Калужская». Это позволило ликвидировать одноименную станцию в депо, а неф, где она размещалась, превратить в склад материальных ценностей.

Начался монтаж колесно-фрезерного станка для обточки колесных пар вагонов.

В ноябре на метрополитене ветераны всех депо отметили 40-летие со дня создания первого метродепо СССР — «Северное». В это время начальника СПС Королева А.И. назначают заместителем начальника метрополитена, а на его место приходит начальник депо «Сокол» Е.П.Гондаревский.

Начальником депо «Сокол» назначают Пыльченкова П.С., до этого работавшего главным инженером депо «Ждановское». Это было продолжением кадровой политики нового начальника метрополитена.

В конце года в депо «Красная Пресня» начались испытания нового вагона типа «И». Вагон имел кузов из алюминия, систему импульсного тиристорного регулирования и следящие реостатно-рекуперативное торможение. По тому времени это был один из самых современных метровагонов в мире.

В конце декабря 1974 года состоялись проводы начальника депо «Красная Пресня» Болотова В.А. в Чехословакию. Он ехал на Пражский метрополитен, как консультант по эксплуатации и ремонту вагонов. Вместо Болотова В.А. начальником депо был назначен Панкратов А.П.

1975 год начался в стране и на метрополитене с совершенствования структуры и сокращения административно-управленческого персонала. Было ликвидировано ряд служб, объединили несколько дистанций и создали в феврале 1975 года объединенное депо «Измайлово» (назвав его по железнодорожному - основному) и, передав в его состав депо «Фили», которое стали именовать «оборотным». Первым начальником такого объединенного депо 12 февраля 1975 года был назначен начальник депо «Фили» А.Н.Макунов. Начальник депо «Измайлово» Платонов В.Н. ушел в СПС.

Такая практика деления депо на «основное» и «оборотное», затем была внесена в строительные нормы и правила СНиП и продолжалось до 1989 года, когда ее отменил приказом, как негодную, восьмой начальник метрополитена Дубченко Е.Г.. Это дало

возможность депо «Северное», не получить депо «Черкизово», в качестве своего филиала (депо «Черкизово» было построено в 1990 году).

Под действие этого пункта СНиПа, за время его существования, подали: депо «Замоскворецкое» - основное депо «Сокол», депо «Выхино» («Ждановское») - основное депо «Планерное», депо «Новогиреево» - основное депо «Красная Пресня» и депо «Свиблово» - основное депо «Калужское».

Однако, в марте 1975 года на станции «Площадь Революции» произошло событие, которое оказало на Московский и другие метрополитены СССР огромное влияние на их историю, их развитие, на судьбы десятков тысяч людей. На этой станции, днем во время движения поездов, загорелась деревянная кабина дежурной по станции (построена в 1938 году), а затем и кабели. Пожар возник по вине Метростроя, сварщиков, которые допустили массу нарушений при производстве сварочных работ на крыше этой кабины. Загорелась от искр многолетняя пыль, затем дерево кабины и проходящие рядом кабели с битумной изоляцией. Станцию закрыли. Более 300 человек, при их эвакуации по эскалаторам на поверхность, все это время они находились в чаду и дыму, и пострадали. Пожар погасили через 15 минут. Через 3 часа станцию проветрили, отремонтировали, и на следующий день Арбатско-Покровская линия снова утром заработала. Пошли поезда.

Этот пожар на Московском метрополитене (впервые за 40 лет его работы), привел к тому, что было принято решение вновь вернуть все метрополитены страны в состав МПС. 21 мая 1975 года было создано Главное Управление метрополитенов, которое возглавил, в ранге заместителя Министра, заместитель председателя Исполкома Моссовета - Шелков Б.А.

Приближался юбилей метрополитена. 15 мая 1975 года в депо «Красная Пресня» прошло торжественное собрание, посвященное 40-летию метрополитена.

Поздравить метрополитен приехали начальники Ленинградского, Киевского, Тбилисского, Бакинского, Харьковского и Ташкентского (еще строящегося) метрополитенов. На праздничном обеде заместителю председателя Моссовета Б.А.Шелкову (будущему начальнику Главного управления МПС) начальником метрополитена Легостасвым Е.А. было представлено новое, послевоенное поколение начальников депо метрополитена: Б.С.Махин - «Северное», В.С. Пыльченков - «Сокол», А.Н.Макунов - «Измайлово», А.П.Панкратов - «Красная Пресня», В.Н.Староверов - «Калужское» и Б.В.Гелайко - «Планерное». О депо и их руководителях докладывал начальник Службы подвижного состава Е.К. Гондаревский.

Создание Главного управления метрополитена МПС означало, что на Московском метрополитене и «де-юре» и «де-факто» начался «железнодорожный» период его работы и развития, а также и в кадровой политике.

В депо «Калужское», как и на всем метрополитене, началось изучение железнодорожных ПТЭ и Инструкций, а затем сдача экзаменов и т.д. Стали приводить в соответствие с нормами железных дорог техническую документацию, нормы, правила, инструкции и другие документы. Метрополитен по статусу стал железной дорогой с соответствующими знаками отличия на форменной одежде и фуражках, всех работников связанных с движением поездов и руководителей.

17 декабря 1975 года на метрополитене появилась новая линия, которая соединила через центр две линии: Ждановскую и Краснопресненскую в одну - Ждановско-Краснопресненскую (сегодня - Таганско-Краснопресненская). Эту линию стали обслуживать действующие депо «Ждановское» и пущеное 25 декабря депо «Планерное». Это депо стало основным, а «Ждановское» - («оборотным»). Гелайко Б.В. начальник депо «Ждановское» был назначен начальником общего депо «Планерное».

Депо «Планерное» уже было построено, как основное, имеющее цех подъемки и все остальное, необходимое для деповских видов ремонта.

В 1975 году в Главметрополитен, в августе, был переведен Павлов Е.И., а вместо него главным инженером был назначен Жудов В.В.

В феврале секретарем Дорпрофсожа (так стал называться профсоюзный комитет) было избрана Л.И.Богомолова и на ее должность, был назначен Воробьев А.М. Заместителем начальника депо по эксплуатации назначили Гордеева В.А.

В конце 1975 года депо «Калужское» окончательно получило технологические размеры и параметры нормального метродепо. 42 отстойных канавы, современный цех подъемочного ремонта, продувочно-моечную камеру. Строилось отдельное здание компрессорной, большой производительности с новыми мощными компрессорами. Депо получило I категорию по оплате труда руководителей.

На начало 1976 года метрополитен по протяженности своих семи линий - 164,5 км стал третьим метрополитеном мира. Протяженность Калужско-Рижской - составила 23,2 км. В 5 основных депо «Северное», «Сокол», «Измайлово», «Калужское» и «Планерное» и трех оборотных: «Фили», «Замоскворецкое» и «Ждановское» эксплуатировалось 2300 вагонов, из которых 1420 вагонов типа «Е» пяти модификаций: Ем, Еж, Ем-508, Ем-509, Еж-3. Испытывалось 10 вагонов типа «И» и один шестивагонный состав с импульсным тиристорным регулированием типа «Еи». Эти вагоны были сделаны в депо «Фили». В депо «Калужское» эксплуатировалось 365 вагонов типа «Ем», «Еж».

В январе 1976 года начальника депо «Северное» Махина Б.С. перевели в ревизорский отдел Управления, а на его место заместитель начальника метрополитена Царицын В.А. рекомендовал Виктора Николаевича Староверова, и получив его согласие, Главметрополитен 25 мая 1976 года назначил его начальником депо «Северное». Начальником депо «Калужское» был утвержден Гурьевич В.И., работавшего главным инженером депо «Красная Пресня», а затем заместителем начальника СПС.

В 1976 году в депо как и на всем Московском метрополитене и других метрополитенах СССР, началось изучение новых, железнодорожных ПТЭ и других инструкций, а затем сдача экзаменов и т.д. Вводилась новая, тоже железнодорожная форма. Приводилась в соответствие с нормами МПС техническая документация, нормы, правила, инструкции и другие документы. Метрополитен по статусу стал железной дорогой с соответствующими знаками отличия на кителях, рубашках и фуражках.

В течении 1976 года - 1977 года объемы ремонта вагонов депо и для других депо метрополитена были увеличены на 15%.

В середине 1976 года, в связи с тем, что составы депо, впервые на метрополитене стали работать на линии при погашенном рабочем освещении тоннелей, необходимо было обеспечить тщательную регулировку дополнительных фар дальнего света вагонов. Это было особенно важно для депо «Калужское», так как на линии работали вагоны типа «Е» разных модификаций. Летом, в депо была изготовлена передвижная установка с экраном, что повысило качество регулировки фокусировки лучей фар.

В связи с увеличением объемов работ по оборудованию вагонов поездов устройствами автоматики был усилен участок ПУАР. Старшим мастером этого участка 25 октября 1976 года был назначен Лебедев А.А., а мастером электромеханик Горский Ю.А.

В связи с подготовкой к пуску строящегося участка линии от станции «ВДНХ» до станции «Медведково» депо стало получать модернизированные вагоны «Ем» (производства Мытищинского завода) и «Ем-508» (производства Ленинградского вагонозавода).

В ноябре 1976 года, главным инженером депо назначают Алексея Ивановича Колупанского, подвижника, коренного метрополитеновца, до этого работавшего в депо «Фили» и затем заместителем начальника СПС по ремонту. В.В.Жудов уходит в МПС на Московскую железную дорогу. В другую систему уходит заместитель начальника депо по ремонту Порхачев И.А., а на его место назначают Иванова А.В.

В этом же месяце метрополитен награжден дипломом и памятным значком и занесен на Доску Почета, на ВДНХ СССР. Более 50 работников в депо были премированы и награждены.

В начале 1977 года, в депо, как на всем метрополитене, началась разработка планов подготовки к Олимпиаде - 80. Подготовка осуществлялась сразу после решения МОК о проведении XXII-ых Летних Олимпийских игр 1980 года в Москве. Разработало такой план и депо. Он предусматривал в первую очередь подготовку подвижного состава. Намечалось обновить схемы линий, правила пользования метро с выполнением на русском и английском языках. Проводилось перезапись объявлений на радионинформаторах. В эти дни движение поездов должно было выполняться с интервалом 90 секунд, то есть 40 пар шестивагонных поездов в час.

В этом же году на метрополитене, в депо «Красная Пресня» пришли новые, более современные вагоны 81-717 (головной, с кабиной управления) и 81-714 (без кабины управления, но с пультом для маневров). Обе модели имеют по 4 двигателя мощностью 140 кВт, с тиристорным регулированием поля, с использованием полупроводникового преобразователя. Салон вагона освещался люминесцентными лампами, с их питанием от полупроводникового преобразователя. Он же используется для подзарядки аккумуляторной батареи. В 1978 году начался серийный выпуск этих моделей вагонов, и они стали поступать в Прагу и в депо «Красная Пресня». К открытию Олимпиады-80 метрополитен получил 210 таких вагонов, что позволило заменить в депо «Красная Пресня» все вагоны типа «Г», а депо «Калужское» также получило новые модификации вагонов типа «Е», «Ем», «Еж» (производства Мытищинского машзавода). В

В июне 1977 года начальник СПС Гондаревский Е.П. («калужанин») был направлен Главметрополитеном в командировку, в г. Ташкент, помогать ему в подготовке подвижного состава и депо к эксплуатации.

11 ноября 1977 года седьмой метрополитен страны принял первых пассажиров.

Начальником СПС в июле 1977 года был назначен Макунов А.Н., бывший начальник депо «Измайлово».

В феврале 1978 года новое депо было в основном построено. Благодаря усилиям Колупанского А.И., Воробьева А.М., СПС и технического отдела Управления депо «Свиблово» строилось, если не как «основное», то по крайней мере «полуоборотным». Оно имело два нефа на девять путей, моечно-продувочную камеру, набор всех ремонтных участков, 3-х этажный административный корпус, в котором был встроены блок-пост. Имелась своя, встроенная в здание депо тягово-понижительная подстанция и был сооружен отдельный блок теплоузла. Работами по строительству депо «Свиблово», его мотодепо и по оснащению их оборудованием занимался машинист-инструктор Василий Андреевич Творогов, которого начальник депо Гуревич В.И. назначил ответственным за строительство и подготовку депо «Свиблово» к пуску. Был также назначен новый заместитель начальника депо «Калужское» по эксплуатации - Завьялов А.В.

Творогов В.А. - ветеран депо «Калужское», в сентябре 1962 года, он в числе открывателей депо: Царицына В.А., Маевского В.М., Егорова А.Ф. был переведен из депо «Сокол». В середине 1979 года Творогова В.А. перевели в строящееся депо «Новогиреево».

Коллектив депо активно занимался вопросами строительства депо «Свиблово», подготовкой подвижного состава с учетом новых норм допусков и износов оборудования электрического подвижного состава.

28 сентября 1978 года депо «Свиблово» и новый участок Калужско-Рижской линии от станции «ВДНХ» до станции «Медведково» длиной 8,1 км были введены в эксплуатацию, а 30 сентября был подписан акт приемки депо «Свиблово».

5. Два депо - один коллектив.

С этого момента работой объединенного депо «Калужское», состоящего из основного депо «Свиблово», руководили люди, фамилии которых приведены в таблице.

Годы	Начальник	Главный инженер	Заместители по:		Начальник ПТО
			эксплуатации	депо «Свиблово»	
1979	4. Гуревич В.И. май 76- янв. 79	4. Колупанский А.И. янв. 77-нояб. 81	5. Завьялов А.В. май 78-март 79 6. Великанов В.А. март 79-дек. 87		5. Воробьев А.М. июль 76-сен. 79
	6. Осипов В.П. окт. 79-сен. 81				
1980		5. Осипов В.П. окт. 81-сен. 83		1. Лебедев А.А. янв. 80-янв. 89	7. Назаров В.И. янв. 82-апр. 83
		6. Гусев Н.А. сен. 83-янв. 89	7. Керст В.И. дек. 87-апр. 89		8. Козина И.Н. май 83-май 88
1988	6. Великанов В.А. янв. 88-нояб. 88				9. Носов А.В. май 88-фев. 89

Протяженность всей Калужско-Рижской линии от станции «Медведково» до станции «Беляево» составила 30,6 км. Она стала в этот год самой протяженной линией Московского метрополитена. Инвентарный парк вагонов двух депо достиг почти 400 вагонов, а число составов стало - 46. Ежедневно линия перевозила 326,7 млн. человек.

К концу 1978 года депо «Калужское», его коллектив и начальник стали еще чаще подвергаться критике со стороны СПС, начальника метрополитена Е.А. Легостаева, а также Главметрополитена. Все это вынудило Гуревича В.И. согласиться с предложением Мытищинского вагонозавода занять должность заместителя Главного конструктора по метровагонам. В начале 1979 года переводом он ушел в конструкторское бюро ММЗ. Исполняющим обязанности начальника депо «Калужское» (по рекомендации начальника СПС Макунова А.Н.) в январе 1979 года был назначен Шаров Г.Н., переведенный из депо «Измайлово».

Придя в депо в первые числа января, еще формально не став его начальником, Шаров резко «омолаживает» руководящий состав обоих депо.

Вместо ушедшего в строящееся депо «Новогиреево» Творогова В.А. он назначает Лебедева А.А. молодого грамотного специалиста и организатора своим заместителем по депо «Свиблово». Заместителем по эксплуатации, вместо Завьялова А.В., в марте 1979 года, назначают молодого эксплуататора из депо «Сокол» В.В. Великанова. В это же время заместителем начальника депо по ремонту назначают Губанова В.В.

В депо полным ходом шла подготовка к Олимпийским играм-80. Обновлялась внутривагонная визуальная (пластиковые схемы и правила на двух языках, развернутые схемы линии над окнами) и звуковая (радионформаторы).

Однако, 15 апреля 1979 года, на перегоне станций Автозаводская - станция Коломенская в тоннеле, перед выездом на метрополитеном произошло большое крушение поезда с пассажирами. В результате этого пять кузовов вагонов упали на путь. В результате удара ушибы, переломы, увечья получили более 200 человек, но не было не одного смертельного исхода.

На основании работы государственной комиссии по расследованию аварии, Главметрополитен разработал план мероприятий по изменению силовой системы конструкции тележек типа «Е» всех модификаций.

Все депо, где эксплуатировались вагоны «Е» срочно приступили к выполнению этой сложной и трудоемкой работы. В депо «Калужское» эти работы были выполнены лишь к середине 1980 года.

28 августа 1979 года начальник депо «Измайлово» Гондаревский Е.П. пригласил Шарова Г.Н., Колупанского А.И. и еще 10 работников депо «Калужское» - бывших «измайловцев» на встречу по случаю 30-ти летия с того дня, когда было фактически открыто депо «Измайлово» - назначен его первый начальник - Голиков Виктор Дмитриевич. Ветераны депо, в том числе начальник СПС - Макунов А.Н., начальник техотдела СПС, ранее начальник депо «Измайлово» Платонов В.Н., начальник депо «Сокол» Сапрыкин А.А. и работники других депо вспоминали историю создания депо.

Его коллектив родился уже в 1944 году в депо «Сокол», и его возглавил тогда машинист-инструктор депо «Сокол» в качестве временно исполняющего обязанности начальника Измайловского депо (так это депо тогда называлось). За тем эти обязанности были возложены на работников депо «Сокол»: с 1946 года по 1948 год Соловьев В.В. (до своего назначения был начальником депо «Сокол»); с 1948 года по 22 августа 1949 года Быков П.С. (впоследствии гл. инженер депо «Сокол»). Вспоминали и Швецова Л.А. - машиниста-инструктора «Сокола», который фактически принимал «Измайлово» в эксплуатацию и стал первым заместителем Голикова В.Д. по эксплуатации.

Время идет, стареют и люди и техника.

В сентябре, в связи с моральным и физическим износом, по приказам Главметрополитена, на всех составах обоих депо была отключена аппаратура автосведения и началась подготовка к введению на линии 40-ка парного графика поездов.

Прошло лето. В отпусках отдохнуло большинство руководителей. И вот, как это было принято в МПС («железнодорожный» метод работы с кадрами) в сентябре в Главметрополитене, в связи с крушением поезда на станции Автозаводская, а так же по ряду субъективных причин, принимает решение освободить Легостаева Евгения Арсентьевича от обязанности начальника метрополитена с 9 октября. Обязанности начальника были возложены на главного инженера метрополитена Аркадия Сергеевича Бакулина.

12 декабря начальником 11 метродепо «Новогиреево» был назначен заместитель начальника депо «Планерное» по эксплуатации Игорь Иванович Коцарь.

В соответствии с приказом Министра путей сообщения 21 декабря 1979 года начальником метрополитена был назначен Юрий Васильевич Сенюшкин. Железнодорожник, много лет работавший на московской дороге, заместитель начальника Главного управления локомотивного хозяйства МПС. «Железнодорожный» период в жизни и работе метрополитена.

30 декабря 1979 года в эксплуатацию была введена Калининская линия. Она стала первой линией в СССР с автоматическим управлением из Центрального пункта нового инженерного корпуса на Проспекте Мира. Напольная аппаратура линии позволяла работать с «не горящими» светофорами автоблокировки в «одно» лицо.

Наступил год олимпиады - 80. Депо Калужское сумело достойно подготовиться и отработать в дни олимпиады, за что как и метрополитен в целом, получило благодарственное письмо от Оргкомитета Олимпиады. Около 50 работников обоих депо были награждены и премированы. Метрополитену был вручен Памятный вымпел Оргкомитета олимпиады-80.

8 января 1980 года Шаров Г.Н. назначает Лебедева А.А. своим заместителем по депо «Свиблово» и учитывая его организаторские способности устанавливает этому подразделению статус почти самостоятельного депо. Депо «Свиблово» получило свои 16 маршрутов из 36 составов обоих депо и в нем был организован ремонт вагонов в объеме от ТО-1 до ТР-2. Александр Александрович совместно со старшим мастером РСУ

Заболотским Геннадием Константиновичем сумели в кратчайшие сроки запустить и работу почти все ремонтные отделения депо «Свиблово». Здесь очень пригодился опыт и знания Заболотского Г.К. - технолога по электрооборудованию, полученный им в закрытом предприятии, до перехода его в 1977 году в депо.

Во главе комплексной бригады депо «Свиблово» Лебедев А.А. рекомендовал назначить старшего мастера Александра Федоровича Попова.

После завершения Олимпийских игр на Калужско-Рижской линии произошло еще одно загорание подвижного состава. Во время движения поезда на перегоне станции «Третьяковская»- «Октябрьская» произошло замыкание в аккумуляторной батарее системы автоведения. Загорелся ее деревянный ящик. Машинист привел поезд на станцию, высадил пассажиров и при помощи ручного огнетушителя пытался погасить огонь. Однако, это ему не удалось. Машинист и прибывший к этому времени машинист-инструктор, увели поезд со станции в тупик. В тупиках они остановились рядом с вентиляционной шахтой, и мощные потоки воздуха раздули огонь. Загорелись краска кузова одного вагона, затем второго. Через 10-15 минут прибыли пожарные команды города и они погасили пожар. Сгорело за это время 5 вагонов. Никто из людей не пострадал. Этот пожар особенно скорость его распространения, заставил СПС и Мытищинский вагонозавод провести эксперимент по искусственному поджиганию вагона типа «Е». Эксперимент проводился на тракционных путях депо «Свиблово». Опыт проводился под руководством главного инженера СПС Петра Андреевича Куна с участием ученых ВНИЖТ и пожарного НИИ. Вагон полностью сгорел за 10 минут, после того, как был подожжен керосин разлитый на полу салона. Эксперимент показал, что вагон типа «Е» имеет низкую пожарную стойкость, большую горячую нагрузку. Все это заставило разработчиков метровагонов и его оборудования, принять срочные меры по увеличению пожарной безопасности новых вагонов 81-717, 81-714 и разработать соответствующие нормы их проектирования и эксплуатации. Новые вагоны, изготовленные с учетом этих норм пожаробезопасности, получил индекс 81-717.5 и 81-714.5, и их серийный выпуск продолжается до настоящего времени. Ранее выпущенные вагоны прошли противопожарную модернизацию.

В связи с пожаром было наказано много разработчиков вагонов и эксплуатационников. Начальника СПС Макунова А.Н. сместили с должности, и вместо него был назначен начальник депо «Красная Пресня» (ранее калужанин) Валентин Алексеевич Болотов. По распоряжению Главметрополитена в ноябре 1980 года было отключено автоведение. 5 ноября была, наконец-то, введена в эксплуатацию станция «Шаболовская».

45 год со дня рождения оказался для Московского метрополитена знаменательным. По протяженности сети своих 8-ми линий (184 км) он стал 4-м в мире (из 69 метрополитенов 30 городов мира), а по объему годовых перевозок (2 млрд. 318 млн. человек) он уже с 1965 года был первым. В этом году в его 11-ти электродепо на 1 января 1980 года в инвентарном парке имелось 1807 вагонов старых типов: «Г», «Д», «Е» - 5-ти модификаций и около 200 вагонов нового типа 81-717, 81-714.

По результатам талонного обследования, проведенного 19 марта 1980 года в этот день услугами метрополитена воспользовалось 7 млн. 376 тыс. человек, в том числе поездками Калужско-Рижской линии было перевезено 408,7 млн. человек. За год 67 составов 2-х депо перевезли 2,5 млрд. пассажиров.

В августе, главный инженер депо «Измайлово» Николай Алексеевич Гусев согласился с предложением Геннадия Николаевича стать его заместителем по ремонту. Он заменил ветерана метрополитена Губанова В.В.

В этом же месяце, до ухода в отпуск, Шаров Г.Н. от имени коллектива депо поздравил начальника депо «Планерное» Гелайко Б.В. с 15 годовщиной образования их оборотного депо «Ждановское» (сегодня - «Выхино»).

В октябре 1981 года, вместо ушедшего в МПС Алексея Ивановича Колупанского, ветерана-подвижника, главным инженером депо был назначен начальник производственно-технического отдела Осипов Владимир Петрович.

К руководству депо пришли молодые специалисты - метрополитеновцы, подвижники во втором поколении.

В конце 1981 года Лебедев А.А. вместе с Заболотским Г.К. и работниками депо «Свиблово» сумели ввести в эксплуатацию мотодепо и, что было тогда весьма модно, соорудить в нем оздоровительно-гигиенический комплекс. В то время ОГК был лучшим на Мосметро, имело две парильные - «сухую» (финскую) и «Мокрую» (русскую), бассейн и отличную комнату отдыха. Такая забота о людях, в последующем, сыграла свое небольшое, но положительное значение на выборах начальника депо «Свиблово».

Первая «помывка» состоялась в день ленинского субботника в апреле 1982 года. В этот день, Лебедев А.А. и все мастера депо «Свиблово» - сумели первыми оценить значение ОГК.

В январе 1982 года переводом из депо «Замоскворецкое» начальником ПТО был назначен В.И.Назаров, инженер-рационализатор по своей натуре, один из разработчиков норм и допусков для эксплуатации метровагонов. Лебедев А.А. с поддержкой и помощью Осипова В.П., Гусева Н.А. и Назарова В.И. начали работы по оборудованию вагонов обоих депо поездными устройствами АРС. Шло также обучение локомотивных бригад, чем в основном занимался зам. начальника депо по эксплуатации В.А.Великанов. Первый этап работ был завершен к 20-ти летию со дня создания депо 18 августа 1982 года. На торжества по этому случаю приехали «калужане» - Царицин В.А., Староверов В.Н., Болотов В.А., Козин В.И., Гондаревский Е.П. и еще около 50 человек, работников других депо, СПС, Управления. Участие в торжествах принял начальник метрополитена Ю.В.Сенюшкин.

В обоих депо полным ходом шли работы по оборудованию вагонов поездными устройствами АРС и началась подготовка к внедрению новых режимов движения поездов в 42-х парном графике семивагонными составами. Организовал эту работу и руководил ею Великанов В.А.

Б начале февраля 1983 года, при непосредственном и активном участии Гусева Н.А., Назарова В.И. и Гривапша А.Д. была разработана и внедрена впервые на метрополитене технология изготовления деталей карданной муфты вагонов типа «Е» из полимерных материалов.

Оборудование вагонов устройствами АРС и перемонтаж схемы выполнялся по-составно, с проверкой работы состава с двух сторон (из обеих кабин управления). Отлаженные составы, после обкатки, выдавались на линию в нормальный график движения с пассажирами, но пока с работой в «два лица» - с помощником машиниста.

В апреле 1983 года СПС перевела Назарова В.И. в технический отдел Службы, а вместо него, начальником отдела была назначена Инна Николаевна Козина, выпускница Московского энергетического института, после окончания которого, она работала инженером по электрооборудованию в депо «Северное». Предложение Шарова Г.Н. Козиной И.Н. возглавить техотдел депо, было связано с тем, что она была не только электромехаником по подвижному составу, но имела знания в области автоматики. А депо представляло в ближайшие годы перейти на управление поездами и в «одно лицо».

С 1 июня депо стало работать в режиме 42-х парного графика движения, притом достаточно успешно. С учетом этого и принимая во внимание успешную работу всего

коллектива депо, Министр путей сообщения 12 июля 1983 года награждал - Геннадия Николаевича Шарова знаком «Почетный железнодорожник».

В сентябре 1983 года Осипову В.П. предлагают возглавить еще строящееся 12-е депо «Варшавское». Вместо него Н.А.Гусева 27 сентября 1983 года назначают главным инженером депо, а Смалков В.В. становится заместителем начальника депо по ремонту.

В октябре во всех депо стало известно, что впервые в практике метрополитенов СССР на Ждановско-Краснопресненской линии началась эксплуатация 8-IVN вагонных составов с частотой движения 40 пар в час.

4 ноября 1983 года «калужане» поздравили Осипова В.П. с началом эксплуатации девятой линии Московского метрополитена — Серпуховской.

В декабре 1983 года, из-за разногласий с начальником метрополитена Сениошкиным Ю.В. по вопросам о роли Службы подвижного состава в вопросах руководства всеми электродепо, ушел в Главметрополитен МПС Валентин Алексеевич Болотов (сегодня директор музея Московского метрополитена). Вместо него начальником СПС был назначен Коцарь Игорь Иванович.

В начале 1984 года цех эксплуатации, во главе с Великановым В.А. по итогам соревнования, был признан лучшим на Московском метрополитене и депо «Калужское» продолжило соревнование за присвоение звания - «Образцовое». Почетное звание «Предприятие коммунистического труда» депо было присвоено еще в 1968 году.

В марте Шаров Г.Н. поздравил бывшего «калужанина», теперь начальника депо «Сокол» Козина В.И. с пуском нового участка Замоскворецкой линии и 15-летием со дня пуска в эксплуатацию депо «Замоскворецкое».

В этом же месяце, Геннадий Николаевич, вместе с Н.А.Гусевым и еще с несколькими работниками депо «Калужское» бывшими «измайловцами» были гостями у начальника депо «Красная Пресня» А.Н.Макунова (тоже «измайловец») по случаю 30-летия со дня открытия этого депо.

15 мая в депо «Калужское» отмечали день рождения Московского метрополитена и поздравили Владимира Аркадьевича Великанова с награждением его знаком «Почетный железнодорожник», за его большой вклад в работу депо и за организацию движения поездов по 42-му парному графику.

В начале июня 1984 года в Минск депо отправило последний стенд для проверки пневмоприборов. 25 июня введен в эксплуатацию 9-ый метрополитен СССР, а работники депо «Калужское» получили благодарность от метрополитеновцев столицы Белоруссии.

В электродепо старший мастер комплексной бригады А.Д.Гривапш машинист Н.Л.Вершинин и машинист-инструктор В.Н.Киргет проявили инициативу и взяли на сохранность свои составы и технику.

Электродепо стало опорным предприятием Московского метрополитена по улучшению охраны труда и техники безопасности. Под руководством техотдела в депо оборудован кабинет по технике безопасности.

В октябре в депо введен нагрудный значок «Работник электродепо «Калужское».

В этом же году работники депо и СПС тепло проводили на пенсию бывшего первого начальника депо «Калужское» Царицына Владимира Александровича.

Начался 1985год - год 50-ти летия первого метрополитена СССР.

В депо все более широко распространялся метод бригадной ответственности. 36 работников депо завоевали право трудиться с личным клеймом качества ремонта. В оборотном депо «Свиблово» введен в эксплуатацию станок А-41. В депо, по инициативе Гусева Н.А. и Великанова В.А., создан один из лучших в СПС технический кабинет, где машинисты изучают новые вагоны и аппаратуру АРС, повышают свою квалификацию. Руководил кабинетом машинист-инструктор А.Н.Деревнин, выпускник МЭИ.

К 50-летию метрополитена в депо «Калужское» внедрена система регенерации щелочного электролита, что было сделано на метрополитене впервые.

В марте месяце в руководстве метрополитена произошло существенные изменения. Главный инженер метрополитена Аркадий Сергеевич Бакулин был направлен на Пражский метрополитен консультантом, а вместо него был назначен Виктор Яковлевич Громов, до этого работавшего начальником Службы энергоснабжения. Вместо В.А.Царицына, заместителем начальника метрополитена по подвижному составу был назначен «калужанин» Е.П.Гондаревский.

Приближался юбилей метро. 13 мая Указом Президиума Совета СССР Московский метрополитен был награжден Орденом Трудового Красного Знамени.

На 1 января 1985 года метрополитен включал 7 основных («Северное», «Сокол», «Измайлово», «Красная Пресня», «Калужское», «Планерное», «Варшавское») и 4 оборотных депо («Фили», «Замоскворецкое», «Свиблово» и «Новогиреево»). На линия все депо выдавали 376 составов.

По случаю юбилея многие работники депо были награждены медалями, грамотами и премированы. Среди них Шаров Г.Н. награжден медалью «За трудовую доблесть», а машинист-инструктор Дмитриев В.Я. награжден Орденом Трудовой Славы 3 степени.

В стране началась перестройка — новое слово, произнесенное на Апрельском Пленуме ЦК. В депо стали изучать новые ПТЭ и Инструкции, утвержденные МПС 20 февраля 1985 года, а коллектив эксплуатационников депо, во главе В.А.Великановым, по итогам соревнования в честь 50-летия метрополитена награжден Дипломом и денежной премией.

В депо «Калужское» началась подготовка к замене вагонов типа «Е» на новые 81-717, 81-714 с устройствами АРС, а в СПС произошли изменения в техническом руководстве. Главный инженер Службы - Домешек Виктор Рувимович ушел на пенсию, а 18 октября его сменил начальник депо «Планерное» Гелайко Б.В. Начальником депо «Планерное» был назначен заместитель начальника депо «Красная Пресня» по эксплуатации - Владимир Павлович Миронов.

В связи со строительством участка Серпуховской линии от станции «Серпуховская» до станции «Боровицкая» линия получила название «Серпуховско-Тимирязевская». Калининская линия была продлена в центр до станции «Третьяковская» и получила пересадку на Калужско-Рижскую линию. Это была станция нового типа - совмещенная.

В августе, впервые в мировой практике на Замоскворецкой линии стали эксплуатироваться 8-ми вагонные составы с частотой 40 поездов в час и в «одно лицо» с централизованным управлением из диспетчерского центра Инженерного корпуса метрополитена. Такая же система намечалась к внедрению и на Калужско-Рижской линии, после замены вагонов типа «Е» на новые.

Методы работы начальника метрополитена Ю.В.Сенюшкина с кадрами, в основном командные, стали более нетерпимыми, и они вошли в противоречие с решениями XXVII съезда. Учитывая это, Главметрополитен освобождает его от должности и направляет Сенюшкина консультантом в Прагу. Вместо него, 12 сентября 1986 года МПС назначает Евгения Григорьевича Дубченко восьмым начальником метрополитена. До этого он работал заместителем начальника Главного управления МПС по локомотивному хозяйству.

В депо Калужское стали, на конец-то, поступать новые вагоны улучшенной модели 81-717.5. Первый состав этих вагонов вышел на линию 1 октября. Его обслуживали машинисты и помощники машинистов, которых готовил, учил и наставлял машинист-инструктор Аносов Виктор Петрович, ветеран депо (с 1972года, помощник

машиниста), один из тех, кто уже хорошо знал новый вагон и его устройства, включая АРС. В депо «Свиблово» продолжали эксплуатироваться вагоны «Е» и даже «Г».

Весь коллектив обоих депо стал изучать новый вагон, отрабатывать технологию его ремонта и режимы вождения. В ноябре, при ремонте тележек вагонов «Е», внедрили рацпредложение инженера техотдела Носова А.В. «Способ заварки продольных балок рамы тележек». Это позволило повысить качество ремонта, сократить затраты и увеличить срок службы тележек.

29 ноября, коллега Шарова Г.Н., начальник депо «Измайлово» был назначен заместитель начальника этого депо по эксплуатации Лобанов В.М.

В конце декабря начальник СПС Коцарь И.И. перешел на поездную работу. Начальником СПС был назначен молодой начальник депо «Варшавское» бывший «калужанин» Осипов В.П.

Наступил год 70-летия Великой Октябрьской революции. Стали уходить на пенсию ветераны метрополитена уже второго поколения.

16 января в депо «Красная Пресня» подвижники, в т.ч. и депо «Калужское» проводили на пенсию сразу двух начальников этого депо: бывшего Болотона Валентина Алексеевича и действующего - Макунова Алексея Николаевича (соратника Шарова Г.Н. по работе в депо «Измайлово»).

Начальником депо «Красная Пресня» Дубченко Е.Г. назначил молодого, растущего специалиста, главного инженера депо «Планерное» Гурьева И.С.

В январе и феврале в депо «Калужское» поступило около 100 новых вагонов, они были налажены и обкатаны. Это позволило 16 марта выдать на линию 8-ми вагонные составы (66 составов), при этом одновременно работали составы и из вагона в типа «Е» и из вагонов 81-717, 81-714 и даже «Г».

это стало очень важным событием и в жизни депо, и в жизни метрополитена. «Калужское стало третьим после «Сокола» и «Планерное» депо, эксплуатирующим составы с предельно допустимой длиной. Точность остановки такого состава на станции должна быть в пределах $\pm 0,5$ метра.

В электродепо к эксплуатации таких составов готовились долго и расчетливо. Большой вклад в эту работу внесли Лебедев А.А., Попов А.Ф., начальник производственно-технического отдела Козина И.Н., инженеры: Носов А.В, Маслова М.А., Кононцев В.П. Активное и творческое участие в реализации этого мероприятия принимали: В.А. Великанов, машинисты инструкторы В.Т. Бишенков, В.П. Аносов, В.Н. Киргет, Григорьев А.С и В.Я. Дмитриев. Всей этой работой руководил главный инженер Гусев Н.А. при всесторонней помощи СПС, ее технического отдела и отдела эксплуатации.

С внедрением 8-ми вагонных составов в эксплуатацию возникли проблемы с их ночной расстановкой. В основном депо «ночевали» 26 составов, в обратном 12 составов и остальные 35 составов на ночь оставлялись на линии. Внедрение этого мероприятия было высоко оценено руководством метрополитена и Главметрополитена. Многие получили денежные премии, награждены медалями и грамотами, а Аносов В.П. и Козина И.Н. получили знаки «Почетный железнодорожник».

Дубченко Е.Г. начал постепенно приводить структуру СПС к реалиям и требованиям дня. Своим приказом с 1 июня он выделяет из состава депо «Сокол» самостоятельное депо «Замоскворецкое». Начальником нового депо назначают «измайловца» товарища Шарова Г.Н. Данина Владимира Павловича, ветерана метрополитена. Он пришел в депо «Измайлово» в 1952 году, послу окончания железнодорожного училища.

В этом же месяце подвижники-ветераны, а их иже осталось около 30 человек, отметили 50-летие со дня организации депо «Сокол».

В свою очередь коллектив стад готовится к торжествам по случаю 25 годовщины со дня организации 15 августа 1962 года депо «Калужское», пригласили первого - Царицына В.А. и второго - Бологова В.А. начальников депо, начальника СПС- Осипова В.П., начальников депо «Северное»- Староверова В.Н., третьего начальника депо «Измайлово»- Лобанова В.М. и его заместителя по депо «Фили»- Гесслера Ю.С., «Сокол»- Гаранина В.Н., только что образованного депо «Замоскворецкое» - Данина В.П. приехали молодые начальники депо: Гурьев И.С.- «Красная Пресня», Кобицев В.А.- «Варшавское» и Миронов В.П.- «Планерное».

Гостей встречали Шаров Т.Н., Гусев Н.А., Лебедев А.А. и Великанов В.А.

В преддверии праздника- 6 ноября протяженность Калужско-Рижской линии увеличилась на 2,9 км. Был принят участок с двумя станциями: «Коньково» и «Теплый Стан».

На метрополитене, в соответствии с требованиями перестройки, состоялись выборы Секретаря Парткома КПСС. Им стал Осипов В.А.

На должность начальника СПС Дубченко назначает Шарова Г.Н., а обязанности начальника депо Калужское возлагает на Великанова Владимира Аркадиевича.

В стране развернулась перестройка, создавались советы трудовых коллективов предприятий, организовывались кооперативы, начались митинги и всевозможные реорганизации.

Владимир Аркадиевич хорошо знал и подвижной состав, и техническое оснащение, и структуру, и кадры депо. По этому, став с 21 декабря 1987 года начальником депо, он сразу начал решать стратегические задачи депо, и его коллектива - освоить эксплуатацию и ремонт новых вагонов 81-717, 81-714 и начать работать с АРС при управлении поездами одним машинистом. В начале февраля Великанов В.А. подписал приказ в соответствии с которым, в октябре 1989 года депо должно перейти на работу с включенными устройствами АПС с АРС на всех составах из вагонов 81-717, 81-714.

В связи с этим в депо создали тиристорный участок, реконструировали участок ПУАР, создали участок АРС.

Начали строить цех поездной автоматики (ЦПА- пристройка к цеху ППР). Это здание было построено в конце 1988года. На площадке депо соорудили ангары для горюче-смазочных материалов и для хранения крупно-габаритных агрегатов и узлов. Начато строительство поста электрической централизации.

В марте состоялись выборы Совета Трудового коллектива депо «Калужское» Председателем Совета был избран работник участка ПУАР Андриянов В.А.

Начальник СПС Г.Н. Шаров приглашает Козину И.Н. в аппарат Службы, а вместо нее начальником производственно-технического отдела назначает 5 мая, инженера этого отдела Носова А.В.

1 июня 1988 года Великанова В.А. переводят в СПС. Обязанности зам. начальника депо «Калужское» по эксплуатации поручили выполнять машинисту-инструктору Дмитриеву В.Я.

В августе, продолжая политику, совершенствование структуры СПС Е.Г. Дубченко на основании указания МПС, приказывает организовать с 1 октября 1988 года на базе оборотного депо «Измайлово» депо «Фили». Работа по разделению депо руководили зам. начальника метрополитена Гондаревский Е.П. и начальник СПС Шаров Г.Н, который был активным сторонником такой реорганизации депо «Измайлово».

Начальником депо «Измайлово», но уже без оборотного депо «Фили» назначили Лобанова В.Н., а исполнение обязанностей начальника депо «Фили» возложили временно на Гесслера Ю.С., который до этого был зам. начальника депо «Измайлово» по депо «Фили». Были объявлены выборы начальника «Фили».

в связи с увеличением объемов работ по оборудованию вагонов аппаратурой АРС. заместителем начальника депо «Калужское» по ремонту назначают Гривапша А.Д. вместо Смалькова А.В.

16 сентября 1988 года главный инженер Гелайко Б.В., имеющего большой опыт внедрения систем автоматики и АРС, назначат и.о. начальника депо «Калужское». В этом же месяце 30 сентября, в депо отмечали 10-ти ление со дня пуска депо «Свиблово». На собрании трудового коллектива депо под председательством Андриянова В.Н. начальник СПС Шаров Г.Н. сообщил, что с начала 1989 года начальник метрополитена примет решение разделить депо «Калужское» и депо «Свиблово», а т.ж. «Красную Пресню» и «Новогиреево», «Планерное» и «Выхино». В депо началась подготовка к выборам начальникам депо «Калужское» и был организован орг. комитет по празднованию 50-ти летия Шарова Г.Н. и по воздвижении его на должность начальника депо.

С ноября ТО, Гусев Н.А., Гривапш А.Д. занялись организаторской работой по внедрению новых утвержденных начальником Глав метрополитена МПС Пахомовым В.Я. «Норм и допусков подвижного состава». Одновременно локомотивные бригады, ремонтники и ТО во главе с Носовым А.В., готовились к пуску АРС. К этому важному мероприятию в работе депо добавились предвыборные заботы и волнения.

Начался 1989 год - год выбора начальника и разделения депо. Начальник СПС Шаров В.Н. дал согласие и выставил свою кандидатуру на выборы начальника депо «Калужское». В список для голосования кроме него были включены т.ж.: Гелайко Б.В.- ИО начальника депо «Калужское», Гривапш А.Д. - зам. начальника депо «Калужское» по ремонту, Грушнин В.П.- машинист- инструктор.

6 января 1989 года, начальник метрополитена Дубченко Е.Г. продолжая свою линию по усовершенствованию структуры СПС и по улучшению работы подвижного состава, своим приказом организывает с 1 февраля 1989 года на базе оборотных электродепо, входивших в качестве структурных подразделений «Калужское», «Планерное», «Красная Пресня», э/д «Свиблово», «Выхино», «Новогиреево» на самостоятельном балансе. Присвоить краткое наименование ТЧ10 - «Свиблово», ТЧ11 - «Выхино», ТЧ12 - «Новогиреево». Теперь в составе СПС стало 12 самостоятельных депо.

Этот участок установлен по годам пуска депо в эксплуатацию начиная с 1934 года.

Начальниками этих новых электродепо стали специалисты, которые победили на выборах и которых утвердил Дубченко Е.Г. (этого требовало положение о выборе руководителей).

Начальником депо калужское в первом туре подавляющим числом голосов победил Шаров Г.Н. Однако, в связи с тем, что ему пришлось передавать дела новому начальнику СПС Степанову А.М., которого глав метрополитена 23 февраля назначал на эту должность, в депо Шаров пришел 26 марта 1989 года. К этому времени Носов А.В. с 1 февраля уже был назначен главным инженером, а начальником ТО вместо него назначили Лобанова К.С.

*Лебедев Александр Александрович
января 1980г.*

На выборах начальника нового электродепо «Свиблово» практически единогласно в первом туре победил заместитель начальника депо «Калужское» по депо «Свиблово» Лебедев А.А. Его соперниками были машинисты: Булычев Ю.Б. и Грушнин В.П.

Александр Александрович младший сын ветерана метрополитена Лебедева А.П. В 1934 году отец пришел в первое метродепо «Северное» и был назначен на должность - начальника поезда. После сдачи экзаменов получил права на управление метropоездом. В 1937 году он был переведен машинистом в депо «Сокол». Затем служба в армии, война. После войны он возглавлял местный профкомитет депо «Сокол». Через некоторое

время его избирают секретарем профсоюзного комитета метрополитена (в последствии - Дорпрофсож). Всю свою жизнь Александр Павлович отдал метрополитену.

Александр Александрович в 1963 году окончил Московский политехнический техникум. После службы в армии он в феврале 1965 года пришел на метрополитен в Службу электроподстанции и сетей (ЭПС) - электромонтер. Проработав в ЭПС почти десять лет, он решил пойти по стопам отца – стать подвизником. Переводом Лебедева назначают мастером участка ПУАР в депо «Калужское». Затем его назначают 25 октября 1976 года старшим мастером (электромехаником) этого участка.

С8 января 1980 года его утверждают заместителем Шарова по депо «Свиблово».

Выборы позади. С 1 февраля 1989 года, в соответствии с приказом №13 от 6 января 1989 года, на базе оборотного депо «Свиблово», бывшего структурным подразделением депо «Калужское», организуется предприятие на самостоятельном балансе и счетами в Банке - электродепо «Свиблово» с кратким наименованием ТЧ-10 с отнесением его руководителей к первой группе по оплате труда.

В течение всего 1989 года на метрополитене проходили выборы и в депо, и в Службах, и на заводах. Избирали начальников депо: «Фили», «Свиблово», «Новогиреево», «Выхино», «Северное». Состоялись выборы директоров заводов. Директором ЗРЭПСа выбрали Л.В.Винника, а директором Электромеханического завода стал П.В.Заливалов. Начальником «Фили» — К.В.Хромова, «Выхино» — В.А.Краевянова, «Северное» - С.И.Антонова и «Новогиреево» - Соболева А.В.

По состоянию на 1 февраля 1989 года в депо «Свиблово» было передано 373вагона (из них около 50 неисправных вагонов типа «Г») - 36 восьмивагонных составов. Депо имело 14 канав. В двух самостоятельных депо на руководящие посты были назначены люди, фамилии которых указаны ниже в таблице.

годы	депо «Калужское»				Депо «Свиблово»			
	1989	7.Шаронов Г.Н. мар.89-ноб. 89	7.Носов А.В. фев.89- январь. 90	7.Киргет В.Н. апр. 89	Лобанов К.С. март.89	1. Лебедев А.А. 18 янв. 89	1.Гусев Н.А. 31 янв. 89	1.Григорьев А.С. 1 фев. 89
1990			8.Демурин В.Я. апр.89-сент. 93					

На должность главного инженера Лебедев А.А. пригласил переводом главного инженера объединенного депо, ветерана метрополитена Гусева Николая Алексеевича. Он пришел на метрополитен после службы в армии в депо «Фили» 21 января 1964 года. Затем техшкола, помощник машиниста, а затем электромонтер по радио и слесарь в депо «Фили».

В июле 1967 года его назначают мастером, а в 1969 году - старшим мастером по ремонту. И марте 1971 года, поступив в вечерний МИИТ, Гусев Н.А., переходит в техотдел (начальник депо Макунов А.Н., отдела - Лежнев А.Б.).

После окончания института Гусев Н.А., главный инженер депо А.И.Колупанский назначает его старшим мастером комплексной бригады.

В июне 1976году, после объединения депо «Фили» с «Измайлово» в одно - депо «Измайлово» Николая Алексеевича назначают главным инженером этого депо.

В 1981 году по предложению начальника депо «Калужское» Шарова Г.Н. он переводится в это депо заместителем начальника по ремонту. А 27 сентября 1983 года начальник метрополитена Сениошкин Ю.В. назначает его главным инженером депо «Калужское» вместо Колупаиского А.И.

На другие руководящие должности Александр Александрович пригласил людей, которых давно и хорошо знал по совместной работе в депо «Калужское». Своим заместителем по эксплуатации он пригласил Алексея Сергеевича Григорьева, молодого машиниста-инструктора, который проявил свои знания и качества при подготовке машинистов для работы на составах с АРС. Эту работу в ближайшие годы предстояло сделать и в депо «Свиблово».

Заместителем по ремонту был назначен Смальков А.П., ранее работавший на такой же работе в депо «Калужское». Смалькова А.П. хорошо знал и Гусев Н.А.

На должность начальника ПТО Лебедев и Гусев пригласили молодого инженера Маслова М.А.

В конце марта 1989 года Лебедев А.А. поздравил Шарова Г.Н., своего хорошего друга, с назначением его на должность начальника депо «Калужское», а Носова А.В. с утверждением главным инженером этого депо.

Вместо Шарова Г.Н. начальником СПС Главметрополитен назначил железнодорожника, много лет работавшего начальником локомотивного депо - Степанова А.М.

Формирование коллектива депо практически закончилось в апреле. Свое основное внимание начальник депо уделил вопросам ремонта и оздоровления вагонов, их списанию. Это было весьма срочным и важным делом, т.к. и.о. начальника депо «Калужское» Гелайко Б.В., при разделе инвентарного парка вагонов «столкнул» в депо «Свиблово» все старые и «больные» вагоны, а также вагоны типа «Е» не оборудованные АРС.

Гусев Н.А. и Смальков А.П. вместе с перешедшим 1 февраля 1989 года из депо «Калужское» старшим мастером участка АРС Грачевым В.Т. занялись работами по оборудованию вагонов типа «Е» устройствами АРС, по укреплению участка молодыми кадрами, по организации участка КИП АРС и обеспечении его приборами, стендами, документацией.

Много внимания, времени и энергии требовалось руководителям депо о затратить на оборудование производственных участков и отделений станками, стендами, верстками и на подбор кадров.

30 июня 1989 года Александр Александрович тепло поздравил Винника Леонида Владимировича с утверждением его директором ЗРЭПС.

Летом начали строительные работы по фундаменту для станка по обточке колесных пар типа КЖ-20.

В связи с предстоящим пуском нового участка линии от станции «Теплый Стан» до станции «Битцевский Парк» протяженность 3,6 км в депо шла приемка от Метростроителей трех нефов депо с10 по 24 канаву, а также других объектов на площади депо. Был выполнен ремонт столовой с ее перепланировкой и устройством буфета.

1 октября 1989 года все составы депо «Калужское» из вагонов 81-717 и 81-714 стали работать в «одно лицо», с чем все работники депо «Свиблово») искренно поздравили «калужан», тем более, что в этом их достижении есть и большая доля работников депо «Свиблово» - Лебедева, Гусева, Грачева, Григорьева, Аносова, Маслова и десятков других.

Это событие еще больше повысило темпы работ по оборудованию составов депо АРС, по подготовке/машинистов, по подбору кадров для участков АРС и КИП.

17 января 1990 года был введен последний участок Калужско-Рижской линии от станции «Теплый Стан» до станции «Битцевский Парк» протяженностью 3,6 км. Линия стала одной из самых протяженных в мире - 37,9 км. Депо также получило свое полное развитие по вместимости.

В январе Гусев Н.А. поздравил начальника депо «Измайлово» Лобанова В.М. и своих друзей, с 50-ти летием со дня создания депо - третьего метродепо Москвы.

31 января Лебедев А.А. от себя и от всех работников депо «Свиблово» поздравил Андрея Васильевича Носова с утверждением его начальником депо «Калужское». Шаров Г.Н. был переведен в Управление, где стал заниматься созданием совместного предприятия «Метрореклама», став его первым директором. Главным инженером депо «Калужское» был назначен 29 января 1990 года хороший знакомый многих работников депо «Свиблово» - Гвивапш А.Д.

В феврале 1990 года произошла практическая и полная замена технического руководства СПС. Главным инженером депо «Черкизово» был назначен Главный инженер СПС Зильберман А.Я., а вместо него был назначен митовец, подвижник-железнодорожник Шварцбург А.А. Начальником техотдела СПС стал сын известного метрополитеновца - подвижника, Кун Владимир Петрович.

В этом же месяце ушел из метрополитена, ветеран - подвижник, «измайловец». первый начальник депо «Замоскворецкое» Данин В.П. (сегодня его уже нет в живых). Вместо него назначили также подвижника - метрополитеновца, «измайловца» Берсенева В.А.

1 апреля 1990 года на метрополитене появилось первое предприятие - ЗРЭС в главе с Винником Л.В.

4 мая начальником депо «Фили» стал победитель выборов - Хромов К.В.

Завершился 55 год работы метрополитена. За эти годы эксплуатационная длина его линии увеличилась с 11,2 км до 230,5 км, а число станций составило 143. Инвентарный парк вагонов в двенадцати депо увеличился с 74 вагонов (37 секций) типа «А» в депо «Северное» 15 мая 1935 до 3750 вагонов типов: «Д», 81-717, 81-714 и «Е» пяти модификаций. Годовые перевозки составили 3 млрд. 182 млн. человек, из них почти 880 млн. перевезли составы обоих депо.

В среднем за сутки по всем линиям пропускалось 7640 поездов с точностью 99,93%. Они перевозили 8 млн. 719 тыс. пассажиров при средней дальности (самой большой в мире) - 11,7 км пассажиров. Удельный вес метрополитена в общегородских перевозках пассажиров составил 43,9% (без железных дорог и такси).

15 мая 1990 года начальником седьмого метродепо «Выхино» был назначен подвижник, который первым на метрополитене стал водить поезда в «одно лицо» - Замышляев Валерий Николаевич.

В депо организовали участок случайного ремонта, и стационарные домкраты стали использовать для подъема кузовов.

В Москве прошли выборы на новые должности: мэр (руководитель Моссовета) и вице-мэр (заместитель). На эти должности первыми москвичи избрали: Попова Г.Х. и Лужкова Ю.М. Они стали проводить компанию по передаче метрополитенов из МПС в собственность городов, что вызвало у начальников метрополитенов непонимание и резкое возражение. Возражали и многие работники метрополитена, включая машинистов.

24 июня 1990 года было введено в эксплуатацию 13-ое «Черкизово». Его первым начальником был назначен Осипов В.П., подвижник, «калужанин». Его хорошо знали Лебедев, Гусев и многие другие работники депо «Свиблово».

Начальником двенадцатого метродепо «Варшавское» назначили И.И.Коцаря, работавшего в 80-ые годы начальником СПС.

1 августа 1990 года, после многих трудностей был пущен в эксплуатацию новый участок первой линии от станции «Преображенская» до станции «Улица Подбельского» длиной 3,8 км. На этом развитии 1-ой (Сокольнической) линии закончилось, наверно надолго.

В ноябре 1990 года в духе перестройки и в соответствии с решением Моссовета (новое название Мэрия Москвы) были переименованы станции:

- «Кировская» - «Чистые Пруды»;
- «Дзержинская» - «Лубянка»;
- «Площадь Ногина» — «Китай Город»;
- «Проспект Маркса» - «Охотный Ряд»;
- «Площадь Свердлова» - «Театральная»;
- «Калининская» - «Александровский Сад»;
- «Колхозная» - «Сухаревская»;
- «Щербаковская»- «Алексеевская»;
- «Ленино» -«Царицыно».

Кировско-Фрунзенская линия получила название Сокольническая - № 1, Горьковско-Замоскворецкая - Замоскворецкая - № 2. Красная и зеленая на цветных схемах. Калужско-Рижская линия получила номер - 6, оранжевый цвет. Пришлось провести перепись на магнитных лентах радиоинформаторов.

В декабре 1990 года Гусев Н.А. и Грачев В.Т. создали участок КИП АРС, куда пригласили трех молодых специалистов. Среди них была Никулина Н.В. (сегодня Мухаметова - мать трех детей). Всего на участке по обслуживанию АРС работало шесть электромехаников и шесть монтеров.

В этом же месяце перешел на другую работу начальник техотдела М.А.Маслова. На эту должность Лебедев А.А. 4 января 1991 года приглашает молодого специалиста, метрополитеновца в третьем поколении, инженера - подвижника с Московской железной дороги Бродовского А.Г. Его дед один из десяти первооткрывателей метродепо «Сокол» пришел на метрополитен в начале 1937 году. Бродовский С.С. много лет руководил колесным хозяйством депо. Его знали и у него учились все специалисты — колесники метродепо Москвы, Ленинграда и Киева. Бродовский С.С. начинал с колес вагонов типа «А» и закончил подрезиненными колесами типа «Е». Сегодня его внук работает главным инженером СПС.

В январе 1991 года все составы депо «Калужское» и уже более половины составов депо «Свиблово» стали работать в «одно лицо» с включенной аппаратурой АРС. Это мероприятие в значительной степени стабилизировало работу и ее подвижного состава. В феврале депо отправило в новое депо «Владыкино» последние стэнды. 1 марта 1991 года - депо «Владыкино» и новый участок Серпуховско-Тимирязевской линии от станции «Савеловская» до станции «Отрадное» длиной 8,5 км были введены в эксплуатацию. Начальником депо был назначен Никитенко А.П., который помогал также в строительстве депо «Черкизово» (сегодня Никитенко А.П. первый заместитель начальника СПС).

В июне 1991 года по приглашению главного инженера СПС Шварцбурда А.А. в технический отдел СПС уходит Бродовский А.Г., и вместо него с июня 1991 года обязанности начальника ПТО стал исполнять Букреев В.И. - ветеран - подвижник метрополитеновец. Он пришел на метрополитен в 1973 году в депо «Ждановское» и закончив техшколу в 1974 году пришел помощник машиниста в депо «Калужское». С 1978 года Букреев В.И. машинист и в феврале 1989 года переведен в депо «Свиблово» инженером - технологом. В феврале 1992 года его сменил отец Бродовского А.Г. - Бродовский Г.С. Династия работала на метрополитен, на его подвижной состав.

19 апреля 1991 года Лебедев А.А. и многие работники депо «Свиблово» поздравил своего коллегу Носова А.В. начальника депо «Калужское» с тридцатилетием со дня рождения.

В апреле Лебедев А.А., Гусев Н.А. и Смальков А.П. приняли участие в торжествах по случаю 50-ой годовщины со дня рождения ЗРЭПСа (в апреле 1941 года вагоно-ремонтные мастерские 2-ой очереди были отделены от депо «Сокол» и стали самостоятельным предприятием).

8 мая 1991 года коллектив депо и многие работники других депо и СПС торжественно поздравили Николая Алексеевича Гусева с 50-тым днем рождения. К этой дате почти все составы депо были оборудованы АРС. Его поздравил начальник СПС Степанов А.М. и начальник метрополитена Дубченко Е.Г. премировал его грамотой и денежной премией.

В стране началась перестройка, но метрополитен и его депо, несмотря на множество трудностей, продолжал устойчиво работать, выполнять планы перевозок пассажиров и технического перевооружения. В депо стали внедрять ПК и АСУ-ремонт и АСУ-кадры.

На вагонах продолжалась модернизация силовых аппаратов, электрических схем вагонов типа «Е» с целью повышения надежности их работы, особенно тяговых двигателей и двигателей компрессоров. Были завершены работы по оборудованию мотовозов и грузовых платформ автоматическими тормозами.

29 августа 1990 года Лебедев поздравил своего коллегу начальника депо «Ждановское» (с 13 января 1989 года «Выхино») Валерия Николаевича Замышляева и его коллектив с 25-ти летием со дня открытия депо, тем более, что первым начальником этого депо был Гондаревский Е.П., отец которого работа я на ЗРЭПСе дружил с отцом Лебедева А.П.

В конце 1991 года распалось государство - СССР. Появилась новая страна - Российская Федерация (РФ). Началась реорганизация и ликвидация многих министерств и ведомств. М»р Москвы - столицы РФ - Попов Г.Х. и его заместитель Лужков Ю.М. все же добились того, что метрополитены были выведены из состава МПС.

Постановлением правительства Российской Федерации от 3 января 1992 года № 4 Московский метрополитен передан в муниципальную собственность г. Москвы. Был ликвидирован Главметрополитен МПС. Произошли перемены и в Управлении метрополитена, и в СПС. Введена новая должность заместителя начальника метрополитена — начальника Службы подвижного состава. На эту должность пригласили одного из молодых начальников депо - Антонова СИ. В апреле 1992 года Сергей Иванович ушел в Управление, а на его место был назначен бывший до этого начальник СПС - Степанов А.М. В руководство метрополитена, его Служб и предприятий приходило послевоенное поколение.

В январе 1992 года, почти все работники депо «Свиблово» и все его руководители приехали, чтобы проститься с первым выброшенным начальником депо «Калужское» - Шаровым Геннадием Николаевичем, который только 11 октября 1988 года отметил свое 50-тилетие. Приехали начальники всех 14-ти метродепо Москвы, других городов России. На церемонии прощания были: 5 — Новохацкий А.Н., 6 — Легостаев Е.А. и 8 - Дубченко Е.Г. начальники Мосметро, главный инженер метрополитена Громов В.Я., все работники СПС, работники многих Служб метрополитена и нового «Метрореклама». Ушел из жизни еще один подвижник - метрополитеновец, человек прогрессивных взглядов. Но жизнь и работа метрополитена продолжалась!

Метрополитеновцы не хотели быть разьединенными. Необходимо было сохранить хотя бы техническое единство. 4 февраля 1992 года по инициативе Мосметро, создается хозяйственная ассоциация «Метро». Ее возглавил бывший начальник Главметрополитена

МПС Виктор Яковлевич Пахомов. Его избрал Совет хозяйственной ассоциации в составе начальников метрополитенов РФ. Председателем Совета был избран начальник Мосметро Дубченко Евгений Григорьевич.

6 апреля 1992 года Ассоциация была официально зарегистрирована Реорганизация МПС, в ходе которой было упразднено Главное управление метрополитенов, а метрополитены из системы МПС были выведены и переданы и ведение городов - это было следствием распада СССР и проводимой уже в России перестройки. Московский метрополитен стал муниципальным предприятием, а несколько позже Государственным унитарным предприятием. Все депо и ряд Служб получили статус обособленных предприятий. В состав Ассоциации, наряду с Московским, вошли метрополитены российских городов: Санкт - Петербурга (бывший Ленинград), Нижнего Новгорода (Горький), Новосибирска, Самары (Куйбышев) и Екатеринбург (Свердловск), а также метрополитены городов: Ташкента, Тбилиси, Еревана и Баку. Создание Ассоциации позволило Московскому метрополитену осуществлять постоянный обмен опытом ремонта и эксплуатации вагонов и устройств. В настоящее время в Ассоциации входят 14 метрополитенов.

В апреле 1992 года в связи с ликвидацией Главметро вернулись многие его работники. Среди них были Сапрыкин А.А., которого назначили начальником депо «Фили» и Гондаревский Е.П., назначенный начальником ПКБ.

1 апреля 1992 года начальником первого метродепо был назначен начальник СПС Степанов, а его заменил Антонов СИ. - бывший до этого одним из самых молодых начальников «Северное».

В мае, вместо Смалькова А.П., заместителем начальника депо по ремонту Лебедев А.А. пригласил Округина А.Н. В этом же месяце был пущен тепловой узел и стал работать станок КЖ-20. Была завершена модернизация комплексного предохранения редуктора и измена конструкции скользунов центральной балки.

В феврале 1992 году начальник депо, освободил, по личной просьбе по состоянию здоровья Букреева В.И. от должности начальника техотдела и назначил Бродовского Г.С, отца Бродовского А.Г., ветерана метрополитена и депо, во главе техотдела.

Распад СССР, реформирование экономики не могли не отразиться на деятельности метрополитена и прежде всего в его развитии. Снизились темпы строительства новых и реконструкции действующих линий. Но метрополитен столицы уже был мощной транспортной системой и занимал в мире должное место. В мае 1992 года в журнале «Метро» были опубликованы основные показатели работы крупнейших метрополитенов мира за 1988 - 1989 годы, когда еще было такое государство - СССР. По состоянию на 1 января 1990 года действовало 83 метрополитена, строилось - 13, проектировалось 21 метрополитен. Крупнейшим метрополитеном мира по протяженности всех линий был Лондонский - 575 км с 521 станцией, затем Нью-Йоркский - 398 км и 469 станций. Московский метрополитен, имевший 223,1 км и 139 станций, стал третьим. За ним Париж - 201 км и 367 станций; Токио - 193 км и 183 станции. По годовыми и среднесуточным перевозкам пассажиров, соответственно: 2630 млн. и 7,6 млн. человек метрополитен Москвы уже более 30 лет занимает первое место в мире.

В этом же году в связи с ликвидацией Главметрополитена были обнародованы в последний раз технико-экономические показатели работы метрополитенов в системе МПС (на 1 января 1992 года).

Метрополитены работали в 13 городах (Москва - 1935 г., Ленинград - 1955 г., Киев - 1960 г., Тбилиси - 1966 г., Баку - 1967 г., Харьков - 1975 г., Ташкент - 1977 г., Ереван - 1981 г., Минск - 1984 г., Нижний Новгород - 1985 г., Новосибирск - 1985 г., Самара - 1987 г. и Екатеринбург - 1991 г.). Протяженность сети всех метрополитенов -

534,4 км и 367 станций, из них Москва - 239 км и 148 станций. За весь 1991 год метрополитены перевезли 12 млрд. 703 млн. человек, из которых на долю метрополитена Москвы пришлось: 2 млрд. 521 млн. и 6 млн. 908 тыс. человек. Коэффициент использования вагонов составил 0,81 в среднем по Главметро 0,77 по Москве, что лучше, чем в Ленинграде - 0,67.

В июне в депо был создан общественный совет по подготовке к 30-ти летнему юбилею депо «Калужское». Подготовка шла сложно, т.к. начался экономический обвал, рост инфляции и цен. Но все же 15 августа 1992 года в депо на это торжество пригласили всех бывших начальников депо «Калужское», а также начальников депо: «Северное» - Степанова А.М., «Сокол» - Гаранина В.Н., «Измайлово» - Лобанова В.М., «Красная Пресня» - Гурьев И.С., «Фили» - Сапрыкина А.А., «Выхино» - Замышляева В.Н., «Замоскворецкое» - Берсенева В.А., «Планерное» - Миронова В.П., «Свиблово» - Лебедева А.А., «Новогиреево» - Рукавцова И.И., «Варшавское» - Коцаря И.И. и «Владыкино» - Никитенко А.П. Приехали начальники главный инженер СПС - Антонов СИ. и Шварцбург В.В. Были также приглашены подвижники: заместитель главного инженера Малеев В.В., начальник ПКБ - Гондаревский Е.П., директор ЗРЭПС - Винник Л.В., начальник техотдела СПС Кун П.А., директор «Метрорекламы» - Осипов В.П., работники Метростроя и Метротранса.

Многие работники депо «Свиблово» также отметили это событие. Юбилей получился не веселым. Основной темой неформальных разговоров участников, естественно, было обсуждение проблем депо, метрополитена и страны в это сложное время.

В октябре и депо «Свиблово» наконец-то заменила вагоны типа «Е» и на всей Калужско-Рижской линии стали работать составы из вагонов типа 81-717, 81-714. Все это позволило увеличить качество и надежность перевозок пассажиров на линии. Вагоны типа «Е» были в резерве.

31 декабря 1992 года был принят в эксплуатацию последний участок Серпуховско-Тимирязевской линии от станции «Отрадное» до станции «Алтуфьево». Перевозки пассажиров в связи с увеличением безработицы и уменьшились на 10% и составили 2 млрд. 580 млн. человек за весь 1992 год.

В начале 1993 года в депо началось внедрение персональных компьютеров. Была создана и введена информационно-поисковая система «Архив». Затем были внедрены АСУ-кадры, ремонт, планирование и учет работы локомотивных бригад. Силами работников депо было создано АСУ-техотдел. Во всех этих работах непосредственное участие принимали Носов А.В., Гривапша А.Д. Это был их вклад в эти работы и как специалистов и как руководителей.

12 января 1993 года начальником техотдела вместо ветерана Бродовского Г.С., Лебедев А.А. назначает молодую выпускницу МИИТа 1981 года, работавшую инженером в депо «Красная Пресня» до февраля 1989 года, когда она превратилась инженером по оборудованию РСУ депо «Свиблово», Широкову Елену Михайловну.

29 июня 1993 года оба депо «Калужское» и «Свиблово», особенно локомотивные бригады отметили 50 лет со дня рождения Владимира Яковлевича Дмитриева - ветерана депо, внесшего огромный вклад в депо автоматизации Калужско-Рижской линии, когда он работал заместителем по эксплуатации. 24 января 1994 года Дмитриева В.Я. назначают начальником депо «Измайлово» вместо Лобанова В.М.

В августе 1993 года в депо пришел приказ о том, что ответственным за строящееся 15-ое метродепо «Печатники», назначен Ю.Б. Штерн, метрополитенец во втором поколении, подвижник, сын известного ветерана метрополитена, пришедшего на работу еще в 1935 году в депо «Северное» - Штерна Бориса Абрамовича. Депо в соответствии с

распоряжением СПС, оказывало «Печатникам» помощь в изготовлении инструмента и части нестандартного оборудования.

В сентябре 1993 года, стараниями Гусева Н.А., Григорьева А.С. и, в первую очередь, машинистов-инструкторов Аносова В.П. и Спицина Г.С., Грачева В.Т., с его работниками участок АРС, практически все составы депо «Свиблово» также стали работать с АРС в «одно лицо». Это событие было должным образом отмечено руководством СПС и Управления. Все составы стали работать с аппаратурой АРС - «Днепр».

Произошла замена заместителя начальника депо по ремонту Округина А.Н. На его место был назначен Дремов А.Н.

14 декабря 1993 года по приглашению начальника депо «Красная Пресня» Гурьева И.С., Лебедев А.А. и Гусев Н.А. посетили это депо по случаю «неформального» 40-летия этого четвертого метродепо, последнего «сталинского» периода развития метрополитена. Это было связано с тем, что 14 декабря 1953 года, четвертый начальник метрополитена-директор полковник тяги Ежов Александр Иванович, ветеран подвижник, назначил на должность еще не принятого депо Курганского Н.П., митовца - паровозника, начальника политотдела метрополитена в составе МПС. По современному пониманию это рождение подразделения метрополитена, которое только что 20 апреля разделило свои счета депо «Сокол» и стало юридическим лицом.

Начальники депо ознакомились с новым метровагоном типа «И» с алюминиевым кузовом, асинхронными тяговыми двигателями мощностью 140 кВт каждый и имеющим новые тележки и рекуперативное торможение. Испытаниями вагонов руководил К.Т.Н. Легостаев Е.А. — шестой начальник Мосметро в отставке.

24 января 1994 года хороший знакомый Лебедева А.А. и Гусева Н.А. Сасин Александр Сергеевич, работавший главным инженером депо «Черкизово» был назначен начальником депо Осипов В.П., был переведен в Управление.

В депо шла большая, плановая работа по модернизации вагонов. Была завершена работа по установке предохранительных устройств шарнирных узлов ШС — 40. Установлены порошковые огнетушители, и усовершенствованная дифзащита ЯРД-3. Испытан новый ящик типа ЯК-37ЕУ2 с новыми контакторами МКЧ-20.

Грузовой состав (1 вагон грузовоз и два вагона управления) был оборудован устройствами экстренной связи «пассажир — машинист» и аппаратурой АРС. На составе установлены самосрабатывающие порошковые огнетушители. Вагоны оборудованы автомобильными фарами. На составе было реализовано еще около десяти различных мероприятий.

10 августа заместителя начальника метрополитена С.И.Антонова назначили начальником депо «Красная Пресня», а его начальник Гурьев И.С. стал начальником депо «Варшавское» сменив Коцаря И.И.

Начальником СПС был назначен ее главный инженер Александр Абрамович Швацбург, а главным инженером СПС стал Этин Д.Л. До этого он работал главным инженером депо «Новогиреево». В этом же месяце работники депо «Свиблово», которые раньше работали в депо Замоскворецкое» и помогали в его пуске, были в гостях у начальника этого депо Берсенева В.А.

В депо проводили работы по оснащению КИП. Введена система очистки подвижного оборудования в продувочной камере с использованием очистителей высокого давления.

10 ноября 1994 года ветераны многих депо и ЗРЭПСа провели встречу по случаю 60-летия со дня пуска в эксплуатацию отстойного корпуса депо «Северное» и вагоноремонтного цеха вагоноремонтных мастерских (сегодня мастерские Эскалаторной Службы).

В этой встрече принял участие легенда метрополитена, подвижник, первооткрыватель метро (пришел еще в 1934 году на Метрострой) пятый начальник метро, 88-летний Александр Федорович Новохацкий.

Однако, обстановка в стране с финансированием метрополитенов постоянно ухудшалась. Почти полностью оказалась невыполненной не только ранее утвержденная программа реконструкции действующих линий, сооружений, устройств и вагонов Московского метрополитена, но и планы строительства новых метро в Москве. Этот план, определяющий основные направления по строительству новых линий в соответствии с постановлением Правительства Москвы от 13 сентября 1994 года, практически при дефиците линий метро в столице более 120 км, из которых более 60 км должны были быть построены по этому постановлению к 2000 году.

Начала резко увеличиваться стоимость проезда на метро. Если до марта 1991 года она составила 5 копеек, то с 1 марта 1992 года ввели жетоны, стоимость которых составляла 50 копеек. Далее рост стоимости проезда: 24.06.92 г. - 1 рубль, 25.06.93 г. - 10 рублей, 18.03.94 г. - 100 рублей, а 20.12.94 г. - 400 рублей. Сегодня стоимость проезда на метро, после реформы 1998 года - 4 рубля.

Поэтому метрополитеновцы встречали 60-летие со дня пуска первого метрополитена СССР не весело. Однако, депо все же сумело к этому дню выполнить ремонт служебно-бытовых помещений, провести обновлением фасада здания.

18 декабря 1994 года начальнику депо Лебедеву А.А. исполнилось 50 лет. С большой теплотой и дружескими пожеланиями Александра Александровича поздравили его коллеги - начальники электродепо: Степанов А.М. («Северное»), Гаранин В.Н. («Сокол»), Дмитриев В.Я. («Измайлово»), Антонов СИ. («Красная Пресня»), Сапрыкин А.А. («Фили»), Носов А.В. («Калужское»), Замышляев В.Н. («Выхино»), Берсенов В.А. («Замоскворецкое»), Миронов В.П. («Планерное»), Рукавцов И.И. («Новогиреево»), Гурьев И.С. («Варшавское»), Сасин А.С. («Черкизово») и Никитенко А.П. («Владыкино»). Начальник СПС Шварцбург А.А. от своего имени и коллектива пожелал Лебедеву А.А. дальнейших успехов в работах по новой технике и в деле повышения безопасности движения. Лебедев А.А. поздравили начальника метрополитена Дубченко Е.Г. и председатель Дорпрофсоюза Комиссаров Н.Н. Звонили и Генеральные директора: ЗАО «ММЗ» и ЗРЭПС - Гулько Ю.А. и Винник Л.В. Работники депо вручили памятный подарок.

Начался юбилейный для метрополитена 1995 год - 60 лет со дня открытия графического движения поездов. В начале года в депо пришел приказ Е.Г. Дубченко о разработке плана развития депо до 2000 года на основе Постановления правительства Москвы № 762 от 13.09.94 г., «О развитии Московского метрополитена на 1995 - 2000 гг.». В этом документе отмечено, что в настоящий момент дефицит линий метро составляет более 100 км в двухпутном исчислении.

Далее, в постановлении предусматривается строительство и ввод в эксплуатацию 63,1 км новых линий и 3-х вторых входов на действующих станциях. Линии должны пройти в районе массовой жилой застройки: Митино, Марьинский парк, Солнцево, Северное и Южное Бутово и в Жулебино. Для подвижников, как и для многих метрополитеновцев, знающих реальное финансирование, даже текущих расходов, было очевидно, что, мягко говоря, реализация будет откладываться далеко за 2000 год. А, что касается модернизации, замены и списания метровагонов, то эти сроки уйдут за 2010 год.

Такой нереальный план был разработан, но его реализация так и не началась. Руководство СПС и метрополитена были такого же мнения, что вызвало нескрываемое неудовольствие участников Мэрии.

Приближался юбилей. В конце апреля увидел свет журнал «Метро», который все свои страницы посвятил 60-летию первого метрополитена России. Метрополитен поздравили Президент и Генеральный секретарь Международного союза общественного транспорта (МСот), Генеральный директор ГАО «Мосметрострой» Кошелев Ю.А., Президент АО «Метрогипротранс» Сеславинский С.И., начальники всех метро России, Еревана и Ташкента. Начальника метрополитена лично поздравили Генеральные директора Мытищинского и Ленинградского вагонозаводов и завода «Динамо».

10 мая в депо поздравили Гусева Н.А. с награждением его знаком «Почетного железнодорожника».

В депо провели несколько субботников, убрали территорию, заменили асфальт в депо на плитку, соорудили ажурное металлическое ограждение административного здания с устройством въездных ворот.

15 мая 1995 года в Управлении метрополитена на Проспекте Мира, состоялось торжественное собрание, посвященное 60-летию метрополитена. Собравшихся метрополитеновцев и представителей многих метрополитенов, бывших республик СССР, приветствовал мэр Москвы Лужков Ю.М.

Коллектив метрополитена поздравили коллеги из Праги, Будапешта, Парижа, Лондона, Берлина. В своем выступлении Ю.М.Лужков, сказал, что вот уже 40 лет, Московский метрополитен занимает первое место в мире по объемам перевозок пассажиров, как в среднем за сутки (8 млн. 723 тыс. человек), так и за год (1994 год - 3 млрд. 184 млн. человек). Хотя по протяженности сети своих 9-ти линий (243,6 км) он находится на 5-ом месте в мире, после метрополитенов Нью-Йорка, Лондона, Парижа и Токио. В часы «пик» поезда имеют максимальную частоту движения - 42 восьмивагонных состава в час. Инвентарный парк достиг 4060 вагонов, а численность работающих на 01.01.1995 года составила 24,6 тыс. человек, включая работников всех дополнительных подразделений.

В заключении Юрий Михайлович отметил трудовые достижения метрополитеновцев, поблагодарил присутствующих и в их лице всех метрополитеновцев за хорошую работу и пожелал успехов в повышении качества обслуживания пассажиров.

В ответственном выступлении начальник метрополитена Евгений Григорьевич Дубченко отметил, что 60 лет спустя, каждая линия протяженность первой линии, которая имела длину 13,2 км. Общая протяженность девяти линий на 15 мая 2000 года составила 243,6 км. Из них Сокольническая - 26,2 км; Замоскворецкая - 40,3 км (самая протяженная, в этот момент, линия метрополитна в мире); и 38,6 км без учета ответвления на станции «Каховская»; Филевская - 16,3 км; Кольцевая - 19,4 км, Калужско-Рижская — 37,9 км (самая длинная, только подземная линия в мире); Таганско-Краснопресненская - 35,9 км; Калининская - 13,8 км; Серпуховско-Тимирязевская - 35,8 км. Строящаяся, от уже пять лет первая очередь Люблинской линии будет иметь 13,0 км. Так упали темпы строительства метро и отношение к нему!

В первом метродепо «Северное» 15 мая 1935 года в составе инвентарного парка было 78 вагонов (39 секций). Сегодня в 14 метродепо имеется 4072 вагона 8 типов и модификаций. Больше всех 723 вагона имеют депо «Калужское» и «Свиблово».

Составы всех депо метрополитена за 60 лет его работы перевезли более 86 млрд. пассажиров, из них около 540 млн. перевезли составы депо «Свиблово» начиная с 1 февраля 1989 года.

Ежедневно, в среднем в 1994 году Калужско-Рижская линия перевезла 1 млн. 354 тыс. человек. Чтобы обеспечить такие объемы перевозок в часы «пик» на линии эксплуатировались 8-ми вагонные составы с частотой 38 поездов в час с вагонами 81-717, 81-714. Восьмивагонные составы эксплуатировались так же на линиях № 2 и № 8.

Минимальное количество вагонов в составе - 6, имели линии № 4 и № 5. Минимальная парность - 32 поезда в час переализовывались на Филевской линии (№ 4).

Половина пассажиров метрополитена (4,45 млн. человек в день) были обслужены бесплатно.

В конце собрания около 60 человек получили правительственные награды и грамоты от мэра Москвы. Начальник депо «Свиблово» Лебедев А.А. 29 мая получил медаль «Ордена за заслуги перед Отечеством» 2 степени. Такие награды получили еще три начальника электродепо.

В середине лета, 21 июля 1995 года Дубченко Е.Г. избирают Генеральным директором хозяйственной ассоциации «Метро», а вместо него исполняющим обязанности начальника метро Москвы мэром назначает Дмитрия Владимировича Гаева, миттовца-подвижника, работавшего до этого первым заместителем начальника метрополитена.

По завершению торжеств Лебедев А.А. принял решение несколько омолодить руководство ремонтного производства. В августе своим заместителем по ремонту он назначает Болтушкина Н.В., работавшего на метрополитене с 1967 года, сначала в депо «Северное» слесарем, затем снова в этом депо слесарем по ремонту вагонов. В 1974 года он переводился в депо «Красная Пресня» осмотровиком вагонов, далее его перевели в депо «Ждановское», а с 1985 года Болтушкин Н.В. работает на ПТО «Медведково». С начала 1990 года он руководил комплексной бригадой депо «Свиблово». Старшим мастером комплексной бригады Александр Александрович назначил Жаркова В.Н., специалиста-электрика, в начале 1992 года пришедшего в депо с завода космической направленности.

Технический отдел получил в конце августа новое, современное оборудование ПК и кондиционерами, помещение. Его штат увеличился до 14 человек, что было необходимо в свете новых задач, которые предстояло решить депо. В отдел пришли молодые специалисты Рогулин А.В., Путилинцев А.Н. и другие.

В депо внедрили несколько испытательных стендов: для проверки усилителя У-100, для проверки пульта-машиниста вагонов 81-717, для проверки комплекта «пассажир-машинист» и другие.

В начале августа, на базе техшколы при депо «Сокол» был образован Учебно-производственный центр метрополитена, который разместили в новом здании на площадке депо «Замоскворецкое». Его начальником назначили подвижника, ветерана метрополитена Козина В.И., который ранее работал и в депо «Калужское» и в депо «Северное» и в депо «Сокол», где в 80-ми десятые годы был его начальником.

Юбилейный год для многих подвижников метрополитена был омрачен известием о том, что в сентябре, находясь в командировке вместе с начальником депо «Варшавское» Гурьевым И.С. и работником СПС Бродовским А.Г., в Париже умер начальник СПС Шварцбург Александр Александрович. Его сменил Богомолов В.Н., железнодорожник, подвижник с января 1995 года работавший на метрополитене Главным ревизором по безопасности движения.

7 ноября ряд ветеранов-подвижников отметили 40-летний юбилей второму метрополитену России - Петербургскому, первым начальником которого работал третий начальник метро Москвы - Иван Сергеевич Новиков. Он же был и первым начальником Службы подвижного состава, созданной 1 января 1938 года.

Чрезвычайные события, произошли в 1994-95 гг. на метро заставили правительство Москвы 10 ноября 1995 года дать распоряжение «О дополнительных мерах по повышению пожарной безопасности Московского метрополитена». Во всех Службах и депо, в том числе «Свиблово» были разработаны соответствующие

мероприятия на 1996-97 гг. Началась реализация противопожарных мероприятий на вагонах типа 81-717, 81-714 путем модернизации их схем и оборудования.

20 ноября, после десяти лет строительства были пущены в эксплуатацию оборотные тупики на станции «Каширская» и на метрополитене появилась еще одна линия «Каховская» за счет выделения ее из состава Замоскворецкой линии. Каховская линия стала начальным участком будущей Большой Кольцевой линии.

15 декабря начальник 15-го метродепо был назначен метрополитенец во втором поколении, подвижник - ветеран Штерн Ю.Б., а 28 декабря была пущена в эксплуатацию 10-ая линия - Люблинская от станции Чкаловская до станции «Волжская») длиной 13,0 км.

В конце года Лужков Ю.М. утвердил Гаева Д.В. начальником метрополитена - девятым с начала работы Мосметро.

В январе 1996 года на филиале ЗРЭПС на площадке «Выхино» состоялся семинар работников ремонтных подразделений метродепо Москвы, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Самары по теме «Повышение надежности механического оборудования метровагонов». В работе семинара приняли участие Болтушкин Н.В., Широкова Е.М. и Жарков В.Н. Генеральный директор ассоциации «Метро» от имени приветствовавших поздравил представителей метро Тбилиси с 30-ти лением с начала его работы.

Начиная с февраля в депо, как и на всем метрополитене, началось изучение новых ПТЭ. Они были разработаны, взамен ПТЭ МПС, действовавших с 1985 года, и утверждены Министром Правительства Москвы в декабре 1994 года А.М.Пешковым.

В мае 1996 года в депо «Красная Пресня» начались испытания новых вагонов типа 81-720, 81-721 получивших название «Язуа». Вагоны имели тиристорно-импульсивную систему регулирования (ТИСУ), которая допускает применение следующего реостатно-рекуперативного торможения. Кузов изготовлен из нержавеющей стали и имеет новые, более прочные и надежные тележки.

Летом в депо были сооружены специальные леса для окраски кузовов вагонов и проведена модернизация распашных ворот депо с использованием новых систем их привода.

11 июня 1996 года произошло событие, которое взволновало всю страну и Москву. На станции «Тулская» был проведен теракт, взорвали самодельную бомбу, заложенную под сидением дивана. Погибло 5 человек и более 15 пассажиров в вагоне. Это стало возможным из-за недостатка конструкции дивана, доступ построенных лиц в поддиванное пространство.

Начальник депо создал творческую группу во главе с главным инженером депо Гусевым Н.А. В течении месяца группа разрабатывала и испытала несколько вариантов запорного устройства для вагонов 81-717, 81-714. СПС рассмотрело и одобрило это устройство разработки депо «Свиблово» и во всех депо немедленно начались работы по модернизации сидений вагонов действующего парка. Это позволило исключить теракты в вагонах метро с использованием поддиванного пространства. Лебедев А.А. так же принимал творческое участие в этой разработке.

1 августа по рекомендации начальника депо, его заместителем по эксплуатации Григорьев А.С. был назначен начальником депо «Замоскворецкое», а Берсенов В.А. был переведен в СПС. Вместо Григорьева А.С. был назначен Дьяков В.С., ранее работавший в СПС.

20 августа 1996 года Лебедев А.А. поздравил коллектив депо «Выхино» и своего друга, начальника депо Замышляева В.Н. с 30-ти лением со дня создания депо - назначение первого начальника Гондаревского Е.П.

10 ноября Гусев Н.А. принял участие в торжестве коллектива своего первого депо «Фили» в связи с его 35-летием со дня создания.

В конце 1996 года введен в эксплуатацию еще один участок Люблинской линии от станции «Волжская» до станции «Марьино» и строительство новых участков линии практически прекратилось.

Особенность новой линии заключается в том, что здесь применены бесстыковые рельсовые цепи и использована система АРС-АЛС, позволяющая машинисту и поезному устройству одновременно контролировать разрешенную скорость безопасного движения на занятом и впередилежащем, по ходу движения поезда, участке. Светофоры, как и на Калининской линии нормально не горят.

В феврале 1997 года, начальник депо был в числе почетных гостей на торжестве по случаю 5-ой годовщины создания ассоциации «Метро». Это позволило ему узнать о работе подвижников других городов России и стран СНГ, ведь Ассоциация в этот год объединила 10 метрополитенов и, соответственно, 28 метродепо.

В начале февраля главный инженер СПС Этин Д.Л. сумел убедить руководство СПС и его перевели главным инженером депо «Планерное». Вместо него был назначен Зубов В.С., пришедший из конструкторского бюро по локомотивам МПС. Одновременно, в апреле перешел на другую работу начальник техотдела СПС, сын ветерана-подвижника Петра Андреевича Куна, Кун В.П. Вместо него 10 июня был назначен «свибловец» - Бродовский А.Г.

Незаметно прошла памятная дата - 15 мая. В это время в депо шла разработка новой конструкции петли подвески кожухов групповых аппаратов. Работы по созданию этой конструкции возглавил Лебедев А.А. В ней активно участвовали Гусев Н.А., Болтушкин Н.В., Жарков В.Н., Широкова Е.М. и ряд мастеров. Конструкция получилась удачной, почти абсолютно надежно предохранявшей падения кожуха на путь после приемки ее комиссией СПС она была рекомендована для внедрения.

Несколько ветеранов депо «Калужское» и «Свиблово» приняли участие в торжествах по случаю 60-ой годовщины со дня открытия 1 июня 1937 года второго метродепо страны - «Сокол».

В июле 1997 года ушел из жизни ветеран-подвижник, начальник депо «Планерное» - Миронов Владимир Павлович. Умер опытный руководитель, наставник молодежи, начавший свой трудовой путь на метрополитене в 1952 году, после окончания ЖУ-1. Вместо него, Гаев Д.В. назначил Кобицева В.А. начальника депо «Варшавское», опытного подвижника.

15 августа по приглашению начальника депо «Калужское» Носов А.В. многие работники депо «Свиблово» приняли участие в праздновании 35-ти летия со дня создания депо. Присутствовали первый, второй и третий начальники депо «Калужское» - Царицин В.А. Болотов В.А. (сегодня директор Музея Метрополитена) и Староверов В.Н.

В начале августа в депо пришел состав промышленной партии вагонов «Яуза», которые изготовил по результатам испытаний, ЗАО «Метровагонмаш».

В ноябре - декабре на метрополитене отметили юбилей метро в «Самаре» - 10 лет, в Тбилиси - 20 лет и в Баку - 30 лет. Ряд ветеранов депо, помогавшие пуску депо этих метрополитенов, получили знаки внимания.

3 декабря 1997 года Лебедев А.А. был вынужден заменить своего заместителя по эксплуатации на молодого машиниста-инструктора Розумяка И.И.

Иван Иванович пришел на метрополитен 28 января 1980 года в депо «Красная Пресня». По окончании техшколы он был направлен в депо «Калужское» и уже в 1990 году, в депо «Свиблово». Розумяк И.И. стал машинистом-инструктором.

В конце года на вагонах выпуска 1995-96 годах начались испытания трудногорючих материалов, предложенных ВНИИТом (настил пола из специальной фанеры, линолеум «метролин», трудновозгораемый пластик, винилис, кожа и др.). Эта работа отнимала у работников депо много времени и труда.

В последствии дни декабря 1997 года начальники и главные инженеры всех пятнадцати депо н ЗЛЮ «ЗРЭПС» собрались в Управлении метрополитена, чтобы отметить юбилей СПС. Служба подвижного состава была создана 1 января 1938 года, приказом второго начальника Мосметро Днепровского В.Я. Ее первым начальником был назначен Новиков Иван Сергеевич, будущий третий начальник метро Москвы и затем первый начальник Ленметро. Должности главного инженера СПС тогда еще не было, а первым начальником техотдела назначили Бродовского П.А. - в последствии начальник Службы.

Начальник СПС Богомолов В.Н. поздравил всех подвижников с этой знаменательной датой.

В конце января по всем депо прошла тревожная информация - в депо (Черкизово) произошло, одно за другим, три самопроизвольное возгорание ящиков с аккумуляторами. Бью быстро выявлены конструктивные причины возгораний и СПС разослало об этом рекомендации. На вагонах стали заменять деревянные ящики на металлические.

В феврале работники депо оборудовали один состав межвагонными переходными площадками для безопасного перехода из вагона в вагон. Был также изготовлен совместно с ММЗ опытный головной вагон с аварийным спасательным трапом для спуска людей из кабины управления на путь. Испытания этих новинок, созданных в депо, позволили вагоностроителям подготовить и ввести нормы: «Вагоны метро. Требования пожарной безопасности» НПБ 109-96. В этом документе появился пункт 8.1 «Конструкция вновь изготавливаемых вагонов должна обеспечивать возможность передвижения пассажиров вдоль состава с выходом их на путь из головных вагонов. Это решение стали реализовывать на вагонах «Яуза».

В этом же месяце был испытан опытный вагон типа «Е», оборудованный в депо еще в 1997 году. Вагон имел с наружной стороны обеих торцевых дверей с электромагнитными замками, управляемыми машинистом из кабины, что позволяло одновременно открывать замки переходных дверей всех вагонов поезда. Вагонов был принят и испытан в депо, однако, по ряду субъективных причин внедрение этой разработки специалистов депо пока не получили разрешения на внедрение.

12 февраля 1998 года подвижники проводили на пенсию ветерана-подвижника начальника депо «Фили» - Сапрыкина Аркадия Анатольевича, который возглавлял ранее депо «Сокол», «Красная Пресня» и Измайлово». Вместо него начальник метрополитена назначил «измайловца» начальника депо «Замоскворецкое» Берсенева В.А.

5 мая Лебедев А.А. поздравил от себя и от коллектива депо, начальника депо «Варшавское» с 50-ти летием со дня рождения.

1 июня по приглашению начальника депо «Сокол» Гаранина В.Н. ветераны-подвижники, бывшие работники этого депо, которое стало родоначальником депо «Калужское», а, следовательно, и депо «Свиблово» отметили 60 лет со дня пуска в эксплуатацию второго метродепо России.

В августе 1999 года в стране произошло событие, которое назвали «дефолт». после которого руководителям всех депо, в том числе и «Свиблово» пришлось решить проблему «утечки» кадров и, в первую очередь, ремонтников и машинистов. Это было очень сложное время!

В связи с этим в депо очень скромно отметили 20-тилетие со дня пуска - 30 сентября «оборотного» депо «Свиблово» в составе депо «Калужское». Был выпущен памятный значок, что очень обрадовало работников депо.

В первых числах октября 1998 года начальник депо в составе делегации метрополитеновцев посетил Сеул столицу Южной Кореи. До этого Лебедев А.А. побывал в Мадриде и Мюнхене. Они побывали на станциях и в депо метрополитена. Первое, что отметили члены делегации - это совпадение идеологии Мосметро

пятидесятых лет и метрополитена Сеула, сегодня. Это означает, что в первую очередь метрополитен место пребывания и отдыха людей, а только затем - транспортное средство. Станции Кольцевой и Арбатской (глубокой) линиях, стали основой первого платформенного этажа станций Сеула, а второй этаж этих станций - музей, место отдыха и встреч.

Лебедев А.А., как подвижник, в депо внимание на систему крупно-агрегатного ремонта вагонов и 3-х уровневую систему их обслуживания. Первый уровень - это низкий (ниже уровня рельсов) пол депо, второй - это помести на уровне пола вагона. Третий уровень - помости на уровне крыши вагона. Применить обе системы вагонов в своем депо Лебедеву А.А. пока не удалось, в силу того, что конструкция советских метровагонов не изменилась с 1934 года - провода вагонов вводятся во внутрь аппарата, а не закрепляются на клеммовых рейках. На устройство помостей вдоль всего 8-ми вагонного состава у депо пока нет средств.

Некоторые элементы группно-агрегатного метода ремонта в депо были реализованы еще ранее. После командировки Александр Александрович внес в этот метод небольшие дополнения, особенно в ремонте автосцепок.

14 января 1999 года Гусев Н.А., как бывший «измайловец», принял участие во встрече ветеранов депо «Измайлово» по случаю назначения 50 лет тому назад его начальника Голикова Виктора Дмитриевича, до этого бывшего начальником депо «Северное». Участие во встрече принял и сегодняшний начальник депо Дмитриев В.Я.

1 февраля начальник СПС Богомолов В.Н. поздравил коллектив депо «Выхино», «Новогиреево» и «Свиблово» с днем второго рождения этих предприятий. В это время их возглавляли: Замышляев В.Н., Чучин Е.Д. и Лебедев А.А.

В этом же месяце Лебедев А.А. поздравил Генерального директора ЗАО «ЗРЭПС» Винника Л.В. с 55-летием со дня рождения.

4 февраля главным инженером СПС был назначен «свибловец» Бродовский А.Г., а Зубов В.С. был переведен в депо «Северное». Начальником техотдела СПС назначили заместителя начальника депо «Сокол» по ремонту Песилис Ю.А.

18 марта, только через 10 лет, было проведено сплошное обследование пассажиропотоков. За этот день метро Москвы обслужило 8 миллионов 110 тысяч человек. Самой загруженной линией стала Калужско-Рижская. Одним из самых загруженных перегонов стал перегон (вечером) станция «Октябрьская» - станция «Шаболовская». Линия стала перевозить более 1 млн. пассажиров. Вторая линия по этому показателю стала Таганско-Краснопресненская. Эти цифры говорят о высочайшей нагрузке на вагоны депо «Калужское» и «Свиблово» и на психику их машинистов.

12 августа 1999 года стал участником семинара, проведенного в МПС по поводу 70-ти летая открытого первого электрифицированного участка Москва - Мытищи Северной железной дороги. Вагоны электричек изготовил Мытищинский вагонозавод, который уже в 1934 году изготовил первые советские метровагоны.

10 ноября в депо «Северное» собрались последние метрополитеновцы-подвижники в связи с тем, что исполнилось 65 лет, когда был назначен первый начальник депо Четветаков В.Ф. Особенность этого первого метродепо состояла в том, что его отдел кадров принимал на работу в метро людей всех профессий: машинистов, путейцев, эскалаторщиков, энергетиков и даже движенцев.

18 декабря 1999 года Александр Александрович в узком кругу коллег-подвижников и друзей, отметил свой 55-ый день рождения.

Наступал последний год второго тысячелетия. Юбилейный для метро столицы год.

В январе 2000 года подвижники отметили 60-ти ление двух ветеранов метрополитена: начальника депо «Выхино» Валерия Николаевича Замышляева и

бывшего начальника СПС Коцаря Игоря Ивановича. Они пришли на метрополитен и всю свою трудовую жизнь, начиная с помощника машиниста, работают на метрополитене.

К юбилею метрополитена начальник депо «Свиблово» Лебедев А.Л. получил знак «Почетный железнодорожник», а начальник депо «Калужское» Носов А.В. был награжден почетной грамотой от Министра транспорта России.

15 мая в Управлении метрополитена состоялись официальные торжества, а вечером состоялся торжественный ужин, где наряду с руководителями всех служб и подразделений метрополитена, присутствовали и коллеги Александра Александровича Лебедева начальники 14-ти электродепо:

Степанов Анатолий Михайлович («Северное»)
Гаранин Вячеслав Николаевич («Сокол»)
Дмитриев Владимир Яковлевич («Измайлово»)
Антонов Сергей Иванович («Красная Пресня»)
Берсенов Владимир Александрович («Фили»)
Носов Андрей Васильевич («Калужское»)
Замышляев Валерий Николаевич («Выхино»)
Григорьев Алексей Сергеевич («Замоскворецкое»)
Кобицев Владимир Александрович («Планерное»)
Чучин Евгений Дмитриевич («Новогиреево»)
Гусев Игорь Сергеевич («Варшавское»)
Осипов Владимир Петрович («Черкизово»)
Никитенко Александр Павлович («Владикино»)
Штерн Юрий Борисович («Печатники»)
Винник Леонид Владимирович (АОЗТ «ЗРЭПС»)

Подвижников возглавлял заместитель начальника метрополитена - начальник СПС Владимир Николаевич Богомолов.

В своем выступлении 15 мая 2000 года начальник метрополитена Дмитрий Владимирович Гаев отметил, что коллективу метрополитена удалось в период с 1990 года не только сохранить объемы транспортной работы на уровне 8-х годов, но и значительно их увеличить, обеспечив при этом высокий уровень безопасности движения поездов.

В настоящее время метрополитен, имея 11 линий протяженностью 264 км., с 162 станциями. В его 15-ти электродепо эксплуатируются 4144 вагона пяти модификаций: Е-180, Еж, Ем-508, Ем- 509, -512, Еж-3, Ем-508Т-614, 81-717, 81-714- 2818 и новые вагоны серии 81-720, 81-721-20 («Яуза»)

Метрополитен перевез за 1999 год 2 млрд. 369 млн. человек и твердо, вот уже более 30 лет по этому показателю занимает первое место в мире.

В среднем за сутки его услугами пользуется около 9 млн. человек. В балансе транспортной работы общественного транспорта Москвы, без учета пассажиров железных дорог Московского узла, метрополитену принадлежит 56% объемов перевозок пассажиров, а с учетом средней дальности поездки - 78%.

Ежедневно по линиям пропускается 9287 поездов. На девяти линиях используются автоматические системы безопасности движения поездов: Калининская и Серпуховско-Тимирязевская - ДАУ АРС, Калужско-Рижская, Таганско-Краснопресненская, Замоскворецкая, Каховская и Кольцевая - АРС с автоблокировкой и механическими автостопами;

Люблинская и Сокольническая (вводится в эксплуатацию) система «Днепр».

Далее Гаев Д.В. отметил, что в 2001-2005 годах, намечена большая программа строительства и технического развития метрополитена. В настоящее время протяженность строящихся тоннелей и выработок составляет около 40 км.

Работы ведутся на трех линиях:

1. Серпуховско-Тимирязевская - участок от станции «Улица Академика Янгеля» до станции «Анино»- пуск в 2001 году и участок от станции «Анино» до станции «Бульвар Дмитрия Донского»- пуск в 2002 году. Их общая длина 3,2 км.
2. Люблинская- участок от станции «Чкаловская» до станции «Трубная» длиной 3.2 км- пуск в 2005 году.
3. Арбатско-Покровская- участок от станции «Киевская» до станции «Парк Победы» длиной 3,2 км- пуск в 2003 году.

В случае улучшения финансового состояния страны и столицы будет завершено строительство участков новых линий - Митинской и Строгинской, построено 16-тое метродепо «Митино» и будет построен четвертый мост через Москву-реку.

Заместитель Гаева Д.В. - начальник дирекции метрополитена Иванченков В.И., сообщил что схемой развития Московского метрополитена до 2010года, утвержденной постановлением Правительства Москвы от 27 июня 1995 года №564, предусматривалось ввести в 1995-2000 годах 12 участков линий метро общей протяженностью 63,5км. И трех вторых выходов на существующих станциях. Однако в эксплуатацию введено не только 18,5км (Люблинская линия), а вторые выходы открыты только на двух станциях: «ВДНХ» и «Белорусская».

Новым постановлением правительства Москвы от 27 июля 1999г. №700, с учетом недостаточности средств предусмотрено построить до 2005года только 10 км указанных выше линий. Кроме того, на 2002-2015 годы намечается сооружение линии нового вида метро- «мини-метро» от станции «Киевская» Филевской линии до уже строящейся станции «Москва-Сити» с расширением и реконструкцией депо «Фили». В 2001 году начнется строительство еще одной разновидности метрополитена («дешевое метро», «легкое метро», «наземное метро») - полуметро, полутрамвай. Этот подвид городского общественного электрического транспорта хотят пустить в районы Северное Бутово, Новокошино и Жулебино. Этот подвид метро на линиях метрополитена эксплуатироваться на будет. Появятся в Москве т.ж. монорельсовые дороги в районе ВДНХ и аэропорте «Шереметьево».

Главный инженер метрополитена рассказал о перспективах развития новой техники, новых вагонах и об основных направлениях развития линий и депо обычного метрополитена. В 2007-2009 годах поезда пойдут по новой, уже Люблинско-Дмитровской линии от станции «Трубная Площадь» до станции «Марьяна роша». К 2020 году должна появиться еще одна радиальная линия под названием Митинско-Калининская, где появятся новые станции: «Остоженка», еще одна «Смоленская», «Площадь Свободы» в районе Тушино, «Москва-Сити» и «Центр международной торговли» с пересадкой на линию мини-метро.

В 2015 году появятся заложенный в 1946-1950 годах в проект строительства Кольцевой линии- «Суворовская» и «Российская». На Калужско- Рижской линии будет достроена станция «Полянка», а на Арбатско-Покровской, между станциями «Площадь Революции» и «Курская» будет сооружена, предусмотренная в проекте еще в 1943 году станция «Хмельницкая».

Намечается соорудить вторые наклоны на станциях «Маяковская», «Бауманская», «Комсомольская»- кольцевая, «Арбатская» и «Парк культуры» - кольцевая.

Кроме того, к 2007 году по малому кольцу Московской ж.д. пойдут метро-электрички (вагоны метро с верхним токосъемом от контактного провода). Калужско-Рижская линия в 2010 году будет продлена в район г.Мытищи и будет построено третье метродепо этой линии в районе Северной ТЭЦ.

Электродепо «Свиблово»

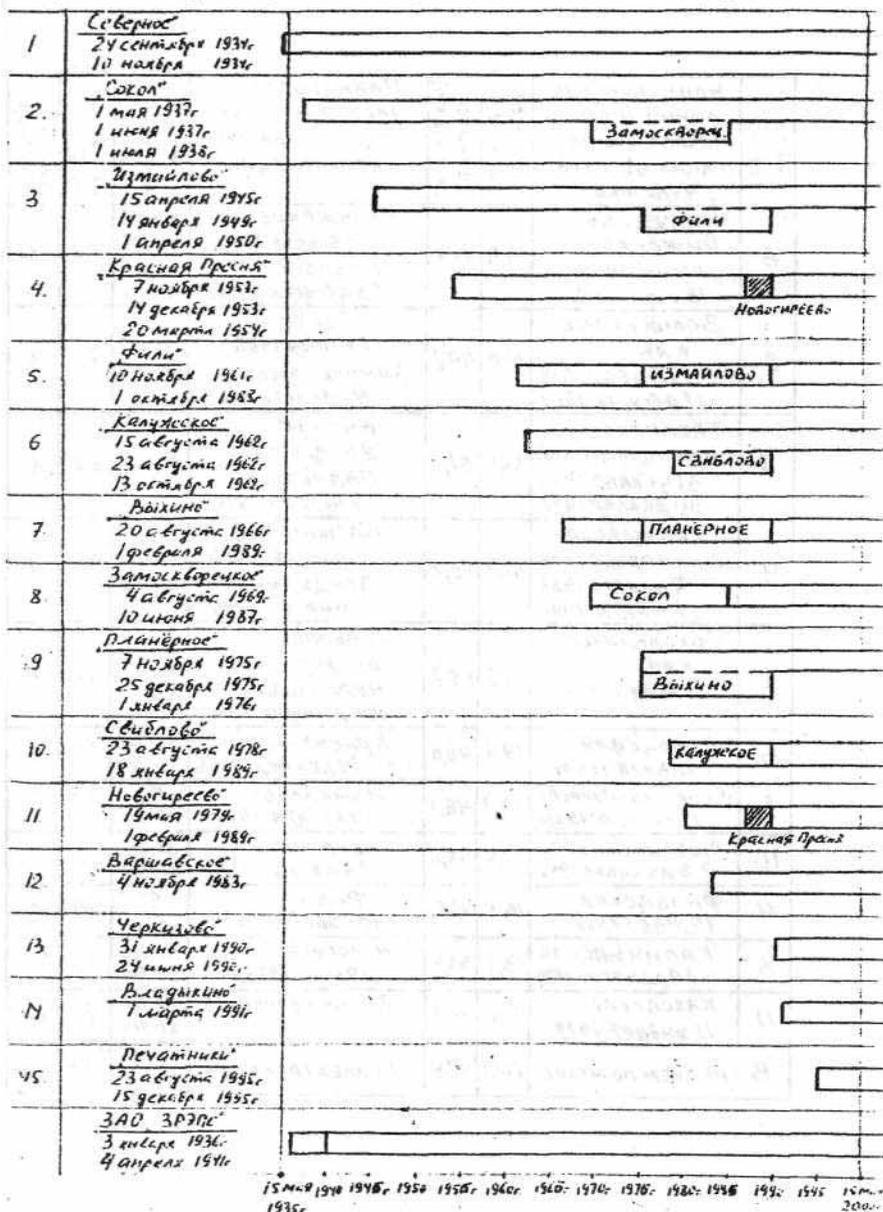
30 сентября 1978 г.

8 января 1980г.

18 января 1989г.

Годы	Должность, ФИО, даты назначения и освобождения от занимаемой должности					
	Начальник	Главный инженер	Заместитель по эксплуатации	Начальник ТО		
1980	1.Лебедев А.А. 8 января80г. 18 января89г.	1.Гусев Н.А. 31января89г.	1.Григорьев А.С. 1февраля89г. 31июля96г.			
1989				1.Маслов М.А. 1февраля89г. 1 января 91г.		
1991				2.Бродовский А.Г. 4января91г. 7июня91г.		
				3.Букреев В.И. 8июня91г. 1февраля92г.		
				4.Бродовский Г.С. 2февраля92г. 10января93г.		
				5.Широкова Е.М. 12января93г.		
1993						
1996					2.ДьяковЮ.Н. 1августа96г. ноябрь97г.	
1997		3.Розумяк И.И. 3декабря 97г.				
15 мая 2000г.	Лебедев Александр Александрович	Гусев Николай Алексеевич	Розумяк Иван Иванович	Широкова Елена Михайловна		

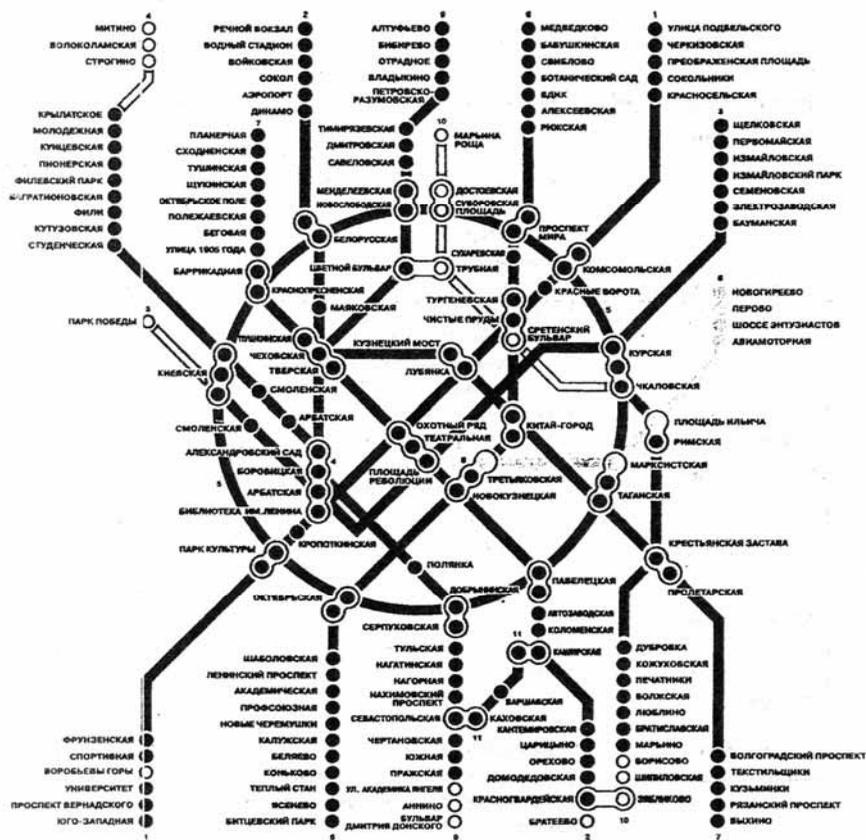
Хроника развития предприятий и совхозно-колхозного завода



НОМЕР ЛИНИИ	НАИМЕНОВАНИЕ ЛИНИИ И ГОД НАЧАЛА ЭКСПЛУА- ТАЦИИ ЕЁ ПЕРВОГО УЧАСТКА	ПРОТЯЖЕН. ЛИНИИ, КМ	ТЕХНИЧЕС. СКОРОСТЬ КМ/Ч	НАИМЕНОВАНИЕ ЭЛЕКТРОДЕПО И ГОД НАЧАЛА ЕГО ЭКСПЛУАТАЦИИ	ТИП ВАГОНОВ	КОЛ-ВО СОС. ТАВОВ.	КОЛ-ВО ВАГОНОВ
6	КАЛУЖСКО- РИЖСКАЯ 1 МАЯ 1958г 13 ОКТ. 1962г	37,9	48,7	КАЛУЖСКОЕ 15 АВГУСТА 1962г СВИБЛОВО 23 АВГУСТА 1978г	81-717 81-714 Еж Ем	77	8
2	ЗАМОСКВОРЕЦ- КАЯ 11 СЕНТЯБР. 1938 11 АВГУСТА 1969	37,0	49,2	СОКОЛ 1 ИЮНЯ 1937г ЗАМОСКВОРЕЦКОЕ 4 АВГУСТА 1969г	81-717 81-714	72	8
7	ТАГАНСКО- КРАСНОПРЕССНОЖ 31 ДЕКАБР. 1966 30 ДЕКАБР. 1972	35,9	51,9	"ВЫХИНО" 20 АВГУСТА ПЛАНЕРНОЕ 7 НОЯБРЯ 1975г	Е-Ж3	67	8
9	СЕРПУХОВСКО- ТИМИРЯЗЕВСКАЯ 4 НОЯБРЯ 1983 1 МАРТА 1991	35,8	50,3	ВАРШАВСКОЕ 4 НОЯБРЯ 1983г ВЛАДЫКИНО 1 МАРТА 1991г	81-717 81-714	72	7
1	СОКОЛЬНИЧЕС- КАЯ 15 МАЯ 1935г	26,2	45,7	СЕВЕРНОЕ 10 НОЯБРЯ 1937г ЧЕРКИЗОВО 24 ЯНВАРЯ 1990г	Ем Еж	53	7
5	КОЛЬЦЕВАЯ 1 ЯНВАРЯ 1950г	19,4	48,0	КРАСНАЯ ПРЕСНЯ 14 ДЕКАБРЯ 1953г	81-717 81-714	32	6
3	АРБАТСКО-ПОКРОВС- 13 МАРТА 1938г	18,7	46,1	ИЗМАЙЛОВО 14 ЯНВАРЯ 1949г	Ем Еж	37	7
10	ЛЮБЛИНСКАЯ 23 ДЕКАБРЯ 1995	17,5	45,6	ПЕЧАТНИКИ 23 АВГУСТА 1995г	81-717 81-717	20	7
4	ФИЛЁВСКАЯ 15 МАЯ 1935г	16,3	43,5	ФИЛИ 10 НОЯБРЯ 1961г	Е Ем	30	6
8	КАЛИНИНСКАЯ 30 ДЕКАБРЯ 1979	13,1	53,4	НОВОГИРЕЕВО 19 МАЯ 1979г	81-717 81-714	23	7
11	КАХОВСКАЯ 11 ЯНВАРЯ 1979	3,3	45,3	ЗАМОСКВОРЕЦКОЕ	81-717 81-714	7	6
В СРЕДНЕМ ПО МЕТРУ		26,1	47,9	15 ЭЛЕКТРОДЕПО		489	7,3

Московский метрополитен

Схема линий Московского метрополитена



- 1 СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ
- 2 ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ
- 3 АРБАТСКО-ПОКРОВОСКАЯ
- 4 ФИЛЕВСКАЯ

- 5 КОЛЬЦЕВАЯ
- 6 КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ
- 7 ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ
- 8 КАЛИНИНСКАЯ

- 9 СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ
- 10 ЛЮБЛИНСКАЯ
- 11 КАХОВСКАЯ
- СТРОИТЕЛЬСКИЕ ЛИНИИ



СТАНЦИИ ПЕРЕХОДА

Х Р О Н И К А

Наименований и перенаименований линий МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА и их участков с 1935 года по 15 мая 2000 года

Порядковый номер и наименование линии на 15 мая 2000 г	Наименование линии по проекту и ее последующие названия	Дата наименования и изменения
1.Сокольническая	Линия первой очереди Фрунзенский,Центральный и Сокольнический радиус Кировско-Фрунзенская линия (диаметр) Сокольническая линия	1934 год 1936 год 1938 год 5 нояб.1990 года
2.Замоскворецкая	Линия второй очереди Горьковский радиус Горьковская линия (диаметр) Горьковско-Замоскворецкая линия (диаметр) Замоскворецкая линия	1935-1938 годы 11 сент.1938 года 31 дек.1964 года 11 авг.1969 года 5 нояб.1990 года
3.Арбатско-Покровская	Линия первой очереди Арбатский радиус Арбатско-Покровская линия «Глубокий» Арбат	1934-1936 года 13март.1938года 7 нояб.1959 года
4.Филевская	«Мелкий» Арбат (Арбатская линия, Арбатский диаметр) Филевская линия	7 нояб.1959 года 13 окт.1961 года
5.Кольцевая	Участок Кольцевой линии Кольцевая линия	1 янв. 1950 года 14 март.1954 года
6.Калужско-Рижская	Рижская линия Калужская линия Калужско-Рижская линия	1 мая 1958 года 30 дек. 1970 года 31 дек. 1971 года
7.Таганско-Краснопресненская	Ждановская линия Краснопресненская линия Ждановско-Краснопресненская линия Таганско-Краснопресненская линия	31 дек. 1966 года 30 дек. 1972 года 17 дек. 1975 года 13 янв. 1989 года
8.Калининская	Калининская линия	30 дек. 1979 года
9.Серпуховско-Тимирязевская	Серпуховская линия Серпуховско-Тимирязевская линия	4 нояб. 1983 года 5 янв. 1986 года
10.Люблинская	Люблинская линия	Дек.1995 года
11.Каховская	Одиннадцатая линия Каховская линия	Дек.1995 года Февр.1996 года

определи лист3

ПЕРЕВОЗ ПАССАЖИРОВ
ПО ЛИНИЯМ МЕТРОПОЛИТЕНА ЗА 1999 ГОД

	Сокольн.	Замоскв.	Кахов.	Покров.	Филев.	Кольцо	Калуж.	Таганск	Калин	Серпух	Люблин	ВСЕГО
Январь	30 242 124	37 518 370	3 551 899	23 446 440	11 074 849	24 911 336	42 385 350	43 791 902	13 013 686	33 301 692	7 380 755	270 618 403
Февраль	29 131 692	35 777 328	3 347 885	22 076 819	10 421 417	23 634 354	40 547 951	41 591 037	12 460 141	31 502 636	7 065 434	257 556 694
Март	32 448 948	39 218 975	3 663 873	24 449 413	11 516 567	26 196 306	44 304 867	45 682 043	13 732 052	34 701 976	7 776 729	283 691 749
Апрель	31 610 801	38 600 603	3 562 863	24 000 729	11 114 789	25 468 915	43 391 133	44 715 774	13 119 969	33 802 734	7 628 005	277 016 315
М А И	30 946 497	38 249 028	3 513 993	23 633 249	11 051 898	25 209 430	42 162 467	43 967 019	12 321 785	33 030 675	7 500 766	271 586 807
И Ю Н Ъ	29 792 556	36 343 113	3 339 993	22 188 834	10 478 612	24 857 044	39 985 161	41 935 181	11 733 415	31 374 886	7 258 833	259 287 628
ИЮЛЬ	28 000 768	34 011 168	3 188 792	21 108 001	9 841 679	23 992 059	37 778 620	39 852 746	11 241 163	29 585 955	6 883 991	245 484 942
АВГУСТ	28 294 544	33 981 353	3 176 695	21 017 019	9 758 243	23 788 206	37 344 844	39 376 041	10 938 284	29 376 382	6 864 535	243 916 146
СЕНТЯБРЬ	29 764 874	36 462 544	3 332 197	22 020 622	10 474 999	24 748 231	40 518 320	41 691 144	11 954 999	31 576 689	7 376 476	259 921 095
ОКТАБРЬ	31 474 571	38 721 732	3 515 038	23 103 500	11 112 499	25 825 683	42 564 121	44 046 513	12 610 764	33 235 932	7 771 744	273 982 095
Н О Я Б Р Ъ	31 517 378	38 879 589	3 499 934	23 094 102	11 018 401	25 704 918	42 706 083	43 912 248	12 639 227	33 441 981	7 847 239	274 261 100
Д Е К А Б Р Ъ	32 207 706	40 013 836	3 605 534	23 875 662	11 516 352	26 470 268	44 131 965	45 326 117	13 036 625	34 558 258	8 174 063	282 916 384
ИТОГО	365 432 459	447 777 639	41 298 694	274 014 390	129 380 308	300 806 750	497 820 882	515 887 765	148 802 110	389 489 794	89 528 570	3 200 239 358
<i>Протяж.Км</i>	26,2	37,9	3,3	18,7	16,3	19,4	37,9	35,9	13,1	35,8	17,5	262
<i>Пасс. На 1 км (млн.)</i>	13,9	11,8	12,5	14,7	7,9	15,5	13,1	14,4	11,4	10,9	5,1	12,2