



О тайном спецотряде и стадионе имени Сталина

📷 Александр "Russos" ПОПОВ

За время ведения блога и чтения лекций по метрополитену и его строительству у меня накопился список вопросов, которые мне чаще всего задают. Попробуем на небольшую часть их ответить на страницах журнала «Все о мире строительства».

ЕСТЬ ЛИ В МЕТРО КРЫСЫ? А ТРЕХМЕТРОВЫЕ?

Пожалуй, самый популярный вопрос. С легкой и дурной руки какого-то журналиста в 90-е годы была запущена история про крыс-мутантов, которые живут в тоннелях метро. Если в начале своего существования они были весьма скромных размеров, примерно в 50-60 сантиметров, то через какое-то время они подросли и достигли канонических трех метров! На поверхности они не появляются, никто их, конечно, не видел. Но это не мешает им прекрасно себя чувствовать в некоторых головах пассажиров, а то и диггеров.

Тогда же, в 90-е годы была запущена другая байка о спецотряде, который каждую ночь спускается в метро и уничтожает этих несчастных животных. Такая зондер-команда с автоматами, пулеметами и огнеметом (без него не считается и не спортивно) ходит в метро и сжигает там все. Видимо, вместе с мифическими крысами в ярком пламени сгорают кабели и другое оборудование метро. Но кого будут волновать сопутствующие потери, если идет священная война с выдуманным серо-хвостатым врагом!

Действительность гораздо скучнее. За все время своих подземных путешествий я видел крыс всего лишь два раза. Один раз в коллекторе реки Неглинная, где самая обычная крыса, испугавшись моего фонаря, резво уплыла куда-то в темную даль. Второй раз — на строительстве станции метро «Парк Победы». Что, вообще-то, очень странно: чем, собственно, на стройке, под землей, питаться этой самой крысе? А если это трехметровая крыса, то

Тропа Гиляровского.
Кирпичный коллектор реки Неглинная





Самый обычный перегонный тоннель.
Поверьте, крысы тут есть нечего

для того, чтобы ее прокормить, нужно не просто много еды, а очень много еды! Да и зачем спускаться под землю, если на поверхности есть прекрасные и аппетитные помойки с разнообразной едой. Ну не дуры же они?

А вот мышей я раньше видел на путях метро. Хотя очень и очень редко. Так что трехметровые крысы в метро и подземельях — это миф некоторых журналистов и диггеров, у которых не все в порядке с восприятием окружающей реальности.

КАК ПОЕЗД ПОПАДАЕТ В МЕТРО?

Для начала нужно сказать, что ширина железнодорожной колеи в метро соответствует ширине железной дороги и равна 1520 миллиметрам. Поэтому по-

сле производства вагонов на заводе формируется специальный состав. Его основу составляет новый поезд метро, а по концам к нему цепляют вагоны прикрытия. Это самая обычная железнодорожная платформа, у которой с одной стороны находится сцепка как на железной дороге, а с другой стороны — метрополитеновская. После чего к нашему поезду цепляют локомотив, и он едет на станцию «Москва-Южный порт». Там находится так называемый гейт — соединение железной дороги с парковыми путями электродепо «Печатники» московского метрополитена. После поступления в депо состав вводят в строй и проводят обкатку на линии. Далее новый поезд отправляется на свою линию для эксплуатации. Также гейт есть в депо «Солнцево».

Электродепо «Печатники».
Гейт с железной дорогой находится около правого края кадра





Двухпутная ветка
в депо «Сокол»

В момент открытия метро в 1935 году такой гейт находился в депо «Северное» Сокольнической линии. Сейчас он давно разобран. Потом был сделан гейт в депо «Сокол» со станции железной дороги «Подмосковная». Он активно использовался почти все время существования метро, потом из-за долгого периода разных работ на железной дороге. Но после ввода в эксплуатацию поездов «Москва» из-за их конструктивной особенностей оказалось, что их удобнее снова перегонять через «Сокол». Там длина тупика позволяет принять весь состав, не расцепляя его, в отличие от Печатников.

КАК ПОЕЗДА ПОПАДАЮТ С ЛИНИИ НА ЛИНИЮ?

Помимо обычных перегонных тоннелей, есть служебно-соединительные ветки. Они связывают разные линии между собой, так что любой поезд с любой линии может попасть на другую линию. Естественно, они не используются для пассажирского движения.

Есть ветки, которые соединяют две линии, например между Кольцевой и Сокольнической линиями. А центральная ССВ соединяет три — Филевскую, Сокольническую и Арбатско-Покровскую. По ней очень давно даже ходили поезда с пассажирами, пока не построили сначала Покровский радиус, а потом и глубокий Арбат. А так называемая «Южная ССВ» соединяет на юге аж четыре линии. С нее можно попасть на Кольцевую, Замоскворецкую, Серпуховско-Тимирязевскую и Калужско-Рижскую.

ЕСТЬ ЛИ СПЕЦСОСТАВЫ В МЕТРО?

Конечно! И даже пассажиры могут их видеть. Самым ярким является диагностический поезд «Синергия», которые проверяют план, профиль, габарит, наличие протечек, качество рельсовых скреплений и множество других параметров. Еще курсируют отдельно составы с вагоном-путеизме-

Диагностический комплекс
«Синергия-1»





Контактно-аккумуляторный электровоз ВЭКА.

С 1992 года использовался в депо «Калужское», но из-за нареканий к работе оборудования был поставлен на прикол. В 2015 году прошел капитально-восстановительный ремонт для использования в качестве музейного экспоната

Выставка подвижного состава в честь дня рождения метро на станции «Партизанская»

рителем и дефектоскопом. Первый проверяет только план и профиль пути, а второй проверяет ультразвуком рельсы.

Какое-то время назад можно было встретить грузовые поезда, которые между депо перевозили колесные пары и двигатели от вагонов метро. Но после инцидента, когда колесная пара решила проявить самостоятельность и выйти погулять на ходу, грузовые поезда запретили.

Помимо этого, можно встретить вагон для уборки снега (обычно он работает на парковых путях и на открытых участках) и разные мотовозы. Они используются ночью, когда нет напряжения на контактном рельсе.

ПРАВДА, ЧТО В ЧАС НОЧИ ЗАКРЫВАЕТСЯ ПЕРЕСАДКА?

Нет, конечно. В час ночи закрываются входные двери на всех станциях метро. Через несколько минут от каждой конечной отправляется последний поезд, который с пассажирами пройдет всю линию. Поэтому если вы в час двадцать минут окажетесь на «Библиотеке Ленина», то перейти и уехать на Арбатско-Покровскую линию вы сможете, а вот на Филевскую вы сможете только перейти, но не уехать — последний поезд с пассажирами уже ушел.

ЗАЧЕМ НА СТАНЦИЯХ «ПАРТИЗАНСКАЯ» И «ПОЛЕЖАЕВСКАЯ» ПО ТРИ ПУТИ?

На первой станции предполагалось строительство огромного стадиона имени Сталина. Его даже начали строить перед войной. Но нападение фашистов внесло свои коррективы. Три пути было запроектировано для того, чтобы одновременно проводить высадку и посадку пассажиров до и после мероприятия. Станция была достроена в годы войны по своему проекту, а стадион так и не достроили. Теперь третий путь используется для выдачи поездов в депо или из депо. Также на нем устраивается выставка подвижного состава на день рождения метро.

А на станции «Полежаевская» предполагалось сделать ответвление в сторону Серебряного Бора. Но это так и осталось в проекте, хотя все необходимые работы на станции для подключения линии были сделаны.

ЕСТЬ ЛИ ЕЩЕ ОТВЕТВЛЕНИЯ ИЛИ ЗАДЕЛЫ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СТАНЦИЙ НА ДЕЙСТВУЮЩИХ ПЕРЕГОНАХ?

Конечно! На некоторых линиях сделаны камеры съездов для организации вилочного движения или подсоединения ССВ от новых линий. Также на некоторых перегонах оставлены заделы под строительства новых станций. Своего часа ждет станция «Хмельницкая» на перегоне Арбатско-Покровской линии между станциями «Курская» и «Площадь Революции». Там будет сделана так нужная пересадка на станцию «Китай-город». А станцию «Суворовскую» на Кольцевой линии даже начали строить. Там будет пересадка на станцию «Достоевская», но ее сооружение, к сожалению, заморожено. 🚧

