

Охотный ряд.

Охотный ряд – станция Московского метрополитена, открытая 15 мая 1935 года в числе первых 13 станций, по своему местоположению является самой центральной станцией.

Охотный ряд – одна из самых ближайших станций к Кремлю, [Красной площади](#), Историческому музею, [ГУМу](#), Собору Василия Блаженного, Большому театру, Александровскому саду, Мавзолею В.И. Ленина.

За время своего существования станция **Охотный ряд** переименовывалась четыре раза. Сначала она, как и сейчас, называлась **Охотным рядом**, но 25 ноября 1955 года когда весь метрополитен, носивший до этого имя Лазаря Кагановича, лишили этого имени, дав ему имя Ленина, имя Кагановича присвоили станции **Охотный ряд**, и она стала называться станцией **Имени Кагановича**. Однако уже через два года, когда сам Каганович оказался в числе участников так называемой антипартийной группы, станции вернули прежнее название **Охотный ряд**. В этот раз это название просуществовало до 30 ноября 1961 года, когда станцию переименовали в **Проспект Маркса**. Наконец, 5 ноября 1990 года станцию вновь переименовали в **Охотный ряд**.

Своды станционного зала опираются на массивные пилоны, выполненные в виде сдвоенных многогранных колонн. Пилоны облицованы белым и серым мрамором. Путевые стены покрыты белой керамической глазурованной плиткой. Пол выложен серым гранитом. Зал освещают шаровые светильники, укрепленные на потолке. В восточном аванзале — мозаичный портрет Карла Маркса (Е.Рейхцаум, 1964).

В 1944 году был сооружен переход из центра зала на станцию «Театральная» Замоскворецкой линии. В 1959 году открыт дополнительный вход из подземного перехода под Манежной площадью, а в 1997 году — из подземного комплекса «Охотный ряд».

Выход в город на Манежную площадь, улицы Охотный ряд, Моховую, на Театральную площадь и улицу Большая Дмитровка.

Метро «Охотный ряд» было открыто на Сокольнической линии 15 мая 1935 года в числе первых станций Московского метрополитена. Эта станция за время своего существования переименовывалась четыре раза. Изначально она называлась «Охотный ряд» по площади Охотного ряда. С 25 ноября 1955 года её называли станция «Имени Л.М. Кагановича». Через два года это снова было метро «Охотный ряд», до 30 ноября 1961 года. Затем станция называлась «Проспект Маркса». Очередное название «Охотный ряд» она получила 5 ноября 1990 года, и оно сохраняется до сих пор. В составе Сокольнической линии метро «Охотный ряд» расположено между «Лубянкой» и «Библиотекой имени Ленина». Она является частью пересадочного узла из трех станций.

Оформление станции метро Охотный ряд

Станция метро «Охотный ряд» относится к пилонным трехсводчатым станциям глубокого заложения. Её пилоны похожи на сдвоенные многогранные колонны. Их облицовка выполнена из белого и серого мрамора. Платформа станции выложена плитами серого гранита нескольких оттенков, вместе составляющими шахматный узор. Путевые стены метро «Охотный ряд» были покрыты керамической плиткой. В 2008 году её начали заменять светлым мрамором со вставками из тёмного, на фоне которого находится название станции.

Техническая информация о станции метро Охотный ряд

У станции метро «Охотный ряд» два вестибюля, северный и южный, оба соединены с платформой эскалаторами. Северный вестибюль станции является общим для неё и для «Театральной» Замоскворецкой линии. Выходы из южного вестибюля метро «Охотный ряд» ведут на улицы Моховая, Твердая и Тверская, Манежную площадь и к Александровскому саду. Северный вестибюль станции выходит на улицу Большая Дмитровка и Театральную площадь. Метро «Охотный ряд» входит в пересадочный узел из трех станций. Непосредственно с неё можно перейти на «Театральную» (по переходу в центре зала или через вестибюль). Переход на станцию «Площадь Революции» Арбатско-Покровской линии осуществляется только через «Театральную». Оба выхода метро «Охотный ряд» работают с 5.30 до 1.00.

Проектное название "Охотнорядская"

Станция расположена под улицей Охотный Ряд, между Тверской (бывш. ул. Горького) и большой Дмитровкой.

В старину местность нынешнего Охотного Ряда была заболоченным руслом реки Неглинки. Через болото был перекинут мост на главный торг древней Москвы - Красную площадь. На более сухом берегу в XVII столетии были построены палаты боярина Троекурова, Голицына и грузинских князей. Здесь же стояли старинные церкви Анастасии и Параскевы-Пятницы с кладбищами при них. Подземные склепы кладбищ доставили немало проблем во время проходки.

Древний размыв русла Неглинки, заполненный водоносными песками, усугублял и без того непростую гидрогеологическую обстановку. Первоначально предполагалось, что станция будет построена двухсводчатой, по образцу глубоких станций Лондонского метрополитена. Было пройдено уже около 20 метров, когда по настоянию Л.М. Кагановича было решено составить новый проект, учитывающий центральное положение этой станции, с центральным залом и двумя выходами на поверхность: северным и южным. Разработки станции тянулись под землей от улицы Горького через весь Охотный ряд до Большой Дмитровки. По краям этой площади недавно были построены два гигантских здания: гостиница "Москва" и Дом комитетов СТО (ныне здание Государственной Думы РФ). В непосредственной близости с фундаментами этих зданий, на глубине всего лишь 8 метров от поверхности, создавался подземный объект, по своему объему едва ли не превосходящий оба эти здания, вместе взятые. Требовалось проводить работы с величайшей осторожностью, чтобы не допустить повреждений и смещений фундаментов.

Работы велись горным способом, несмотря на наличие мощных слоев плавунных грунтов. Весь плавунный забой закреплялся сплошным шпунтом. Способ проходки под сжатым воздухом был отвергнут, так как при очень большой ширине выработки удерживать воздух при огромных сечениях станции было делом очень трудным, применение кессона отсрочило бы окончание работ.

В основу принятого способа разработки станции был положен так называемый "немецкий способ". Первоначально сооружались стены, а затем на готовые стены сажались своды станции. Сначала были возведены крайние стены вдоль здания гостиницы и дома СТО. Эти барьеры отделили все предстоящие работы от зданий, защитили фундаменты от возможных смещений грунта. После были сооружены фундаменты под будущие пилоны и сами пилоны. Стены сооружались не непрерывными массивами, а небольшими частями, которые потом соединялись между собой, чтобы исключить одновременное раскрытие больших объемов пустот в самом центре города. Вся подземное пространство было рассечено бесчисленными штольнями, общей длиной в несколько километров. Впервые на станции была применена наружная оклеечная изоляция, которая впоследствии получила распространение по всей трассе.

Во время бетонирования центрального зала произошло чрезвычайное происшествие. В течение нескольких дней шли дожди, водостоки не успевали забирать избытки воды, стекавшие с Большой Дмитровки и улицы Горько-

го, огромное озеро скопилось на площади. В 52-й калотте, под бывшей церковью Параскевы-Пятницы, свод еще не был забетонирован. Через подземные склепы вода стала просачиваться в штольни, на поверхности начала проседать мостовая. Потоки бушующей воды, прорвав 8-метровую толщу грунта, устремились в подземные выработки, увлекая за собой и пласты асфальтовой мостовой. Авария закончилась благополучно, никто не пострадал, но последствия пришлось ликвидировать несколько суток.

При постройке северного и южного вестибюлей станции движение по Охотному Ряду, согласно требованию Московского комитета партии, не прекрывалось. Этого удалось достичь используя так называемые "американские мосты", перекрывшие котлованы будущих вестибюлей, на которые было перенесено движение.

Для отделки станции был применен серебристый, отливающий голубизной итальянский мрамор. Это единственная станция на первой очереди, для облицовки которой использовались импортные материалы. Своды центрального тоннеля обработаны кессонами квадратной формы, в то время как своды путевых тоннелей покрыты лепным рисунком. Путевые стены облицованы глазурованными плитками. В двухнедельный срок были уложены 3 тысячи квадратных метров мрамора, оштукатурено 20 тысяч квадратных метров, облицовано плитками несколько тысяч квадратных метров, не говоря уже об окраске, освещении и т.д.

Южный вестибюль станции встроен в первый этаж гостиницы Москва (ныне разобранной) на углу улицы Горького и Охотного ряда. Как по внешнему, так и по внутреннему оформлению он полностью совпадает с архитектурой всего здания. Северный вестибюль расположен в первом этаже здания, стоящего на углу Большой Дмитровки и Охотного ряда. По проекту автора вестибюля, архитектора Чечулина, фасад здания был полностью реконструирован. В нишах вестибюля стояли скульптуры атлетов, моделями для которых служили артисты московского цирка.

Первоначально по оси центрального зала станции были установлены светильники-торшеры на высоких подставках, (аналогично светильникам на станции "Новокузнецкая"). 30 декабря 1944 года был сооружен подземный переход на станцию "Театральная", так как существовавший переход через общий вестибюль не справлялся с пассажиропотоком. Тогда же светильники-торшеры заменены подвесными "шарами". 29 ноября 1959 года в столице были открыты три первых подземных перехода. Один из них проходит от ул. Горького через Охотный ряд и из него был устроен вход на станцию.

В 2004 году эти светильники "шары" были заменены аналогичными, но вместо ламп накаливания в них установлены более яркие люминесцентные. Спектр новых ламп другой и станция утратила свой характерный желтоватый оттенок. Одновременно светло-бежевая краска на сводах станционных тоннелей заменена белой побелкой. Станция стала намного светлее и зрительно просторнее.

Изменения коснулись и облицовки путевых стен. Использованная первоначально плитка была заменена более в 60-х годах, а в 2007-2008 годах вместо плитки на путевых стенах уложена мраморная облицовка.

В 70-х уже второй переход перестал справляться с количеством пассажиров, совершающих пересадку на станцию "Театральная" и 7 ноября 1974 года был открыт новый подземный коридор. Таким образом удалось разделить потоки пассажиров, движущихся в противоположных направлениях, каждый из подземных переходов стал работать на пересадку "в одну сторону".

За 70 лет, прошедших с открытия, станция претерпела больше всего переименований - проектное название было "Охотнорядская", но открылась станция как "Охотный Ряд", 25 ноября 1955 года переименована в "Им. Л.-М.Кагановича", в 1957 году (точнее установить не удалось) опять в "Охотный Ряд", с 30 ноября 1961 стала называться "Проспект Маркса" и, наконец, 5 июля 1990 года станции возвращено первоначальное название.