

Мосты Санкт –Петербурга.

1. **Нева** - центральная водная магистраль Санкт-Петербурга. Она соединяет Ладожское озеро и Финский залив. Протяженность реки около 74 км., из которых в городской черте проходит 32 км. Все постоянные мосты через Неву разводные.

2. **Благовещенский мост**-первый постоянный мост через Неву. Его еще называют символически "Невской губой", С.В.Кербедз с 1843 по 1850 годы. Все металлические конструкции моста изготавливались на отечественных заводах.

В 1854 году на быке у разводного пролета была поставлена часовня, посвященная Св.Николаю-покровителю мореплавателей (арх. А.И.Штакеншнейдер).

В 1855 году, после смерти императора Николая I мост переименовали в Николаевский, но название Благовещенский тоже продолжало употребляться. После октябрьской революции 1917 года Николаевский (Благовещенский) мост вновь переименовали в мост Лейтенанта Шмидта и до 1930-х годов он прекрасно справлялся со своими функциями, но в 1938 году его заменили на новое сооружение, в связи с изменениями условий и требований судоходства.

Чугунные арки старого моста разобрали и отправили на склад. Их блоки оказались в прекрасном состоянии и было решено использовать эти конструкции вновь. Чугунные арки Благовещенского моста применили для перекрытия пролетов нового моста через Волгу, построенного в 1953-1956 годах, мост ветеран получил вторую жизнь. В истории мостостроения это уникальный случай "переезда" металлического моста с одной реки на другую.

Фонари и перила Благовещенского моста тоже обрели вторую жизнь. Фонари перенесли в центр Марсова поля, а перила, созданные по проекту А.П.Брюллова, установили на реконструированном мосту.

Новый стальной мост Лейтенанта Шмидта был построен в 1936-1938 годах по проекту инженера Г.П.Передерия при участии архитектора К.М.Дмитриева. Со временем и новый мост стал тесен для потоков транспорта, которые пошли по нему на рубеже XX и XXI веков и в 2005-2007 была осуществлена новая реконструкция моста по проекту института "Стройпроект". После реконструкции мост получил свое прежнее историческое название-Благовещенский и фрагменты перил, созданных А.П.Брюлловым.

Таким образом, с момента открытия моста в 1850 году его длина увеличилась от 300 м. до 331 м., а ширина от 24 м. до 37м..

3. **Дворцовый мост** через Неву связал Адмиралтейскую и Университетскую набережные. В середине XIX века, после постройки первого постоянного моста через Неву (Благовещенского), сюда–к Зимнему дворцу был перемещен наплавной Исаакиевский мост, который раньше связывал Университетскую набережную с Сенатской площадью. Его реконструировали по проекту инженера И. К.Герарда и дали ему новое имя-Дворцовый, благодаря Зимнему дворцу, который находится в непосредственной близости.

В 1880-е годы возникла потребность в создании постоянной переправы, которая бы соединила Васильевский остров и Адмиралтейскую сторону. Решение о замене наплавного Дворцового моста на постоянный приняли в 1900 году. Был проведен конкурс на лучший проект. Строительство началось в 1912 году по проекту А.П.Пшеницкого. В проектировании моста так же принимали участие Л.Н. Бенуа, Р.Ф. Мельцер, М.М. Перетяткович.

В 1917 году Дворцовый мост переименовали в Республиканский. Прежнее название ему было возвращено в 1944 году. В 1939 году деревянные ограждения моста были заменены чугунными с советской символикой (проект скульптора И.В. Крестовского и архитектора Л.А. Носкова).

Мост прошел капитальный ремонт в 1967 году, а в 1977 году он был реконструирован по проекту архитекторов Ю. И. Синицы и М. В. Винниченко и инженеров Т. Д. Ивановой, В. И. Ботвинника. Реконструкции подверглись фонари, настил, разводная часть.

В 1997 году была произведена еще одна реконструкция моста под руководством инженера Ю. Петрова, в следующем году сняли трамвайные пути.

Общая длина Дворцового моста сегодня составляет 260,1 м., а ширина 27,8 м..Разведённые крылья Дворцового моста являются одним из символов Санкт-Петербурга.

4. **Троицкий мост** – третий постоянный мост через Неву. Он соединил Петроградскую сторону с центральными районами города.

Еще в 1827 году на этом месте был сооружен самый длинный в Петербурге плашкоутный мост (500м.). Его называли Троицким по находившейся рядом Троицкой площади. После двух международных конкурсов, к исполнению был принят проект, созданный французской фирмой «Батиньоль». Новому мосту решено было присвоить историческое название. Сооружение собирались посвятить 25-летию свадьбы Александра III и Марии Фёдоровны.

Строительство Троицкого моста являлось важным политическим шагом на встречу Франции. Еще 25 сентября 1896 года во время визита в Париж Николая II был заложен мост через Сену, который назвали мостом Александра III. Церемония закладки Троицкого моста состоялась 12 августа 1897 года при участии президента французской республики Феликса Фора.

Главным инженером строительства был назначен Артур Флаше, уполномоченным фирмы «Батиньоль» в Санкт-Петербурге-Жан Ландо (он же Иван Августович Ландау). По договору фирма «Батиньоль» обязывалась построить мост к 1901 году. Однако эти сроки она не выдержала и заплатила в городскую казну штраф в 150 000 рублей. Открытие моста приурочили к 200-летию Санкт-Петербурга. А перед этим французский президент снова побывал в столице Российской Империи.

В 1918 году Троицкий мост переименовали в мост Равенства. В декабре 1934 года после гибели С.М. Кирова он стал называться Кировским. На верхушки обелисков вместо двуглавых орлов установили пятиконечные звёзды. В 1950-х годах с обелисков сняли оригинальные памятные доски с текстами о закладке и открытии моста, с именами его авторов и строителей. Вместо них поставили новые, на которых отобразили переименование моста в память о С.М. Кирове.

В 1960-е годы мост перестал соответствовать новым условиям эксплуатации. По проекту инженера Г.М. Степанова и архитектора Ю.М. Синицы была проведена его реконструкция.

В 1965–1967 годах двукрылый разводной пролёт заменили новым однокрылым. Если ранее он раскрывался в горизонтальной плоскости, то теперь он стал подъёмным. Ширину судоходного пролёта увеличили с 22 до 43 метров. В 1977 году в связи с увеличившимся транспортным потоком расширили проезжую часть.

В 1991 году мосту было возвращено историческое название-Троицкий. В 1994 году на обелиски были возвращены оригинальные доски.

5. **Литейный мост** (1875-1879) стал второй по счету постоянной переправой через Неву. Он переброшен через Неву в том месте, где она имеет наибольшую глубину 24 метра. Свое название мост получил благодаря Литейному двору, это старейшее предприятие основанное еще Петром I. На Литейном дворе велось литье пушек для успешного ведения Северной войны. Сам Литейный двор не сохранился, но название Литейный закрепилось и за мостом и за нынешним Литейным проспектом, на который мост раскрывается на левом берегу Невы. Литейный мост создавался по проекту инженеров А.Е.Струве и А.А.Вейса. Перила моста изготовлены по проекту архитектора К.К.Рахау. Чугунные стойки и чугунные литые секции-пример высокохудожественного литья.

В центре каждой секции перил картуш со щитом на котором изображен герб Санкт-Петербурга (два перекрещенных якоря-морской и речной, а между ними скипетр). Щиты поддерживают с двух сторон русалки, хвосты которых вплетены в растительный орнамент. В пролетах чугунных столбиков-морские животные.

Спустя некоторое время после открытия Литейный мост был переименован в Александровский или мост Александра II, но эти названия не прижились. Окончательно название Литейный за мостом закрепилось в 1917 году. Долгое время мост оставался единственным, который освещался электрическими фонарями, изобретением П.Н.Яблочкова, которое из-за противодействия монополии газовщиков не получило применения для освещения самого города.

В 1966-1967 годах была проведена реконструкция моста по проекту инженеров Л.А.Вильдгрубе, Н.Д.Шипова, К.П.Клочкова и архитектора Ю.И.Синицы, перила моста были сохранены.Сегодня общая протяженность Литейного моста составляет 396 м., а ширина 34м..

6.

Фонтанка – один из центральных водотоков Санкт-Петербурга. Она берет свое начало из Невы в районе Летнего сада и , пробежав путь 6.7 км., вновь соединяется с Невой. Водоток, который вытекает из реки и впадает в нее же, называют ериком. Прежнее название Фонтанки-Безымянный ерик. В начале XVIII века-после того, как на территории Летнего сада были сооружены фонтаны, вода от них стала спадать в Безымянный ерик и речку нарекли Фонтанкой. Сами фонтаны не сохранились–их разрушил сильный ураган и наводнение в 1777 году, но и сегодня название реки напоминает об их существовании. До конца XVIII века по Фонтанке проходила южная граница Петербурга. Во времена правления Екатерины II Фонтанка, как и другие центральные реки города, начала одеваться в гранит.

7. **Аничков мост** – пожалуй, самый известный Петербургский мост через Фонтанку. Он лежит в створе Невского проспекта.

Первый деревянный мост появился здесь еще в 1715 по указу Петра I, тогда он стал пограничным для города. Название мост получил по имени подполковника М.О. Аничкова, командовавшего строительным батальоном, построившим мост.

Деревянный мост был со шлагбаумом, в ночное время шлагбаум опускался. Здесь находилась застава, через которую въезжали в Санкт-Петербург. На заставе проверяли паспорта, брали плату за въезд.

В 1749 году по проекту архитектора С.Волкова Аничков мост был перестроен. Его основательно укрепили, так как по нему должны были пройти слоны-подарок персидского шаха русской императрице. Мост перестал быть разводным. Его обшили досками и оформили под гранит.

В 1780-х годах берега Фонтанки одевали в гранит, тогда же через Фонтанку по проекту Ж.Р. Перроне было построено семь однотипных каменных мостов башенного типа. В 1783–1787 годах по типовому проекту был перестроен и Аничков мост. С этого времени он представлял собой трёхпролётный гранитный мост, средний разводной пролёт которого был деревянным. На быках моста находились башни с разводным механизмом.

Свой нынешний облик мост приобрел в 1841 году, когда его перестроили по проекту инженера И.Ф.Бутаца. Прежняя переправа оказалась тесной, так как была намного уже Невского проспекта.

Новый каменный мост возвели всего за шесть месяцев. Все три пролета моста перекрывали каменные арки с гранитной облицовкой. Проезжая часть сравнялась с шириной проспекта. На мосту установили перила с изображением морских коньков, русалок и дельфинов, повторяющие рисунок перил Дворцового моста через реку Шпрее в Берлине. Устои Аничкова моста было решено украсить скульптурами «Укротителей коней», изваянными П.К.Клодтом. Отливка фигур из бронзы началась в 1839 году, а в мае 1841 началось строительство моста.

Осенью 1841 мост был открыт для движения. Успех конных групп Клодта был необычайный, достаточно сказать, что копии двух групп: «Конь с идущим рядом юношей» и парная ей «Юноша, решительно схвативший коня под уздцы» Николай I подарил прусскому королю. Их установили у главных ворот Королевского дворца в Берлине. А еще одна копия с этих изваяний была подарена королю Обеих Сицилий Фердинанду II, в Неаполе они заняли место около Королевского дворца.

Изготовлением статуй, от лепки до отливки Клодт занимался лично, в литейной мастерской при Академии Художеств. Об этом напоминают и подписи на плинтах статуй.

Все четыре скульптурные группы разные по своему содержанию вместе составляют единую поэму – укрощение человеком коня. Это олицетворение борьбы человека со стихией, силы природы сопротивляются, но постепенно человек берет над ними верх. Скульптурная сюита Аничкова моста это словно аллегория самой идеи мостостроения, ведь каждый мост-итог схватки творческого гения человека с водной стихией и победа над ней.

В 1902 году состояние Аничкова моста было признано аварийным. Восстановительные работы проводились в 1906-1908 году под руководством архитектора П.В. Щусева.

Во время блокады Ленинграда конные группы были закопаны во дворе Аничкова дворца. От прямых попаданий бомб мост сильно пострадал. Но ещё до окончания войны он был восстановлен, а конные статуи были возвращены на место накануне 1 мая 1945 года. В 2000 году проводилась реставрация бронзовых конных групп, восстановительные работы возглавлял скульптор В.Г. Сорин. В 2008 году проводился очередной капитальный ремонт моста.

8. **Ломоносова мост (Чернышев)** был построен в 1785-1788 годы и вошел в единственный в своем роде ансамбль из семи мостов, перекинутых в то время через Фонтанку.

Все семь мостов были абсолютно одинаковы по своему архитектурному решению и создавались по типовому проекту Ж.Р.Перроне. К цепям, крепившимся к башням-павильонам, подвешивались средние разводные пролеты. Появление новых переправ через Фонтанку было связано с тем, что при Екатерине II центральные водотоки Петербурга одевались в гранит.

После перестроек XIX века уцелели башни лишь двух мостов - Старо-Калинкина, который находится гораздо ниже по течению и Чернышева моста. Последний, в отличие от увеличенного по ширине Старо-Калинкина, почти не изменил своего облика.

Каменный мост в честь императрицы стал называться Екатерининским. Позже его называли Чернышёвым мостом, по прилегающему к нему переулку. Названия переулков в свою очередь взялось от располагавшейся рядом усадьбы генерала аншефа Г.П.Чернышёва. Такое же название имела и площадь на другом берегу Фонтанки.

Реконструкция моста по проекту инженера А.П.Пшеницкого и архитектора И.А.Фомина проводилась в 1912–1913 годах. Цепи на мосту с тех пор играют декоративную роль, тогда как изначально при помощи них поднимались крылья разводного пролёта.

В 1912 году по проекту И.А.Фомина на мосту установили гранитные фонари-obelisks. Во время блокады Ленинграда Чернышёв мост значительно пострадал, были повреждены гранитные парапеты и обелиски. В 1948 году мосту дали новое название-мост Ломоносова, одновременно имя Ломоносова было дано площади и переулку, прилегающим к переправе.

Ремонтные работы на мосту Ломоносова во второй половине XX века проводились трижды, а в 2005-2006 годы проводилась реставрация обелисков.

9. Египетский мост сооружен в 1825-1826 годы. Строительство моста осуществлялось по проекту немецкого инженера Вильгельма (Гийома) Треттера. Главной заслугой этого инженера стало внедрение в русское мостостроение новых конструкций висячего типа. Египетский мост стал вторым в нашей стране транспортным мостом цепной системы. Вместе с Треттером в строительстве принимал участие выпускник Путьского института инженер В.Христианович.

Название моста говорит само за себя, мост вошел в целый ряд построек «в египетском вкусе», которые возводились в Петербурге и его окрестностях на волне увлечения в то время искусством Древнего Египта.

У въездов на мост на гранитных основаниях установили четыре чугунных изваяния сфинксов, отлитые по моделям П.П.Соколова. Металлические конструкции и скульптуры были изготовлены на заводе К.Н. Берда. На головах у сфинксов крепились шестигранные фонари, чугунные порталы моста были украшены росписями в египетском стиле и иероглифами. Египетский мост просуществовал сравнительно не долго, лишь до начала XX века. 20 января 1905 года через мост проходил кавалерийский эскадрон, а навстречу ему-11 саней с возницами. Мост затрещал и рухнул, это событие предопределило будущую судьбу переправы.

После аварии на месте Египетского моста остались гранитные мостовые устои и сфинксы на пьедесталах. Рядом, в створе Усачёва переулков (ныне переулков Макаренко), в том же году был построен деревянный семипролётный мост.

В 1954-1956 годах по проекту инженера В. В. Демченко, архитекторов В.С. Васильковского и П.А. Арешева был построен новый Египетский мост, а временную деревянную переправу разобрали. Чугунные сфинксы на мостовых устоях были сохранены, к ним добавили стилизованные торшеры-obelisks.

В 1989 году один из сфинксов был сбит в воду машиной, после реставрации фигуру установили на прежнее место. В 2004 году прошла реставрация одной и ремонт остальных скульптур. Выяснилось, что головы сфинксов ранее были вызолочены. В ходе реставрации позолота сфинксов была восстановлена. Торжественное открытие скульптур после реставрации произошло 27 мая 2004 года.

10. Прачечный мост – словно отмечает то место, где Фонтанка берет свое начало из Невы. Его название напоминает о том, что на левом берегу реки, напротив Летнего сада существовал Прачечный двор (дворами в XVIII веке называли предприятия). Прачечный мост первый каменный мост через Фонтанку.

Появление каменного моста было неслучайно, при Екатерине II постепенно стали одевать в гранит Неву и другие городские водотоки. В ходе этих мероприятий Петербург украсили не только прекрасные каменные мосты, но и спуски к воде, парапеты и каменные скамьи. Прачечный мост изогнул свою спину над Фонтанкой в 1766-1769 годы и создавался он, вероятно, по проекту архитектора И.Росси при участии мастера «квадраторного дела» Т.И.Насонова.

11. Мойка река, которая протекает в самом сердце Санкт-Петербурга. В начале XVIII века она представляла собой тинистую, застойную речку, вытекающую из болота(оно находилось в районе нынешнего Марсова Поля). В 1711 году эту речку,тогда она называлась Мья, соединили с Фонтанкой.

Во времена правления Петра I, вдоль Мьи проходила южная граница Петербурга. Во второй половине XVIII века Мья оделась в гранит. Название «Мойка» произошло от прежнего, старинного наименования реки-Мья. Возможно, здесь имело место влияние звукового сходства «мья» с русскими словами «мыть», «мою» и др. Само же название восходит к древнему ижорско- финскому наименованию «Муя».

12. Зеленый (Народный, Полицейский) мост – находится в створе Невского проспекта. В 1717-1718 годы здесь существовал деревянный мост. В 1830-годы деревянные мосты через Мойку были окрашены в разные цвета и получили цветные названия. Мост о котором идет речь стал Зеленым. После постройки на берегу Мойки дома генерал-полицмейстера Чичерина, мост стал называться Полицейским.

В 1806-1808 годах его первым из мостов через мойку перестроили с применением конструкций из чугуна. Автором проекта и руководителем строительства был В.И.Гесте. Конструкция моста со сводом из чугунных блоков-«ящиков» оказалась надежной, экономичной и удобной для монтажа, и в 1807 году проект Гесте был утвержден как «образцовый», он стал первым в истории мостостроения типовым проектом металлического моста.

В 1844 году здесь впервые в Санкт-Петербурге было уложено асфальтовое покрытие, а двумя годами ранее мост несколько расширили по проекту А.Д.Готмана. В XIX веке по обе стороны от переправы стояли полицейские будки, на всех углах были установлены фонари. В начале XX века по проекту Л.А.Ильина Полицейский мост был расширен с сохранением первого конструктивного решения.

После 1917 года фонари с моста были сняты, мост получил новое название-«Народный». В 1938 году вся проезжая часть и тротуары были заасфальтированы. В 1951 году были восстановлены утраченные к тому времени шестигранные фонари. В 1960-е годы мост был отреставрирован, а в 1997 году ему вернули историческое название-Зеленый.

Певческий мост воспринимается как неотъемлемая часть Дворцовой площади. Он переброшен через Мойку близ здания Певческой капеллы (прежде-Придворного певческого корпуса), это и явилось поводом назвать мост Певческим.

Еще в середине XVIII века через Мойку были построены деревянные мосты, которые окрасили в разные цвета (так легче было их различать) и дали им цветные названия. Мост о котором идет речь, назывался Желтым. В 1834 году на Дворцовой площади состоялось торжественное открытие Александровской колонны, автор монумента О.Монферран спроектировал более широкий мост вместо прежнего, для прохода войск,

участвовавших в торжественной церемонии открытия.

В 1838-1840 годах вместо деревянного моста, был сооружен новый, чугунный, арочный мост, имеющий один пролет. До того времени, пока мост не был построен, сообщение между берегами Мойки производилось при помощи лодочной переправы.

Строительство нового моста было организовано с подачи министра финансов Канкрин и по проекту инженера Е.А.Адама.

Пролетное строение нового моста состояло из чугунных пустотелых коробок, которые были скреплены между собой болтами.

Впоследствии именно эти болтовые соединения оказались самыми уязвимыми местами сооружения, ведь уже через год его эксплуатации было расхищено около 50 болтов и 27 гаек, которые местные жители свинчивали для использования в личных целях.

Возведенные на свайных ростверках устои моста выполнили из камня и облицевали гранитом. Роль перильных ограждений взяли на себя литые чугунные, ажурные решетки, а розово-серая брусчатка покрывала всю проезжую часть сооружения.

Решетка моста-это уникальное художественное чугунное литье, своим узором напоминающее кружево тончайшей работы. Рисунок ее выполнен в виде веера, главным элементом которого являются повторяющиеся пальметты.

Торжественное открытие возведенного моста произошло 24 ноября 1840 года, и первым, кто его опробовал, был сам Император Николай I, проехавший по мосту в экипаже, открыв тем самым переправу для движения пешеходов и транспорта. Вместе со своей новой жизнью, мост получил и новое название, теперь он стал именоваться Певческим.

В 1937 году розово-серая брусчатка проезжей части моста была покрыта слоем асфальта, а в ноябре 2003 года специалистами фирмы «Интарсия» и «Ленмостостроя» была начата полная его реконструкция. Впервые, за 164 года своего существования, мост подвергся столь серьезному капитальному ремонту. Вызваны ремонтные работы были плохим состоянием сооружения.

Певческий мост является одним из самых широких мостов в городе, его ширина 70 метров.

Синий мост – самый широкий мост в Европе, ширина его почти 100 метров. Мост соединяет Мариинский дворец с пространством Исаакиевской площади.

На этом месте уже в начале XVIII века существовал деревянный мост, но в 1737 на его месте построили новый деревянный разводной мост по проекту Г. Ван Болеса. Переправы, построенные по этому проекту, имели щель между крыльями разводного пролёта для провода мачтовых судов, закрываемую для проезда по мосту щитами. Мост был окрашен в синий цвет, поэтому в 1738 году он получил «цветное название» существующее по настоящее время-Синий.

В середине XVIII века набережные Мойки «одевались» в гранит, перестроили и мост, он имел три пролета и каменные опоры. В 1807-1818 годах мост снова перестроили по типовому проекту инженера В.И.Гесте. Конструкция моста со сводом из чугунных блоков-«ящиков» оказалась надежной, экономичной и удобной для монтажа.

В 30-40 годы XIX века на берегу Мойки началось строительство Мариинского дворца для Великой Княгини Марии Николаевны, по проекту придворного архитектора А.И.Штакеншнейдера. В связи с этим Синий мост в 1842-1844 годах был расширен по проекту инженера Е.А.Адама, ширина его увеличилась с 41м. до 100м. В ходе выполнения работ гранитные обелиски были заменены на чугунные фонари.

Реконструкция моста проводилась в 1929-30 годах по проекту инженеров О.Е. Бугаевой и В.В. Чеботарева. Несущие конструкции были усилены, но внешний облик моста дошел до наших дней без изменений.

В 2002 году были проведены работы по капитальному ремонту моста и реставрации декора. Проект выполнен инженером Т. Ю. Кузнецовой и архитектором О. А. Кузевановым.

В 1971 году на берегу Мойки близ Синего моста появился водомерный пост (архитектор В.А.Петров, инженер П.Ф.Панфилов). На гранитном обелиске, увенчанном трезубцем Нептуна, вырублена масштабная линейка, показывающая, насколько уровень воды в Санкт-Петербургском бассейне в настоящее время превышает ординар. Укрепленные на граните бронзовые пояски отмечают уровень подъема воды во время

Синий мост – самый широкий мост в Европе, ширина его почти 100 метров. Мост соединяет Мариинский дворец с пространством Исаакиевской площади.

На этом месте уже в начале XVIII века существовал деревянный мост,

но в 1737 на его месте построили новый деревянный разводной мост по проекту

Г. Ван Болеса. Переправы, построенные по этому проекту, имели щель между крыльями разводного пролёта для провода мачтовых судов,

закрываемую для проезда по мосту щитами. Мост был окрашен в синий цвет, поэтому в 1738 году он получил «цветное название» существующее по настоящее время-Синий.

В середине XVIII века набережные Мойки «одевались» в гранит, перестроили и мост, он имел три пролета и каменные опоры.

В 1807-1818 годах мост снова перестроили по типовому проекту инженера В.И.Гесте. Конструкция моста со сводом из чугунных блоков-«ящиков» оказалась надежной, экономичной и удобной для монтажа.

В 30-40 годы XIX века на берегу Мойки началось строительство Мариинского дворца для Великой Княгини Марии Николаевны, по проекту придворного архитектора А.И.Штакеншнейдера. В связи с этим Синий мост в 1842-1844 годах был расширен по проекту инженера Е.А.Адама, ширина его увеличилась с 41м. до 100м. В ходе выполнения работ гранитные обелиски были заменены на чугунные фонари.

Реконструкция моста проводилась в 1929-30 годах по проекту инженеров О.Е. Бугаевой и В.В. Чеботарева. Несущие конструкции были усилены, но внешний облик моста дошел до наших дней без изменений.

В 2002 году были проведены работы по капитальному ремонту моста и реставрации декора. Проект выполнен инженером Т. Ю. Кузнецовой и архитектором О. А. Кузевановым.

В 1971 году на берегу Мойки близ Синего моста появился водомерный пост (архитектор В.А.Петров, инженер П.Ф.Панфилов).

На гранитном обелиске, увенчанном трезубцем Нептуна, вырублена масштабная линейка, показывающая, насколько уровень воды в Санкт-Петербургском бассейне в настоящее время превышает ординар. Укрепленные на граните бронзовые пояски отмечают уровень подъема воды во время самых сильных наводнений в городе.

Красный мост перекинут через Мойку там, где реку пересекает улица Гороховая. Первый деревянный мост на этом месте появился еще в начале XVIII века, но в 1730-е годы его перестроили по проекту Г. Ван Болеса. Переправы, построенные по этому проекту, имели щель между крыльями разводного пролёта для провода мачтовых судов, закрываемую для проезда по мосту щитами.

Первоначально мост был окрашен в белый цвет и назывался Белым, но позже мост перекрасили в красный цвет, изменилось и его «цветное» название.

В 1814 году Красный мост перестроили по типовому проекту инженера В.И.Гесте. Конструкция моста со сводом из чугунных блоков-«ящичков» оказалась надежной и экономичной. Впервые она была применена при перестройке Зеленого (Полицейского моста) и стала «образцовой» для строительства чугунных мостов в Петербурге. Чугунные тюбинги (ящички) моста были изготовлены на уральских заводах Н.Н.Демидова.

К 1950-м годам конструкции Красного моста пришли в аварийное состояние и инженером В.В.Блажевичем был разработан проект его восстановления.

Старый чугунный свод был заменён на новые сварные арки, при этом внешний облик Красного моста был сохранён. Кроме того, были восстановлены гранитные обелиски с бронзовыми шарами и фонарями, сохранены старинные перила. Очередная реставрация Красного моста проходила в 1989 году.

Сегодня он является единственным мостом, из построенных по типовому проекту В.И.Гесте, сохранившим к настоящему времени свой первоначальный облик.

По Красному мосту проходит граница между Центральным и Адмиралтейским районами Санкт-Петербурга. В перспективе Гороховой улицы с моста видна башня Адмиралтейства.

13. Поцелуев мост - построен в 1816 году по типовому проекту В.И.Гесте на месте деревянной разводной переправы, существовавшей с 1737 года. Образцовый проект предусматривал конструкцию моста со сводом из чугунных блоков-«ящичков».

Мост построили очень быстро с начала мая по 2 августа. Через девять лет мост был перестроен в связи с прокладкой трамвайных путей по проекту инженера А.И.Пшеницкого. Тротуары были вынесены на консоли, за счёт чего была расширена проезжая часть, но внешний облик Поцелуева моста остался прежним.

Проект реконструкции предусмотрел замену гранитных обелисков на чугунные фонари. В 1952 и 1969 годах проводились работы по восстановлению декоративного оформления Поцелуева моста. Во время этих работ на Поцелуев мост были возвращены гранитные обелиски, произведена позолота фонарей.

О названии моста высказывалось множество различных предположений. Говорили, что мост служил местом прощаний в те времена, когда граница города проходила только до реки Мойки, по другой версии мост служил в старину местом свиданий. Однако происхождение названия моста не столь поэтично, свое название он получил от находившегося на левом берегу Мойки кабака в доме купца Поцелуева. Этот трактир назывался "Поцелуй", потому и ведущий к нему мост стали называть "Поцелуев".

14. Фонарный мост — соединяет между собой Казанский и 2-й Адмиралтейский острова через реку Мойку в Адмиралтейском районе Санкт-Петербурга.

Название моста происходит от названия Фонарного питейного дома, находившегося ранее в одноимённом Фонарном переулке, который получил своё название, вероятнее всего, от располагавшихся в этом районе фонарных мастерских.

История

С середины 18-го века здесь, через реку была возведена деревянная переправа. Мост неоднократно подвергался перестройкам и реконструкциям в период 18 — 19-го веков.

В 1971—1973 годах мост был снова перестроен и стал железобетонным однопролётным. Конструкция его была унаследована от Подъяческого моста. Рама представляет из себя консоли, сопряжённые несовершенным шарниром, опоры моста образуют обратный свод.

В 2003 году для моста была организована художественная подсветка. Теперь одновременно с включением городского наружного освещения, включается и подсветка, которая подчёркивает архитектурную красоту этого великолепного строения.

15. 1-й Садовый мост — соединяет Спасский и 1-й Адмиралтейский острова через реку Мойку в Центральном районе Санкт-Петербурга.

Получил имя "1-й Садовый мост" по окружающим его с четырёх сторон зелёным зонам: сквер у Инженерного замка, Марсово поле, Летний и Михайловский сады.

История

Первый деревянный мост в этом месте был отмечен на плане города 1716 года. Это была распространённая в то время деревянная конструкция с подъёмной средней частью, создаваемой с целью пропуска мачтовых судов.

Через 70 лет, в 1798—1801 годах из-за прокладки Церковного канала возле Михайловского замка, мост перестроили в однопролётный, деревянный с ригельно-подкосным пролётным строением с опорами на каменные устои.

30 лет спустя, в 1835—1836 мост заменили каменным арочным мостом с единым пролётом, образующим лучковый пологий кирпичный свод с прокладными рядами из известняковых плит и арками из гранита по фасадам, с решёткой художественного литья.

Возросшее транспортное движение по Садовой улице, потребовало модернизации моста. В 1906—1907 годах его каменный свод заменили стальной двухшарнирной аркой. Чтобы осуществить сей проект потребовалось переложить старые каменные опоры. Именно такая конструкция моста и дошла до наших дней.

В 1910 и 1913 на мосту были установлены чугунные решётки, в рисунке которых вместе со скрещенными копиями представлены и образы круглых щитов. Фонарные торшеры, представляющие из себя связку пик, объединённых накладками из щитов и венков. (по материалам Свободной Энциклопедии)

2-й Садовый мост — соединяет Спасский и 1-й Адмиралтейский острова через реку Мойку в Центральном районе Санкт-Петербурга.

Название происходит как и у первого Садового моста, от зелёных зон вокруг.

История

В 1876 на этом месте был построен первый мост. Это был однопролётный железный балочный мост, на чугунных сваях, со сквозными открытыми фермами, предназначавшийся для конно-железной дороги. В 1935 он был заменён трёхпролётным балочным деревянным мостом на фермах из металла. Оригинальные перила были выполнены по рисунку В. П. Стасова.

Современный мост построили в 1966—1967 годах по проекту архитектора Л. А. Носкова и инженера Е. А. Болтунова. Мост с одним пролётом в виде трёхшарнирной железобетонной рамы, опоры имеют гранитную облицовку. Фонарные торшеры в виде связок пик схожи с торшерами 1-го Садового моста.

16. Канал Грибоедова берет свое начало от реки Мойки в районе здания Конюшенного Двора и, проделав путь, длиною в пять километров впадает в Неву в районе ее устья. История канала Грибоедова начинается от речки Кривуши (еще ее называли Глухой), которая протекала по заболоченной местности. Кривуша имела очень извилистое русло, что обусловило ее название. Во времена правления Екатерины II речку Кривушу углубили, расширили, «одели» в гранит и нарекли Екатерининским каналом. После октябрьской революции в 1923 году водоток переименовали в канал Грибоедова, так как здесь в доме 104/25 по Екатерининскому каналу находилась одна из первых его квартир. Всего через канал Грибоедова переброшен 21 мост.

17. Львиный мост пешеходный мост, переброшен через канал Грибоедова напротив Малой Подъяческой улицы. Мост украшают четыре чугунные фигуры львов, отсюда название моста. Львиный мост был построен в 1825-1826 годах по проекту немецкого инженера Вильгельма (Гийома) Треттера. Главной заслугой этого инженера стало внедрение в русское мостостроение новых конструкций всячего типа. Львиный мост стал одним из пешеходных мостов цепной системы.

Вместе с Треттером в строительстве принимал участие выпускник Путьейского института инженер В.Христианович.

В фигурах львов скрыты металлические кронштейны, к которым подвешены тросы, поддерживающие мост. Фигуры выполнены и чугуна по моделям скульптора П.П.Соколова. На чугунных решетках посреди пролета были установлены два фонаря.

В 1880 году производились ремонтные работы, искавшие облик моста - фонарные столбы были заменены кованой решеткой.

В 1954 году во время реставрационных работ, под руководством архитектора А.Л.Ротача и техника Г.Ф.Перминой, были воссозданы ограждения и утраченные торшеры с фонарями. В 2000 году мост капитально отремонтировали, реставрировали львов, вернув им прежнюю окраску под мрамор.

В 1838 году уменьшенная копия моста (длина 17,3 м, ширина 2 м) была возведена по проекту немецкого архитектора Л.Ф.Гессе на территории берлинского Тиргартена. Он стал первым подвесным мостом в Берлине. В отличие от петербургского оригинала, пролётное строение и перила берлинского Львиного моста до сих пор сохранены деревянными.

18. Театральный мост переброшен через канал Грибоедова у места соединения канала с рекой Мойкой. Это название он получил благодаря построенному поблизости в 70-х годах 18 века городскому деревянному театру на Царицыном лугу (Марсово поле).

Мост является лепестком трилистника, который образуют вместе с Малоконюшенным мостом и ложным мостом, только имитирующей мостовую конструкцию.

В начале XIX века известнейшим архитектором Петербурга К. И. Росси было задумано построить дворец для брата Александра I великого князя Михаила Павловича. Для удачного появления дворца требовалась перепланировка района, частью которой стали не совсем обычные мосты, получившие одно название — Трёхарочный мост. Однако официально за мостами были закреплены их прежние названия — Театральный и Малоконюшенный. Несколько раз архитекторы города разрабатывали проекты, которые предполагали возведение одного большого моста на месте этих двух, но идеи эти так и остались на бумаге. И сегодня Театральный мост по-прежнему радует жителей и гостей города своим необычайно утончённым романтическим видом.

19. Банковский мост пешеходный мост, переброшен через канал Грибоедова напротив здания Ассигнационного банка (дом 30-32), что определило название переправы.

Сегодня в здании банка, построенном в 1783-1786 годах по проекту Д.Кваренги, находится Университет экономики и финансов.

Строительство моста осуществлялось в 1825-1826 годы по проекту немецкого инженера Вильгельма (Гийома) Треттера. Главной заслугой этого инженера стало внедрение в русское мостостроение новых конструкций всячего типа. Банковский мост стал одним из пешеходных мостов цепной системы.

Вместе с Треттером в строительстве принимал участие выпускник Путьейского института инженер В.Христианович.

Банковский мост украшен фигурами грифонов с позолоченными крыльями. В них скрыты металлические кронштейны, к которым подвешены тросы, поддерживающие мост. Фигуры выполнены и чугуна по моделям скульптора П.П.Соколова. Эти мифические существа с телом льва, крыльями, а часто и с головой орла по древним преданиям были стражами сокровищ. Недаром они установлены на мосту у здания банка.

Долгое время в качестве парапета Банковского моста служили простые перила. Они заменили утраченную в конце XIX художественную ограду. В 1952 году по проекту А.Л. Ротача и Г.Ф. Перлиной эту ограду восстановили вместе с фонарями над головами грифонов. В 1994 году было восстановлено деревянное покрытие полотна моста.

20. Новоконюшенный мост - переброшен через канал Грибоедова на оси Конюшенной площади. Ширина моста 34.4 метра и мост воспринимается как продолжение площади. На площади разместилось здание Конюшенного двора, что обусловило и название площади, и название моста. Другой стороной мост раскрывается на площадь перед церковью Воскресения Христова, прозванной в народе Спас-на-Крови.

Храм был построен на том месте, где 1 марта 1881 года бомба народовольца Гриневицкого смертельно ранила императора Александра II. Строительство храма началось в 1883 году, тогда же и появилась первая переправа через Екатерининский канал в этом месте. В 1907 году после завершения строительства храма деревянный мост стал постоянной переправой. С 1917 года его стали называть «мост-перекрытие», что соответствовало его первоначальному функциональному назначению. Свой современный облик мост приобрел в 1967 году, когда его перестроили по проекту архитектора Л.А.Носкова и инженеров Л.Н.Соболева и Ю.Л.Юркова. В 1975 году мост назвали в честь убийцы императора Александра II-мост Гриневицкого.

Историческое название—Новоконюшенный мосту вернули в 1998 году.

Мосты Санкт –Петербурга.

1. **Нева** - центральная водная магистраль Санкт-Петербурга. Она соединяет Ладожское озеро и Финский залив. Протяженность реки около 74 км., из которых в городской черте проходит 32 км. Все постоянные мосты через Неву разводные.
2. **Благовещенский мост**-первый постоянный мост через Неву.
3. **Дворцовый мост** через Неву связал Адмиралтейскую и Университетскую набережные
4. **Троицкий мост** – третий постоянный мост через Неву.
5. **Литейный мост** (1875-1879) стал второй по счету постоянной переправой через Неву
6. **Фонтанка** – один из центральных водотоков Санкт-Петербурга
7. **Аничков мост** – пожалуй, самый известный Петербургский мост через Фонтанку. Он лежит в створе Невского проспекта.
8. **Ломоносова мост (Чернышев)** был построен в 1785-1788 годы
9. **Египетский мост** сооружен в 1825-1826 годы
10. **Прачечный мост** – словно отмечает то место, где Фонтанка берет свое начало из Невы.
11. **Мойка** река, которая протекает в самом сердце Санкт-Петербурга
12. **Зеленый (Народный, Полицейский) мост**
 - Певческий мост(желтый)**
 - Синий мост** – самый широкий мост в Европе
 - Красный мост** перекинут через Мойку
13. **Поцелуев мост**
14. **Фонарный мост**
15. **1-й Садовый мост**
 - 2-й Садовый мост**
16. **Канал Грибоедова** берет свое начало от реки Мойки
17. **Львиный мост** пешеходный мост
18. **Театральный мост**
19. **Банковский мост** пешеходный мост
20. **Новоконюшенный мост**

