МОСТЫ ДРЕВНОСТИ

Первые деревянные мосты были устроены через ров у Никольских, Спасских и Константино-Еленинских ворот(эта башнятогда была проездной)и через подобный же ров (шириной около 16 м и глубиной от 4 до 8 метров)выкопанный в 16 веке у восточной стены Китай-города. Деревяннными были и первые мосты рек Неглинной, Яузы.

Один из самых древних каменных мостов Москвы,который сохранился и до нашего времени через речку Неглинку,был построен из кирпича,с арочными пролетами и соединяет Троицкие ворота Кремля с отводной Кутафьей стрельницей(предмостной башней оборонного значения).Мост примечателен тем,что первоначально у него не было ни обычных опор с водорезами,ни сводов.Историк Москвы И.Забелин полагал,что Троицкий мост из камня был построен в 1367г. Сейчас мост пересекает Александровский сад и стоит над сухим местом.

Через Москва-реку за всю историю города до 19 века был построен лишь один каменный мост, который просуществовал с 1692 до 1859г., когда был разобран и заменнен металлическим,сначала трехпролетным, а затем в 1937г., однопролетным, сохранившим, однако, название Большого каменного.

От сооружения капитального моста над Москвой - рекой долгое время удерживала опасность вторжения вражеских войск с юга, где река была естественным оборонительным рубежом. Лишь в XVII в., когда эта опасность миновала, а население Замосворечья значительно выросло, взамен бродов, временных плавучих или свайных деревянных мостов понадобился долговечный надежный мост.

Большой каменный мост - один из самых удивительных и значительных сооружений в России того времени, современники называли его восьмым чудом света.

Кроме Большого Каменного, в Москве строили над другими реками и оврагами и другие каменные мосты. В конце XVIII века Китай-город соединялся с Кремлем двумя каменными мостами - Спасским и Никольским. На Неглинной в XVIII веке был еще один каменный мост.

До нашего времени сохранился Дворцовый мост (Лефортовский), который позже Кузнецкого, в 1777 г., был построен тем же архитектором Семеном Яковлевым через реку Яузу в Лефортове от строившегося тогда Екатерининского дворца в Немецкую слободу.

Белый город имел пять каменных мостов: Варварский, Ильинский, Никольский, Воскресенский и Троицкий. А также каменный Кузнецкий мост.

С екатерининских времен до настоящего времени сохранился Ростокинский акведук - наиболее значительное по размерам, монументальности, архитектурному лаконизму сооружение из камня конца 18 века. В его облике четко прослеживается влияние древнеримских мостовых аркад. Акведук служил для подачи питьевой воды в Москву самотеком. Длина кирпичного моста 356 метров.

Царицынский мост-оригинальный мост,построенный в 1775-1785гг., в составе комплекса загородных сооружений летней резиденции Екатерины Второй. Сохранился и эксплуатируется до сих пор.

 В центре столицы.

Основная группа современных московских мостов, главным образом в центре города, и самых значительных по размерам и роли в системе транспортных сооружений, построена в советское время, между 1936-1939гг.

Сооружение в течение трех лет больших мостов через Москву-реку было крупной комплексной работой. Они построены в увязке с общим планом города и его транспортными задачами. Новые мосты возводились для улучшения связи между районами, расположенными по обеим сторонам Москвы-реки, и для обеспечения сквозного прохождения по Москве-реке больших волжских судов. Они расположены приблизительно на месте старых, оставленных XIX веком:

в 1829г. - Большой Каменный мост - трехпролетный с каменными опорами и металлическими арочными пролетами строениями взамен пришедшего в ветхость каменного моста;

в 1861г. - Дорогомиловский мост - с тремя решетчатыми, металлическими пролетными строениями; в 1913г. он был заменен трехпролетным арочным Бородинским мостом;

в 1871г. - Краснохолмский мост - с двумя раскосными пролетными строениями;

в 1874г. - Крымский мост - с двумя решетчатыми металлическими балочными строениями пролетными строениями по 64 м;

в 1881г. - Устьинский трехпролетный мост - с арочными металлическими пролетными строениями;

в 1911г. - Новоспасский, тоже трехпролетный с такими же размерами пролетов.

Вместо семи старых было возведено над Москвою-рекой пять новых мостов. Главное отличие в архитектуре и конструкции новых мостов в том, что каждый из них преодолевает реку одним пролетом. Четыре моста сделаны арочными с ездой поверху. Из пяти мостов четыре металлических: три арочных (Большой Каменный мост, Большой Устьинский и Большой Краснохолмский) и один висячий (Крымский). Четвертый арочный мост - из железобетона (Москворецкий).

Большой Каменный мост поставлен на продолжении направления улицы Большой Полянки, пересекает Москву-реку под углом и выходит левобережным пандусом подхода к Александровскому саду напротив старого здания Государственной библиотеки им. В.И.Ленина.

Опоры моста облицованы серым гранитом с грубоотколотой поверхностью. Таким образом, мост, хотя и выполнен в конструкциях своего времени - клепаном металле и железобетоне, приобрел облик, отвечающий своему названию, Каменного моста.

Большой Устьинский мост построен в 1938г. Сохраняет название старого моста. Мост однопролетный, находится недалеко от впадения Яузы в Москву-реку и соединяет улицу Садовническую (Осипенко) с Яузским бульваром.

Малый Устьинский Мост построен в том же году. Интересен тем, что фасад моста со стороны Москва-реки длиннее фасада, обращенного к реке Яузе, что придает мосту форму трапеции.

Большой Краснохолмский мост - самый большой по пролету мост Москвы. В то же время он самое значительное звено в цепи комплекса инженерных сооружений на участке Садового кольца между площадями Павелецкого и Курского вокзалов. Позже были сооружены тоннель, пронизавший вершину Красного холма под Таганской площадью, эстакада под Ульяновской улицей и трехпролетный Высокояузский мост через Яузу. Конструкция пролетного строения состоит из семи серповидных металлических арок.

Малый Краснохолмский мост является естественным продолжением Большого Краснохолмского моста Изящный мост служит украшением Водоотводного канала в его нижнем течении.

Крымский мост - теперь единственный пример городского моста в Москве с ездой понизу. В нем проезжая часть и пешеходные тротуары размещены внизу несущей конструкции, подвешены на вертикальных стержнях к цепи моста. Мост находится на Садовом кольце, между Крымской площадью и главным входом в ЦПКиО им.Горького. Общий вес моста 10 тыс. т.

Москворецкий мост - единственный в группе больших мостов центра столицы - построен из железобетона. Он соединяет Красную площадь с Пятницкой улицей и Ордынкой в Замоскворечье. Фасады моста облицованы чисто отечанным розовым гранитом, близким по цвету кирпичной кладке стен и башен Кремля.

Генеральный план реконструкции Москвы намечал не только постройку новых больших мостов, но и реконструкцию существующих.

Первым из них в конце 40-х годов подвергся обновлению Новоспасский мост, построенный в 1883г. Его речные пролетные строения были подняты на 2,76 м и перекрыты стальными арками, сооружены береговые пролеты, подходные пандусы и лестничные сходы. Конструкция речной части моста осталась прежней. Ширина моста также сохранилась. Общая длина с новыми подходами 500 м.

Другим реконструированным мостом стал Чугунный мост через Водоотводный канал в районе Кадашевской набережной. Соединяет улицы Балчуг и Пятницкую. Хотя в ходе реконструкции чугунные пролеты арочного моста, построенного в 1835г., были заменены железобетонными, за мостом сохранилось старое название.

Рядом находится Комиссариатский мост, строительство которого было начато в 1927г. Мост был пущен в эксплуатацию только в середине 60-х годов.

Из числа мостов дореволюционного времени последним был сооружен в 1913г. Бородинский. Соединив мостом два различных пейзажа берегов, архитектор (Р.И.Клейн) соединил в одном сооружении различные архитектурные темы: над ровным берегом и невысокой (тогда) застройкой - два обелиска, а у подножия высокого берега и городских зданий - колоннады, в которых достаточно силы для акцента в сложном пейзаже.

Активное строительство новых мостов в Москве после войны началось в конце 50-х годов, что было связано со строительством новых районов по обе стороны Москвы-реки, увеличением транспортной нагрузки. В Москве стали строиться тоннели, мОСТЫ ДРЕВНОСТИ

Первые деревянные мосты были устроены через ров у Никольских, Спасских и Константино-Еленинских ворот(эта башнятогда была проездной)и через подобный же ров (шириной около 16 м и глубиной от 4 до 8 метров)выкопанный в 16 веке у восточной стены Китай-города. Деревяннными были и первые мосты рек Неглинной, Яузы.

Один из самых древних каменных мостов Москвы,который сохранился и до нашего времени через речку Неглинку,был построен из кирпича,с арочными пролетами и соединяет Троицкие ворота Кремля с отводной Кутафьей стрельницей(предмостной башней оборонного значения).Мост примечателен тем,что первоначально у него не было ни обычных опор с водорезами,ни сводов.Историк Москвы И.Забелин полагал,что Троицкий мост из камня был построен в 1367г. Сейчас мост пересекает Александровский сад и стоит над сухим местом.

Через Москва-реку за всю историю города до 19 века был построен лишь один каменный мост, который просуществовал с 1692 до 1859г., когда был разобран и заменнен металлическим,сначала трехпролетным, а затем в 1937г., однопролетным, сохранившим, однако, название Большого каменного.

От сооружения капитального моста над Москвой - рекой долгое время удерживала опасность вторжения вражеских войск с юга, где река была естественным оборонительным рубежом. Лишь в XVII в., когда эта опасность миновала, а население Замосворечья значительно выросло, взамен бродов, временных плавучих или свайных деревянных мостов понадобился долговечный надежный мост.

Большой каменный мост - один из самых удивительных и значительных сооружений в России того времени, современники называли его восьмым чудом света.

Кроме Большого Каменного, в Москве строили над другими реками и оврагами и другие каменные мосты. В конце XVIII века Китай-город соединялся с Кремлем двумя каменными мостами - Спасским и Никольским. На Неглинной в XVIII веке был еще один каменный мост.

До нашего времени сохранился Дворцовый мост (Лефортовский), который позже Кузнецкого, в 1777 г., был построен тем же архитектором Семеном Яковлевым через реку Яузу в Лефортове от строившегося тогда Екатерининского дворца в Немецкую слободу.

Белый город имел пять каменных мостов: Варварский, Ильинский, Никольский, Воскресенский и Троицкий. А также каменный Кузнецкий мост.

С екатерининских времен до настоящего времени сохранился Ростокинский акведук - наиболее значительное по размерам, монументальности, архитектурному лаконизму сооружение из камня конца 18 века. В его облике четко прослеживается влияние древнеримских мостовых аркад. Акведук служил для подачи питьевой воды в Москву самотеком. Длина кирпичного моста 356 метров.

Царицынский мост-оригинальный мост,построенный в 1775-1785гг., в составе комплекса загородных сооружений летней резиденции Екатерины Второй. Сохранился и эксплуатируется до сих пор.

 В центре столицы.

Основная группа современных московских мостов, главным образом в центре города, и самых значительных по размерам и роли в системе транспортных сооружений, построена в советское время, между 1936-1939гг.

Сооружение в течение трех лет больших мостов через Москву-реку было крупной комплексной работой. Они построены в увязке с общим планом города и его транспортными задачами. Новые мосты возводились для улучшения связи между районами, расположенными по обеим сторонам Москвы-реки, и для обеспечения сквозного прохождения по Москве-реке больших волжских судов. Они расположены приблизительно на месте старых, оставленных XIX веком:

в 1829г. - Большой Каменный мост - трехпролетный с каменными опорами и металлическими арочными пролетами строениями взамен пришедшего в ветхость каменного моста;

в 1861г. - Дорогомиловский мост - с тремя решетчатыми, металлическими пролетными строениями; в 1913г. он был заменен трехпролетным арочным Бородинским мостом;

в 1871г. - Краснохолмский мост - с двумя раскосными пролетными строениями;

в 1874г. - Крымский мост - с двумя решетчатыми металлическими балочными строениями пролетными строениями по 64 м;

в 1881г. - Устьинский трехпролетный мост - с арочными металлическими пролетными строениями;

в 1911г. - Новоспасский, тоже трехпролетный с такими же размерами пролетов.

Вместо семи старых было возведено над Москвою-рекой пять новых мостов. Главное отличие в архитектуре и конструкции новых мостов в том, что каждый из них преодолевает реку одним пролетом. Четыре моста сделаны арочными с ездой поверху. Из пяти мостов четыре металлических: три арочных (Большой Каменный мост, Большой Устьинский и Большой Краснохолмский) и один висячий (Крымский). Четвертый арочный мост - из железобетона (Москворецкий).

Большой Каменный мост поставлен на продолжении направления улицы Большой Полянки, пересекает Москву-реку под углом и выходит левобережным пандусом подхода к Александровскому саду напротив старого здания Государственной библиотеки им. В.И.Ленина.

Опоры моста облицованы серым гранитом с грубоотколотой поверхностью. Таким образом, мост, хотя и выполнен в конструкциях своего времени - клепаном металле и железобетоне, приобрел облик, отвечающий своему названию, Каменного моста.

Большой Устьинский мост построен в 1938г. Сохраняет название старого моста. Мост однопролетный, находится недалеко от впадения Яузы в Москву-реку и соединяет улицу Садовническую (Осипенко) с Яузским бульваром.

Малый Устьинский Мост построен в том же году. Интересен тем, что фасад моста со стороны Москва-реки длиннее фасада, обращенного к реке Яузе, что придает мосту форму трапеции.

Большой Краснохолмский мост - самый большой по пролету мост Москвы. В то же время он самое значительное звено в цепи комплекса инженерных сооружений на участке Садового кольца между площадями Павелецкого и Курского вокзалов. Позже были сооружены тоннель, пронизавший вершину Красного холма под Таганской площадью, эстакада под Ульяновской улицей и трехпролетный Высокояузский мост через Яузу. Конструкция пролетного строения состоит из семи серповидных металлических арок.

Малый Краснохолмский мост является естественным продолжением Большого Краснохолмского моста Изящный мост служит украшением Водоотводного канала в его нижнем течении.

Крымский мост - теперь единственный пример городского моста в Москве с ездой понизу. В нем проезжая часть и пешеходные тротуары размещены внизу несущей конструкции, подвешены на вертикальных стержнях к цепи моста. Мост находится на Садовом кольце, между Крымской площадью и главным входом в ЦПКиО им.Горького. Общий вес моста 10 тыс. т.

Москворецкий мост - единственный в группе больших мостов центра столицы - построен из железобетона. Он соединяет Красную площадь с Пятницкой улицей и Ордынкой в Замоскворечье. Фасады моста облицованы чисто отечанным розовым гранитом, близким по цвету кирпичной кладке стен и башен Кремля.

Генеральный план реконструкции Москвы намечал не только постройку новых больших мостов, но и реконструкцию существующих.

Первым из них в конце 40-х годов подвергся обновлению Новоспасский мост, построенный в 1883г. Его речные пролетные строения были подняты на 2,76 м и перекрыты стальными арками, сооружены береговые пролеты, подходные пандусы и лестничные сходы. Конструкция речной части моста осталась прежней. Ширина моста также сохранилась. Общая длина с новыми подходами 500 м.

Другим реконструированным мостом стал Чугунный мост через Водоотводный канал в районе Кадашевской набережной. Соединяет улицы Балчуг и Пятницкую. Хотя в ходе реконструкции чугунные пролеты арочного моста, построенного в 1835г., были заменены железобетонными, за мостом сохранилось старое название.

Рядом находится Комиссариатский мост, строительство которого было начато в 1927г. Мост был пущен в эксплуатацию только в середине 60-х годов.

Из числа мостов дореволюционного времени последним был сооружен в 1913г. Бородинский. Соединив мостом два различных пейзажа берегов, архитектор (Р.И.Клейн) соединил в одном сооружении различные архитектурные темы: над ровным берегом и невысокой (тогда) застройкой - два обелиска, а у подножия высокого берега и городских зданий - колоннады, в которых достаточно силы для акцента в сложном пейзаже.

Активное строительство новых мостов в Москве после войны началось в конце 50-х годов, что было связано со строительством новых районов по обе стороны Москвы-реки, увеличением транспортной нагрузки. В Москве стали строиться тоннели, путепровоы, эстакады, пешеходные подземные переходы.

Современные мосты, в которых использовались новые материалы, кажутся не столь тяжелыми и монументальными. Однако и они гармонично вписались в архитектурный ансамбль города.

К современным мостовым сооружениям относятся: Автозаводский, Калининский, двухъярусный метромост в Лужниках, Нагатинский метромост, мосты на московской кольцевой автодороге и канале им.Москвы, Щукинский и др.;

транспортные развязки: трехъярусная Савеловская эстакада, Самотечная эстакада, Северянинский путепровод, Крестовские Большой и Малые путепроводы, Рижский, Руставели путепровод, развязка с тоннелями и эстакадами на Красном холме (Таганка), тоннели на Ленинградском проспекте, площади Маяковского, Садовом кольце и многие другие.

В послевоенный период в Москве построено 27 мостов, 24 путепровода, 5 эстакад, 17 тоннелей. Реконструировано и отремонтировано большое количество транспортных развязок на главных магистралях столицы и МКАД.

Автозаводский мост - построен в 1961г. Пересекает Москву-реку вблизи автозавода им.Лихачева и находится на продолжении Автозаводской улицы. Весь мостовой переход длиной 842 м, ширина моста 42 м. На нем 8 полос движения для автомобилей и троллейбусов, обособленное трамвайное полотно.

Калининский мост - пересекает Москву-реку между двумя высотными зданиями: гостиницей "Украина" и мэрией города. Построен в 1957 году. Длина моста с подходами 494 м, ширина 43 м.

Двухъярусный метромост в Лужниках - первый мост в Москве для совмещенного движения метро и автомобильного транспорта и единственный, на котором устроена станция метро с перронным и кассовыми залами, эскалаторами. Построен в 1958г. Метромост соединяет Комсомольский проспект с проспектом Вернадского.

Савеловская эстакада - сооружена в 1965-66 гг. Это комплекс сооружений на площади Савеловского вокзала, обеспечивающих транспортную развязку с пересечением магистралей городского и железнодорожного транспорта в трех уровнях (ярусах).

Рижская эстакада - у Рижского вокзала, над железнодорожными путями Октябрьской железной дороги, соединяеет Проспект Мира с районом Сокольников. Построена в 1975г. Длина Рижской эстакады с подходами 1038 м, ширина 39,5 м.

Литература

Материал взят ссайта http://moskvoved.narod.ru/