



Начало Московского проспекта у площади Мира.

Поскольку Московский тракт вел одновременно и в загородную царскую резиденцию — Саарское село, его стали именовать Саарской перспективой, а после переименования села в Царское — Царскосельской перспективой.

В первые годы тракт был плохо укатан. В ненастные дни он раскисал, особенно в тех местах, где встречались болота. Путешественников трясло на рытвинах и ухабах. Только в царских каретах, где кузов был подвешен на ремнях (рессор еще не было), седок чувствовал себя, как в люльке.

В 1714 году на Средней Рогатке был построен одноэтажный деревянный путевой дворец из восьми комнат для отдыха «августейших особ» в дороге.

Царскосельская дорога связывала Петербург со всей Россией и была очень оживленной, но после перенесения столицы в Москву утратила прежнее значение. В 1732 году двор вернулся на берега Невы, и дорога вновь оживилась.

Ее дальнейшая история связана с деятельностью Комиссии о Санкт-Петербургском строении, созданной в 1737 году. В Комиссии трудился талантливый зодчий Петр Михайлович Еропкин. Для осуществления своих градостроительных замыслов он привлек архитекторов М. Г. Земцова и И. К. Коробова.

Комиссия разработала план застройки Петербурга. Он, между прочими работами, предусматривал создание площади, впоследствии получившей название Сенной. Площадь должна была соединиться по прямой с Царскосельской перспективой. Благодаря этому перспектива получила ориентацию на шпиль Петропавловского собора. Прокладка нового участка перспективы породила необходимость постройки деревянного моста через Фонтанку. От имени подрядчика, выполнявшего работы, мост и новую часть перспективной дороги, от площади до линии будущего Обводного канала, стали называть Обуховскими. Одновременно бытовало несколько названий дороги в целом: Царскосельская, Московская, а также Московский тракт.

Застройка по сторонам дороги носила усадебный характер.

На правом берегу Фонтанки находились: восточнее — усадьба Шереметевых, западнее — Юсуповых, имевших тут деревянный дворец уже в 1727 году.

На левом берегу реки, напротив владений Юсуповых, находился «Ашев дом» — усадьба почт-директора Ашева, с каменными строениями и ботаническим садом. Напротив владений Шереметевых, на левом берегу Фонтанки, простираясь до возникшего в 1710-е годы Загородного проспекта, располагался обширный земельный участок, принадлежавший вначале Нарышкиным, а затем кабинет-министру Анны Иоанновны А. П. Волынскому. Тут стояли просторный дом со множеством комнат, поварня, конюшни, бани и прочие хозяйственные постройки.

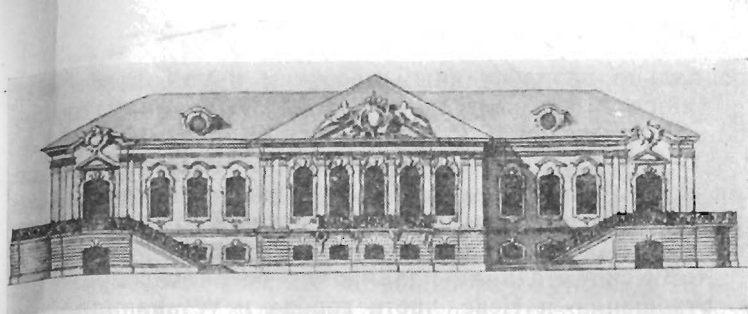
После того как в 1740 году Артемий Петрович Волынский — противник засилья иностранцев при русском дворе — был казнен, его усадьбу отдали под обер-егермейстерскую канцелярию, ведавшую царской охотой. Но еще долгие годы место его усадьбы называли «Волынский двор».

Далее к югу Комиссия о Санкт-Петербургском строении отвела место под слободу Семеновского полка. Располагалась она между современными Загородным и Малодетскосельским проспектами, Звенигородской улицей и Московским проспектом.

По другую сторону Царскосельской дороги находилась слобода Измайловского полка, о чем напоминают старые названия современных Красноармейских улиц — «роты».

Южнее расположения полков вдоль тракта шумел лес, а на месте осушенных в 1730-е годы болот в районе Лиговского канала, пересекавшего дорогу, зеленели огороды.

В 1744 году вышел указ Сената о «столблении» Царскосельской дороги. Старые, деревянные верстовые столбы проверили и подгнившие заменили новыми. На



Среднерогатский дворец. Ф.-Б. Растрелли. Проект. Главный фасад. 1751.

Средней Рогатке поставили столб с изображением трех рук, указывавших направление трех дорог: на Петербург, на Царское Село и Москву, на Петергоф и Варшаву. В народе столб получил название «Три руки». Среднерогатский дворец, пришедший в ветхость, разобрали и построили новый, тоже деревянный и одноэтажный. Через десять лет напротив него, на западной стороне дороги, по проекту архитектора Ф.-Б. Растрелли возвели каменный путевой дворец с пятнадцатью комнатами.

Значительную роль в развитии Царскосельской дороги сыграла Комиссия о каменном строении Санкт-Петербурга и Москвы — новое учреждение, созданное в 1762 году. Плодотворная деятельность этой Комиссии продолжалась тридцать с лишним лет, почти до конца века.

Архитектурную часть Комиссии возглавили опытные зодчие — сначала А. В. Квасов, а после его смерти И. Е. Старов. Комиссия разработала новый план столицы, с тем чтобы «привести город Санкт-Петербург в такой порядок и состояние и придать оному такое величие, какое столичному городу пространственного государства прилично». Дома предлагалось строить по

специально разработанным проектам и так, чтобы они «в линию и не выступая крыльцами, в улицу одною сплошною фасадом и вышиною построены (были.— Авт.)». Архитектурные сооружения рассматривались не как нечто самодовлеющее, а как часть значительного архитектурного ансамбля, связанного с общим планом города.

Комиссия уточнила планировку всей левобережной, по отношению к Неве, части города и установила границу Петербурга по Фонтанке. Она осуществила и многое из задуманного ранее. Так, продолжались работы по созданию площадей при пересечении улиц с реками и каналами. На Царскосельской дороге, на правом берегу Фонтанки, возникла Обуховская площадь, включавшая частично территорию усадеб. Усадьба Шереметевых к этому времени получила нового хозяина — купца С. Яковлева. Архитектор Ф.-Б. Растрелли в 1766 году построил там дачу. Обращенная фасадом к реке, она стояла в некотором удалении от площади, ближе к возникшей в тридцатые годы XVIII века Гороховой улице (ныне улица Дзержинского). Дачу разобрали в начале XX столетия.

Несколько сократилась большая усадьба Юсуповых, на территории которой в 1790-е годы Джакомо Кваренги создал существующий поныне каменный дворец и два корпуса вдоль Фонтанки, соединенные аркой.

Происходили перемены и южнее Фонтанки. Владения «Ашева дома» были куплены казной, и их поделили между двумя академиями. Ботанический сад, «в котором всякие травы растут, подлежащие до науки Натуральной истории», отдали в 1785 году Петербургской академии наук, основанной Петром I и занимавшейся математическими и «натуральными» науками¹. Здание получила Российская академия, открытая в 1783 году для изучения русского языка и словесности. (Оба учреждения были объединены в 1841 году.)

Находившийся по соседству с ними (на месте современного здания Артиллерийского училища) дворец графов Воронцовых тоже приобрела казна для созданного в 1795 году Военно-сиротского дома, ранее помещавшегося в Гатчине. Это было учебное заведение, где дети учились на двух отделениях, с учетом сословной принадлежности. На первом, «благородном», отделении преподавались военные и общеобразовательные предметы по курсу кадетских корпусов. Окончивших его производили в офицеры. На втором отделении учили грамоте, арифметике, закону божьему и в восемнадцать лет отправляли в солдатскую службу.

Большие работы были проведены по благоустройству самой Царскосельской дороги: на всем протяжении до Царского Села ее расширили, по обеим сторонам проложили осушительные каналы, закрыли их и соединили между собой поперечными подземными сводами. Проезжую часть засыпали песком, а затем мелким булыжником, величиной с куриное яйцо, по сторонам обложили «насыпь» кирпичом и снова покрыли толстым слоем чистого песка. Все это завершилось к 1787 году.

Для сохранности дороги «обывателям» ездить по ней не разрешалось. Они пользовались проходившей западнее «обывательской» дорогой.

В 1787 году на Царскосельской дороге стали заменять деревянные верстовые столбы «мраморными верстовыми пирамидами», выполненными по рисунку архитектора А. Ринальди. Пирамиды были «начально-конечные» и «промежуточные».

Первую пирамиду установили на границе города у Фонтанки. На северной и южной гранях ее укрепили солнечные часы, а на восточной обозначили расстояние в верстах до Москвы и Царского Села, сделав надпись: «от Царского Села $\frac{22}{2}$ », «от Москвы $\frac{673}{2}$ ». Цифра в знаменателе означала расстояние от почтамта до того ме-

ста, где поставлен столб-пирамида. На промежуточных округленных в верхней части столбах drobных показателей не делали и солнечные часы не устанавливали.

Верстовой столб-пирамида близ Фонтанки сохранился и стоит возле сквера, примыкающего к дому 17 по Московскому проспекту. Всего на бывшей Царскосельской дороге сохранилось тринадцать мраморных пирамид. Их можно увидеть у 7-й Красноармейской, у Дома культуры и техники имени Капанова и за городом.

Украшением Царскосельской перспективы стал каменный Обуховский мост с башенками и цепями. Это был один из семи однотипных мостов, переброшенных тогда через Фонтанку. Из них сохранились Калинин мост и Чернышев (ныне мост Ломоносова).

Как уже отмечалось, Фонтанка была официальной границей Петербурга. Однако существовал еще и городской вал, шедший почти полностью по трассе будущего Обводного канала.

Южнее вала, по правой стороне дороги, располагался «скотский двор», куда гнали скот для продажи. Он представлял собой деревянное строение и большой выгон. Далее шло предместье, тянулись леса и луга, среди которых строила для себя дачи знать. Предприимчивые купцы открыли на дороге несколько трактиров для проезжающих. Один из них, под названием «Рука», — у Царскосельского моста через Лиговский канал. Другой трактир, или, как бы мы сказали сейчас, гостиница с рестораном (эти названия появились в середине XIX века), открылся в утратившем свое значение Среднерогатском дворце. В нем в конце XVIII века открыли и почтовую станцию.

В 1774 году в семи верстах от Петербурга, недалеко от дороги, начали строить новый путевой дворец. Вначале он звался «Кикерикексинским» (по финскому названию места Кикерикексен — лягушечье болото). С 1780 года его стали именовать Чесменским, в честь по-

беды русского флота над турецким в Чесменской бухте в 1770 году.

Автором дворца был известный архитектор Юрий Матвеевич Фельтен. Треугольное в плане двухэтажное здание дворца было увенчано в центре куполом, а угловые башни имели зубчатые парапеты и стрельчатые окна. Перед главным фасадом простирался луг, вокруг темнел лес. Отдельно от дворца высилась стройная каменная церковь Иоанна Крестителя, оформленная в готическом стиле, также творение Ю. М. Фельтена. К этим постройкам от тракта проложили дорогу, в начале которой соорудили двое каменных готических ворот.

Еще одна постройка появилась на Царскосельской перспективе в конце XVIII века — новый егерский двор. Современник писал: «Новый егерский дом и принадлежащая оному роща находятся на левой стороне Царскосельской дороги, на полверсты от оной, на открытом поле, против Лиговского канала. Он состоит из каменного двухэтажного дома, занимающего большой квадрат, но фасад оного к западу имеет вид, подобный полумесяцу. Сей дом может вместить весь егерский штат». Егерский штат вместе с женами и детьми составлял 727 человек. Дом не сохранился.

Итак, два столетия тому назад Московский тракт под Петербургом сложился как царская дорога. По ней августейшие особы направлялись в свою загородную резиденцию. Облик дороги определяли постройки, принадлежавшие казне, императорскому дому и лицам, приближенным ко двору.

Начало XIX века ознаменовалось переменой названия дороги. С 1806 года ее часть до Царского Села стали именовать Царскосельским проспектом, а не перспективой. Но и другие названия — «Царскосельская дорога», «Московский тракт», «Обуховский проспект» — продолжали бытовать. Границей города стал Обводный канал, проложенный по южным «обводам» города в



Московские ворота. Рисунок И. Шарлеманя. 1834

нения сена. Их архитектурная обработка согласуется с остальными частями сооружения. Все вместе является примером того, как выдающиеся архитекторы умели делать сооружения утилитарного характера украшением города.

К числу построек, изменивших в XIX веке свой облик и свое назначение, относится Чесменский дворец. В 1831 году его отдали под богадельню для престарелых ветеранов — ветеранов войны 1812 года. В связи с этим по проекту А. Е. Штауберта произвели перестройку здания пристроили три двухэтажных флигеля (сейчас четырехэтажные), соединив их переходами-галереями с угловыми башнями дворца. Над башнями, у которых сняли зубчатые парапеты, возвели купола. Разобрали старые ворота и вместо них поставили новые, чугунные. Со стороны шоссе протянули ограду. (Ворота и ограда

не сохранились.) Перед богадельней разбили большой парк.

Несмотря на значительные переделки, которым подверглось здание, оно осталось интересным памятником архитектуры.

В 1830-е годы на Московском тракте были возведены триумфальные ворота. Они увековечили доблесть русской армии в деле отстаивания национальных интересов на Каспийском и Черном морях в борьбе с Турцией и Персией. Специальный комитет, созданный для их возведения, поручил разработку проекта выдающемуся зодчему В. П. Стасову.

После завершения проекта артель плотников во главе с С. Григорьевым на выбранном месте за двадцать дней соорудила модель будущего памятника в натуральную величину. После ее одобрения, 14 сентября 1834 года, последовала закладка монумента.

Он был отлит из чугуна на Александровском заводе (ныне Пролетарский). Московские ворота были крупнейшим в мире сборным сооружением из чугуна. Монументальный портик из двенадцати дорических колонн несет на себе перекрытие-антаблемент с восемью декоративными рельефами, изображающими воинские доспехи, оружие и знамена, которые символизировали мощь и силу русской армии. Тридцать скульптур гениальнейшей работы В. И. Орловским.

В завершение работ ворота окрасили под бронзу. Монумент предполагали поставить у Обводного канала, в границе города. Однако с перенесением городской

черты к Лиговскому каналу триумфальные ворота усновили там, при въезде в столицу. Их торжественное открытие состоялось 16 октября 1838 года.

Со стороны города перед воротами находилась площадь, обрамленная полукруглой металлической оградой, а с двух сторон колоннады стояли караульные будки. Это была Московская застава. Проезд был возможен только между колоннами, которые отстоят друг от друга на ширину кареты.

К моменту установки ворот количество экипажей, следовавших этой дорогой, значительно возросло. Выросло население города, умножились перевозки людей, писем, денег, посылок. С 1827 года ввели почт-дилижансы до Царского Села, Павловска и Новгорода, причём на Новгород они отправлялись от гостиницы Серапионов Обуховском проспекте (на месте теперешнего доп. 22). Как гласили правила, почтовые коляски «опоздавших не дожидаются и в дома за пассажирами не ездят». В 1830-е годы под почтовый тракт на Московские Ижоры, минуя таким образом Царское Село. И поскольку появилась четвертая дорога, построенную тогда среднерогатскую почтовую станцию стали называть «четыре руки». В 1840 году открыли постоянное движение дилижансов между столицей и Москвой, существовавшее до 1857 года.

Между тем 31 октября 1837 года вступила в строй первая в России железная дорога, соединившая Петербург с Царским Селом. Поезда по ней ходили на постоянной тяге и только по воскресеньям и праздникам на паровой. Полностью на паровую тягу перешли в апреле 1838 года.

Казалось, это событие не имело существенного влияния на жизнь Царскосельской дороги, но в 1843 году развернулось строительство стального пути Петербург-Москва под руководством выпускника Института корин-

женеров путей сообщения профессора П. П. Мельникова, закончившееся в 1851 году. Вскоре преимущества за железнодорожного транспорта стали очевидны: он полностью отвечал требованиям развивающейся русской экономики и обеспечивал быстрые, массовые, регулярные перевозки.

Царскосельский проспект быстро терял свое былое значение. Титулованные владельцы расположенных вдоль него дач стали продавать их. Южнее Обводного канала начали появляться мелкие фабрики, заводы, мастерские, нужные большому городу.

Исключением явилось сооружение на проспекте в 1845 году Новодевичьего Воскресенского монастыря (архитектор Н. Е. Ефимов). Архитектура этого здания выдержана в основном в классическом стиле, но в трактовке портала главного входа и наличников окон чувствуются интерес архитектора к приемам древнерусского зодчества.

В 1849 году за монастырем открылось кладбище, где хоронили состоятельных людей. В 1851 году здесь похоронили строителя монастыря Н. Е. Ефимова, затем тут были захоронены многие выдающиеся деятели литературы, науки, искусства, и среди них Ф. И. Тютчев (1873), Н. А. Некрасов (1877), С. П. Боткин (1889), А. Н. Майков (1897), Э. Ф. Направник (1916). На этом кладбище находятся могилы родителей Н. К. Крупской, причем прах ее матери Е. В. Крупской перевезли сюда из Берна (Швейцария) 15 июля 1969 года.

Новодевичий монастырь был последней крупной постройкой, созданной в докапиталистический период за Обводным каналом, на Царскосельском проспекте.

Какие же изменения в жизни проспекта произошли в то время, когда стали складываться капиталистические отношения?

Во второй половине XIX века существенно расширилась деятельность Технологического института. Воз-

Обуховский мост, деревянную разводную часть заменили каменным сводом, а для удобства проезда телег и подвод разобрали башенки.

В 1878 году произошла еще одна смена названия бывшей царской дороги. В память о героическом переходе русских войск через перевал Шипку и об освобождении балканских народов от турецкого ига в ходе войны 1877—1878 годов проспект был переименован в Забалканский. И не случайно: по нему русская армия ушла из столицы на войну за Балканы и возвратилась домой с победой.

К этому времени территория южнее Обводного канала превратилась в промышленный район. Стремясь использовать дешевый водный транспорт для перевозки, предприниматели строили по берегам канала фабрики и заводы, значение имела и рядом расположенная железная дорога.

Наиболее крупными предприятиями на Забалканском проспекте были: завод Речкина (сейчас Вагоностроительный завод имени Егорова), «Товарищество С.-Петербургского механического производства обуви» (ныне фабрика «Скороход») и появившийся в начале XX века завод «Сименс — Гальске» (позднее — завод «Электросила»).

В 1873 году на пустыре неподалеку от Московских ворот купец первой гильдии англичанин Джордж Смит построил небольшую фабрику, изготавливавшую дубовый паркет, ящики, катушки. Трудились на ней по четырнадцать часов в сутки сорок пять человек. Здесь работала одна паровая машина в шестьдесят лошадиных сил.

Через год немец Ретшке построил рядом фабрику по изготовлению патронных ящиков, а в 1884 году откупил предприятие Смита.

Рабочие и завод, и хозяина называли Речкиным. Предприятие расширялось, стало изготавливать фаэтоны

стерские по ремонту телеграфных аппаратов немецкой фирмы «Сименс и Гальске». В 1880-е годы на Шестой линии были построены большие корпуса, мастерские, стали фабрикой и впервые в России начали производить динамо-машины.

В 1898 году фирма реорганизовалась в акционерное общество русских электротехнических заводов, но акционерного капитала осталось в руках Сименсов.

В начале XX века общество приобрело на Забалканском проспекте, а точнее на Московском шоссе, 4 (проект кончался у железнодорожной ветки), небольшую котельный завод, и после его перестройки, завершившейся в 1911 году, предприятие переехало сюда. С 1912 года общество стало называться «Сименс — Шуккерте», так как объединились две конкурировавшие фирмы, и начало выпускать не только динамо-машины, но и электродвигатели, трансформаторы, трамвайное оборудование. По тем временам это было крупное предприятие, оснащенное по последнему слову техники.

Стремясь как можно скорее вернуть вложенный капитал и получать прибыли, хозяева прибегали к самым разнообразным формам эксплуатации, выжимая из ра-



Типичный участок проспекта до застройки в советское время

бочих все силы. Выражения недовольства встречались фразой: «Не нравится — убирайся вон!»

Рядом с предприятиями, вблизи дымящих труб, для рабочих строили бараки, домики и — редко — каменные доходные дома. Скученность в них доходила до крайности. Часто несколько семей жило в одной комнате, перегородженной ситцевыми занавесками. Нередко одну кровать снимало двое, работавших в разные смены, и пока один работал, другой спал. Недаром думский врач в 1910 году писал, что «в рабочих квартирах теснее, чем мертвым на кладбище». О благоустройстве говорить не приходилось, водопровод и канализация отсутствовали, воду брали из уличных колодцев. Лиговский канал по сути превратился в отвратительную сточную канаву, и в 1891 году его пришлось заключить в трубу.

Несмотря на то что застройка вышла за пределы городской черты, городская дума не стремилась расширять границы города. Она не желала нести расходы по благоустройству рабочих окраин. Фактической границей города был Обводный канал. За ним проспект почти не освещался, узкой полосой шла булыжная мостовая, по краям которой в канавах стояли нечистоты. Мостовая доходила до Московских ворот. Дальше тянулась пыльная дорога, в ненастье превращавшаяся в топкую грязь. Лишь кое-где у домов были устроены мостки. Рабочие горько шутили, что в дождливую погоду «нашу улицу перейти, что Дунай переплыть». Когда появилась конка, ходила она только до Московских ворот, а сменивший ее в 1909 году трамвай — до нынешней Рошинской улицы. Тут же, на Забалканском, с 1885 года находился парк, где содержались лошади и стояли вагоны конок. С 1907 года парк стал трамвайным. В 1913—1915 годах по проекту А. А. Ламагина тут построили депо, жилые и административные здания (Московский проспект, 81, 83).

Трамвайный парк соседствовал с самой большой го-

стерские по ремонту телеграфных аппаратов немецкой фирмы «Сименс и Гальске». В 1880-е годы на Шестой линии были построены большие корпуса, мастерские стали фабрикой и впервые в России начали производить динамо-машины.

В 1898 году фирма реорганизовалась в акционерное общество русских электротехнических заводов, но акционерного капитала осталось в руках Сименсов.

В начале XX века общество приобрело на Забалканском проспекте, а точнее на Московском шоссе, 4 (проспект кончался у железнодорожной ветки), небольшой котельный завод, и после его перестройки, завершившейся в 1911 году, предприятие переехало сюда. С 1911 года общество стало называться «Сименс — Шуккерт», так как объединились две конкурировавшие фирмы, начало выпускать не только динамо-машины, но и электродвигатели, трансформаторы, трамвайное оборудование. По тем временам это было крупное предприятие, оснащенное по последнему слову техники.

Стремясь как можно скорее вернуть вложенный капитал и получать прибыли, хозяева прибегали к самым разнообразным формам эксплуатации, выжимая из ра-



Типичный участок проспекта до застройки в советское время

бочих все силы. Выражения недовольства встречались фразой: «Не нравится — убирайся вон!»

Рядом с предприятиями, вблизи дымящих труб, для рабочих строили бараки, домики и — редко — каменные доходные дома. Скудность в них доходила до крайности. Часто несколько семей жило в одной комнате, перегородженной ситцевыми занавесками. Нередко одну кровать снимало двое, работавших в разные смены, и пока один работал, другой спал. Недаром думский врач в 1910 году писал, что «в рабочих квартирах теснее, чем мертвым на кладбище». О благоустройстве говорить не приходилось, водопровод и канализация отсутствовали, воду брали из уличных колодезев. Лиговский канал по сути превратился в отвратительную сточную канаву, и в 1891 году его пришлось заключить в трубу.

Несмотря на то что застройка вышла за пределы городской черты, городская дума не стремилась расширять границы города. Она не желала нести расходы по благоустройству рабочих окраин. Фактической границей города был Обводный канал. За ним проспект почти не освещался, узкой полосой шла булыжная мостовая, по краям которой в канавах стояли нечистоты. Мостовая доходила до Московских ворот. Дальше тянулась пыльная дорога, в ненастье превращавшаяся в топкую грязь. Лишь кое-где у домов были устроены мостки. Рабочие горько шутили, что в дождливую погоду «нашу улицу перейти, что Дунай переплыть». Когда появилась конка, ходила она только до Московских ворот, а сменивший ее в 1909 году трамвай — до нынешней Рошинской улицы. Тут же, на Забалканском, с 1885 года находился парк, где содержались лошади и стояли вагоны конок. С 1907 года парк стал трамвайным. В 1913—1915 годах по проекту А. А. Ламагина тут построили депо, жилые и административные здания (Московский проспект, 81, 83).

Трамвайный парк соседствовал с самой большой го-

родской свалкой (одной из тридцати семи, находившихся за Московской заставой), прозванной «Горячим местом». Отбросы там постоянно дымились и тлели. Там жила семья из Скотопригонного двора, до нынешней улицы Красуцкого (бывшей Альбуминной).

По заболеваемости и смертности Московская застава занимала одно из первых мест в городе. Тут не было ни одной больницы и практиковали только два врача для бедных. Зато работало восемнадцать церквей и торговали семьдесят два кабака и трактира. Никаких общественных зданий и зданий культурного назначения не существовало. Лишь двести детей получали начальное образование в двух небольших школах. У большинства ребятшек была забота о хлебе насущном с самого раннего детства.

Тяжелые условия труда, полное бесправие, произвол хозяев вызывали возмущение. Среди рабочих зрел протест...

Итак, проспект за Обводным каналом и прилегающая к нему территория в период капиталистического развития превратилась в типичную рабочую окраину, преобразованную лишь Советской властью.

«ОТРЕЧЕМО ОТ СТАРОГО МИРА»

Долгим и тернистым был путь народа к новой жизни. Московский проспект хранит память обо всех поколениях русской революции.

Некогда Царскосельской дорогой начинал свою поездку в Москву А. Н. Радищев. Поездка подсказала ему композиционную канву для книги «Путешествие из Петербурга в Москву». Книга была открытым призывом к народу разбить «железом» не только рабские оковы, но и «главы бесчеловечных своих господ».