

Петрозаводск слывет зеленым городом. Парки, скверы, озеленение улиц – все это досталось нам в наследство от «массовых походов по благоустройству», проводимых в нашем городе в 1930-е годы, затем продолженных при восстановлении столицы Карелии в 1940–1950-е. Пожалуй, без планомерной и серьезной работы по озеленению Петрозаводска в те далекие годы жили бы мы сейчас в каменном лесу на асфальте, потому что в наши рыночные времена озеленение оказалось не в моде. Более или менее регулярный уход за насаждениями заметен лишь в самом центре города: на проспектах Ленина и Маркса, на нескольких площадях стригут кусты, удаляют сухие ветви и деревья, высаживают цветы. Сады и парки слишком быстро умирают без должного присмотра, и, чтобы сохранить славу зеленого города, необходимо поддерживать то, что досталось нам в наследство.

По-моему, самым вопиющим примером безобразного отношения города к «зеленому наследию» является бывший парк железнодорожников. Называю его бывшим, потому что сейчас

Парки

дах на территории так называемого немецкого кладбища, захоронения на котором продолжались вплоть до начала 1930-х. В то время в СССР на месте кладбищ, оказавшихся окруженными жилой застройкой, почему-то было принято устраивать именно парки. (Хотя это, наверное, самое гуманное использование бывшего кладбища. Не строить же дома или дискотеки на костях!)

В отличие от других «немецких» кладбищ, имеющих в Петрозаводске в районе Крестовоздвиженской и Екатеринин-

бища, попавшего таким образом в полосу отчуждения и под юрисдикцию железнодорожного ведомства. Известно, что на строительстве железной дороги использовались в большом количестве австро-венгерские военнопленные, а также завербованные в 1916 году 10 тысяч китайских рабочих. Смертность на дорожных работах была высокой, поэтому умершие китайцы, турки, чехи, венгры, немцы и австрийцы из района строительства, примыкавшего к станции Петрозаводск, нашли свой последний приют на Новом немецком кладбище.

парка: фонтан, входные ворота, деревянные лестницы... Похоже, что с тех пор в парке не происходило ничего позитивного, одни лишь разрушения и утраты. Деревянные сооружения обветшали, и были снесены. Сосны быстро умерли от близости к насыщенной транспортом автомагистрали и не менее вредной с экологической точки зрения железной дороги.

Неким всплеском в жизни парка в 1966 году явилось строительство на его границе Дома культуры железнодорожников, которое повлекло за собой соору-

Проект реконструкции парка железнодорожников. Макет
Фото Б. БОЙЦОВА, 1996 г.



бурьяном и полужасохшими уродливыми тополями, парком назвать язык не поворачивается.

Предвижу возражения компетентных лиц: формально город не имеет к парку никакого отношения — это ведомственная, железнодорожная, территория, им и заботиться о ней. Но ведь этот маленький парк (всего-то 5 гектар!) единственный в большом Первомайском районе, население которого составляют не только железнодорожники. И потому деление на наше-не наше, думается, здесь неуместно. К чести руководителей железнодорожного ведомства следует отметить, что в 1994 году ими был заказан проект реконструкции этого парка, который выполнен «Карелпроектом» еще в 1995 году и получил все необходимые согласования.

Серьезное дендрологическое обследование насаждений было проведено тогда доцентом кафедры ботаники ПетрГУ А. Лантратовой. Выводы оказались не столь пессимистичными, чтобы опускать руки перед работой по воссозданию этого парка. В нем оказалось довольно много деревьев ценных пород, которые находятся в крайне угнетенном

создают люди, но не для того, чтобы потом их уничтожить



Современный вид парка
Фото Владимира ЛАРИОНОВА

женье каменной лестницы со стороны Первомайского проспекта, благоустройство и озеленение прилегающего участка. Так появились голубые ели, клены, розы, сирень.

Ныне все насаждения находятся в столь плачевном состоянии, словно являют собой несостоявшийся мемориал и тем, кто захоронен в этой земле — иноземцам и петрозаводским жителям — и тем, кому также собирались его возвести в реконструированном парке, — железнодорожникам, погибшим в гражданскую и Отечественную войны.

Парк железнодорожников — это не заброшенная окраина. Здесь почти центр Петрозаводска. И безнравственно содержать в таком состоянии эту территорию. Так же безнравственно, как позволить бурьяну заполнить могилы своих близких.

У нас, как всегда, нет денег? По-моему, не в этом дело. Вот лишь два примера.

Из протокола первого после освобождения Петрозаводска заседания исполкома городского Совета депутатов трудящихся, состоявшегося 8 июля 1944 года: «...целях сохранения зеленых насаждений в г. Петрозаводске запре-

состоянии и зачастую сами на себя не похожи. А ведь это клены, березы, липы, ели, лиственницы, они всегда являются украшением любого парка при хорошем к ним отношении.

Авторы проекта реконструкции архитекторы Сергей Ициксон и Любовь Хромина деликатно подошли к планировочному решению парка, разместив активные игровые зоны на его пе-

риферийных участках и отдав центральную часть мемориальным элементам и площадкам тихого отдыха. Большую роль в таком решении сыграли историко-архивные изыскания Николая Кутькова, привлеченного к исследованиям, необходимым при проектировании. Дело в том, что парк железнодорожников был устроен в 1936—1937 го-

дой церковью, это стало называться Новым. Разбито оно было в 1893 году «на третьей версте Петербургского почтового тракта против часовни Усекновения главы Иоанна Крестителя», в месте безлюдном, вдали от жилья, на высокой террасе, среди густого соснового древостоя. Формально кладбище находилось в ведении евангелическо-лютеранского прихода, но захоронения там совершали в основном две конфессии — лютеранская и католическая. Верующие римско-католического исповедания появились в Петрозаводске в связи со ссылкой в «подстоличную Сибирь» поляков после подавления их восстания в 1864 году.

В 1914 году до Петрозаводска наконец дошло строительство Мурманской (ныне Октябрьской) железной дороги, трасса которой прошла в непосредственной близости от Нового немецкого клад-

Вход с ул. Шотмана (слева) и фонтан в парке культуры железнодорожников. Фото Г. АНКУДИНОВА, 1939 г.

К концу 1930-х годов кладбище оказалось в центре жилого поселка железнодорожников, тогда и было принято решение организовать здесь парк, убрав надгробия и разрушив склепы. В 1938 году на территории бывшего кладбища уже функционировал Сад отдыха железнодорожников.

После войны, к 1947 году, были посажены новые деревья и восстановлены все сооружения

тичь рубку, поломку и порчу деревьев в садах, парках, на бульварах и около зданий города».

И еще. Из правил о застройке Петрозаводска, утвержденных решением исполкома городского совета 29 июля 1948 года: «...*все зеленые насаждения как общегородского, так и внутриквартального значения образуют неприкосновенный городской зеленый фонд.*»

Елена ИЦИКСОН,
архитектор

