

Куренівська Трагедія



13 березня 1961 року Куренівський район Києва стане епіцентром техногенної катастрофи.



У листопаді 1943 року після двох років німецької окупації до Києва входить Червона армія.



До 1960 року місто планують зробити мільонником. На карті міста з'являються нові житлові квартали. Проте, незважаючи на швидкий розвиток, будинків, доріг не вистачає, бракує людям простих потреб.

СЕКРЕТАРЮ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КП(б)У
товарищу ХРУЩЕВУ Н.С.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА
о дорожном строительстве в гор. Киеве
на 1949–1950 гг.

Из 10 млн. кв. метров общей площади уличных проездов в гор. Киеве замощено только около 30%, в т.ч. имеет усовершенствованное покрытие лишь около 7%. Ряд транспортных магистралей и улиц общегородского значения, связанных с загородными магистральями и расположенных в густо населенных районах города, неблагоустроены, отсутствуют водостоки.

В условиях гористого рельефа города не обеспечено транспортное сообщение по кратчайшим направлениям между отдельными районами города, имеющими большую разность отметок.

Для улучшения условий работы транспорта, направления грузопотоков по кратчайшим путям и обеспечения трамвайной связи между отдельными районами города необходимо в течение 1949–50 годов построить 304 т. м² усовершенствованных дорог, 164 т. м² асфальтовых тротуаров и замостить булыжником 187 т. м².

Общая стоимость указанных работ составит 44,4 млн. руб.

[...]

3. Сырецкая–Лагерная – для соединения Брест-Литовского шоссе и ул. Мельника с Подолом, минуя центральную часть города, намечена реконструкция улиц Сырецкой и Лагерной на протяжении 4 км, с устройством усовершенствованных покрытий и частичным расширением проезжей части до 7 м. Объем дорожных работ – 24 т. м² усовершенствованного покрытия уличных проездов: стоимость работ 2,1 млн. руб., с выполнением в 1950 году.

[...]

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ИСПОЛКОМА КИЕВСКОГО ГОРОДСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ
А. ДАВЫДОВ (подпись)
СЕКРЕТАРЬ КИЕВСКОГО ГОРКОМА КП(б)У
П. МАЦУЙ (подпись)

У 1948 році київська влада доповідає ЦК Микиті Хрущову про те, що в Києві відремонтовано всього 30% вулиць. А заасфальтовано лише 7%.

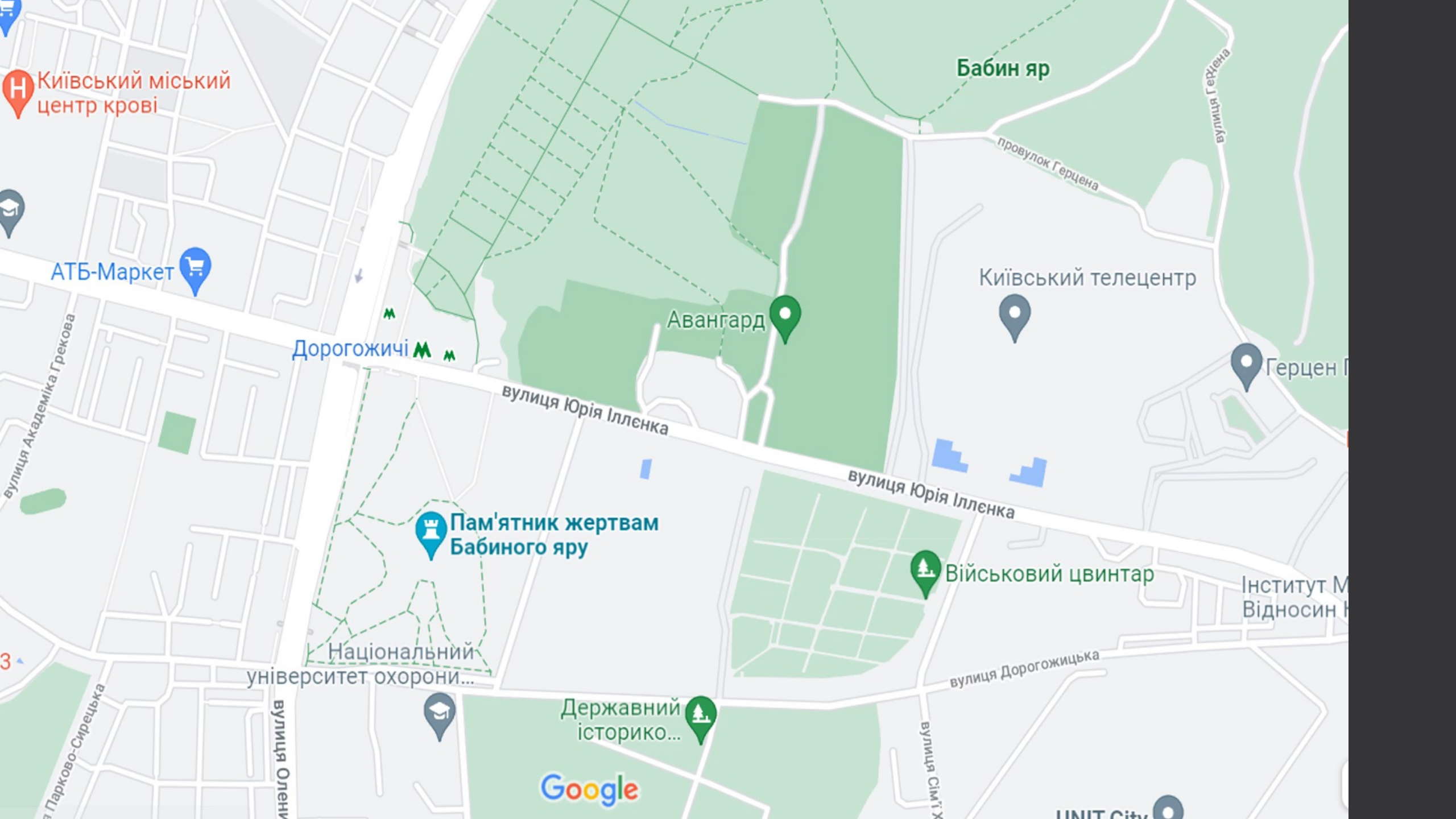


Доповідають ще про плани розбити кілька міських парків навіть на території Бабиного Яру. Але все перераховане затримується в кілька років.



Філіпов Владимир retroua.com

На Дорогожичах, де на той момент проживало всього три тисячі людей, починають розвивати інфраструктури.



Бабин яр

Київський міський центр крові

АТБ-Маркет

Київський телецентр

Дорогожичі

Авангард

Герцен

вулиця Юрія Ілленка

вулиця Юрія Ілленка

Пам'ятник жертвам Бабиного яру

Військовий цвинтар

Інститут М Відносин

Національний університет охорони...

Державний історико...

вулиця Дорогожицька

вулиця Сім'ї Х

Google

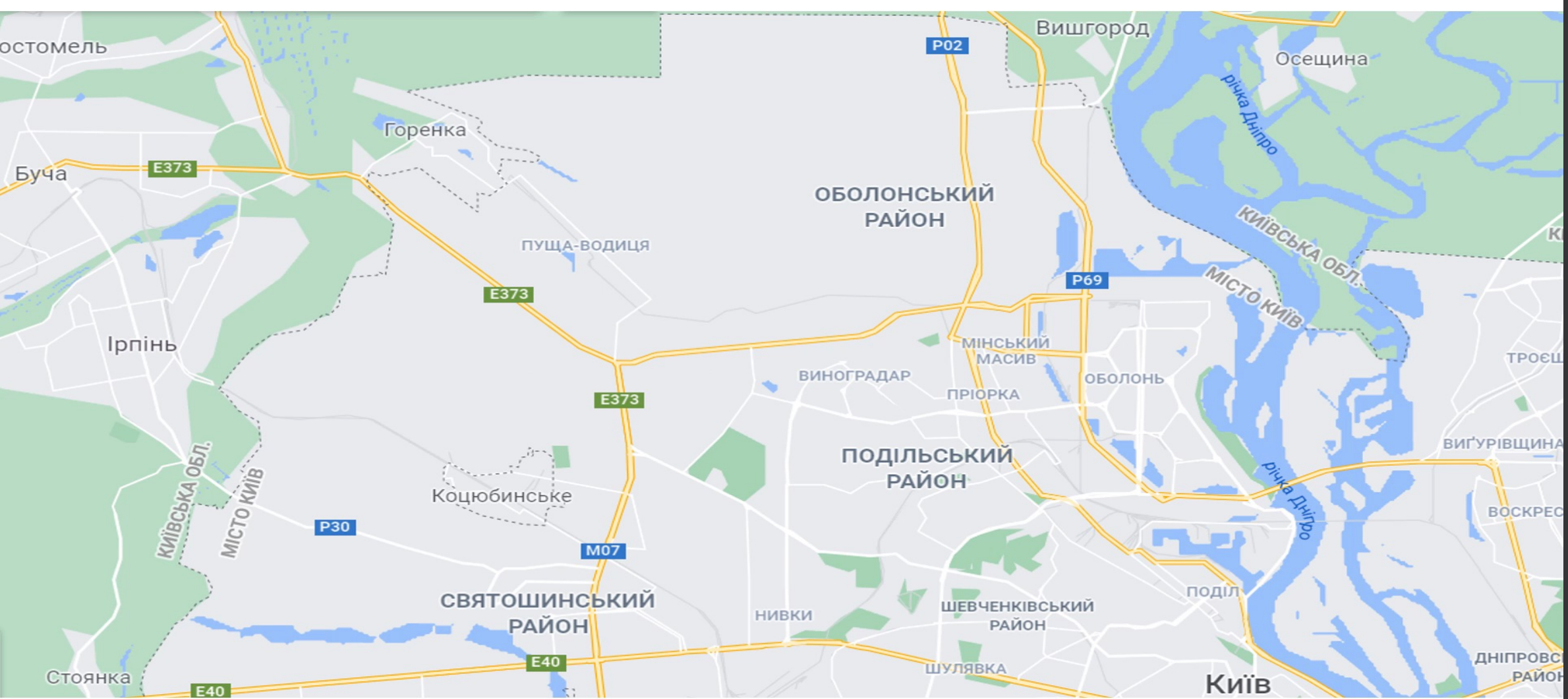
UNIT City



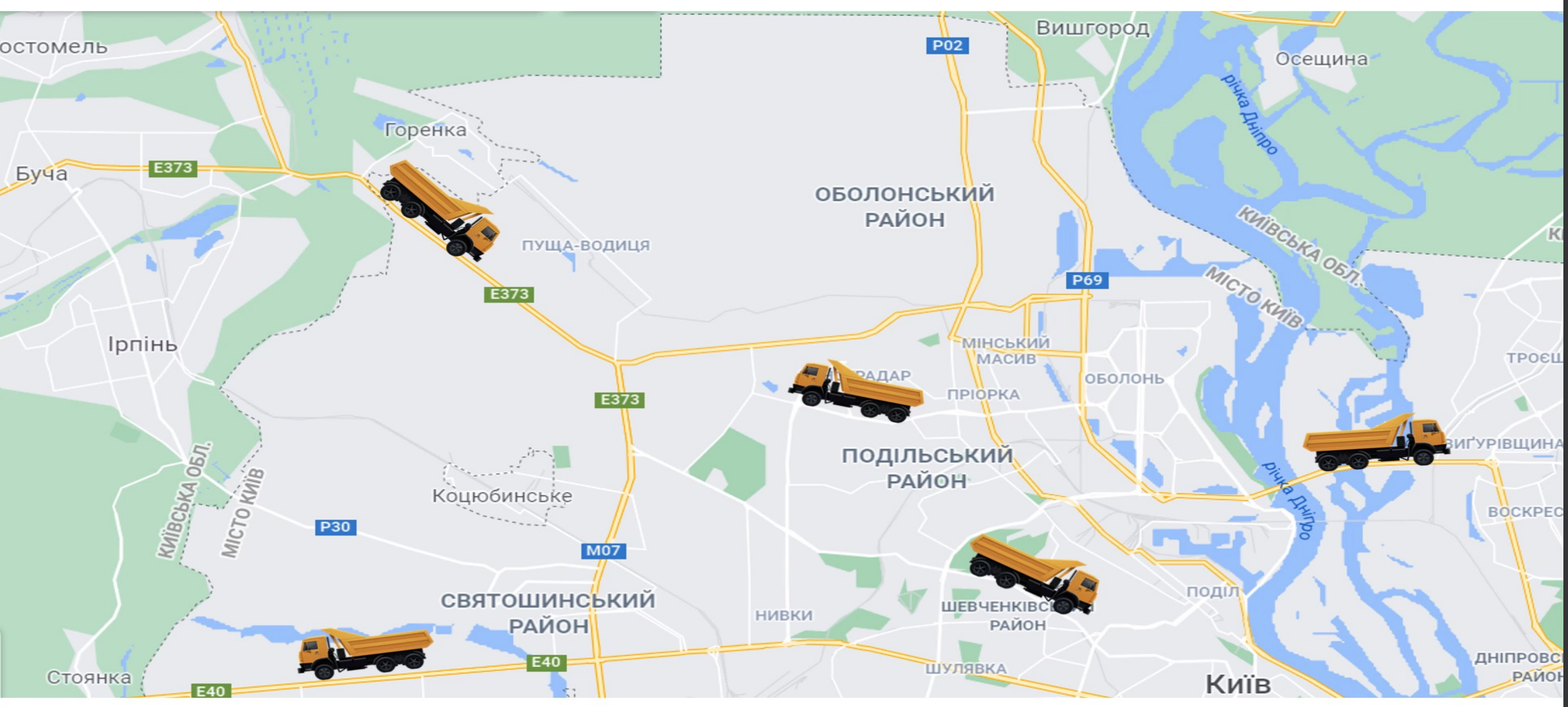
Щоб розширити місто та згладити ухил із верхнім містом та Куренівкою, Бабин яр вирішують зрівняти із землею.



Для виробництва цегли потрібна глина, видобувається вона в кар'єрах, шар непотрібної породи потрібно кудись дівати. Є 3 способи вирішення цієї проблеми



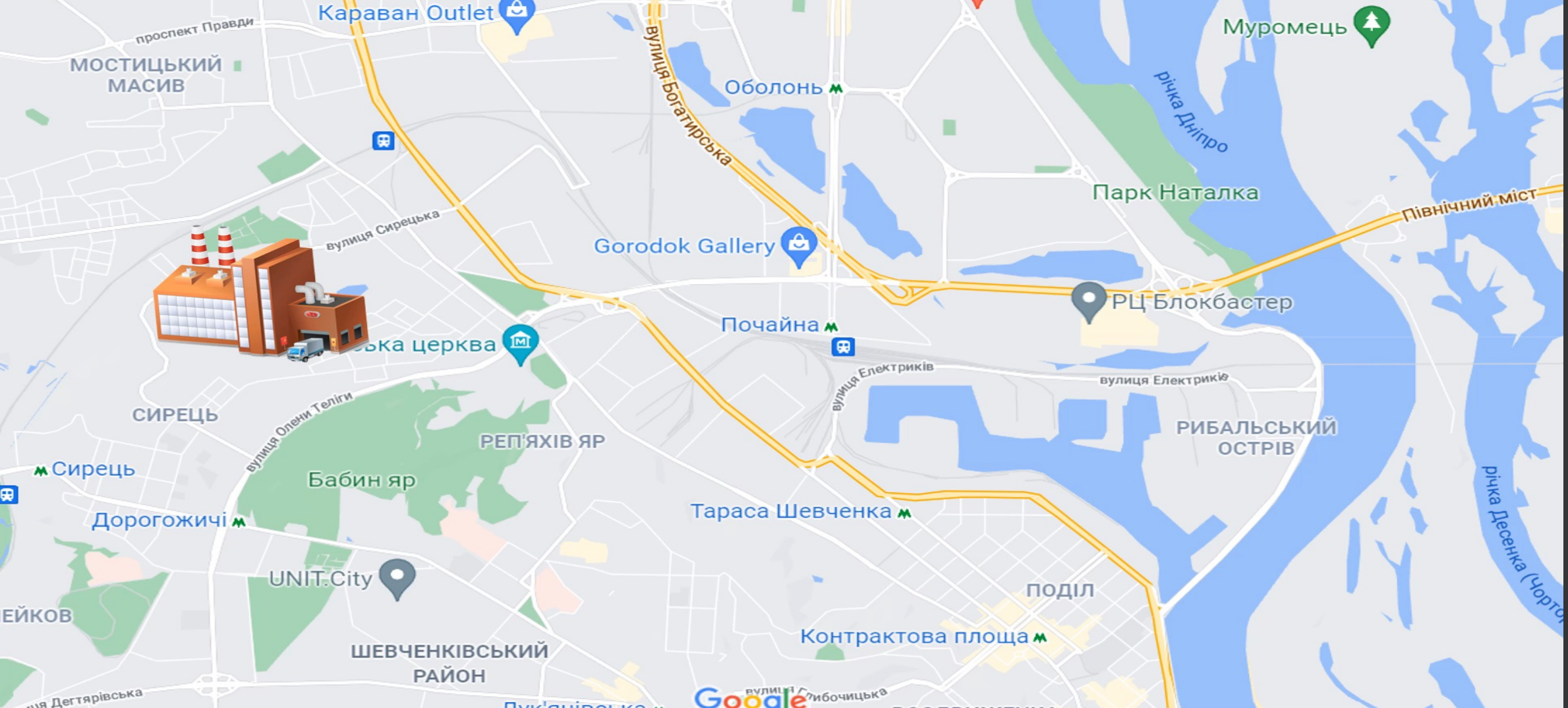
1 варіант - робити відвали породи на околиці міста, але цей спосіб забирає територію міста і витягує його на кілометри.



2 варіант - вивозити породу самоскидами, але тоді самоскиди заповонили б міські вулиці.



Але є три варіанти - найдешевший і простий - розбавляти породу водою і переміщати пульпу по трубопроводі.



Так на нараді республіканського рівня було запропоновано 2 проекти на вибір з відведення пульпи до Дніпра або її транспортування до Бабиного Яру. Вибрали 2 варіант швидкий та дешевий.



Воду вирішили брати з річки Сирець, що протікає недалеко, а пульпу пустити по трубі в Бабин Яр.



Утримувати всю цю масу повинна була система дамб, яка утворювала каскад.



На той момент влада поставила жирну крапку у реалізації вже готового пам'ятника в Бабиному Яру



За проектом намив повинен був проходити з квітня по грудень у період відсутності талих вод, але в реальності роботи велися цілий рік і не в одну зміну, як передбачав проєкт, а в дві.



Всім було відомо, що рішення приймаються в поспіху, їх виконання не контролюється, а тодішній голова Київського виконавчого комітету Давидов не терпить критики.



Цікавий факт: на його честь було названо вулицю на Русанівці. Кажуть, що водії трамваїв оголошували зупинку "Бульвар Олексія Давидова" як "Бульвар Дениса Давидова", висловлюючи таким чином протест проти дій влади.



Питання безпеки і тим більше збереження
Бабиного Яру знову відходили на другий план.



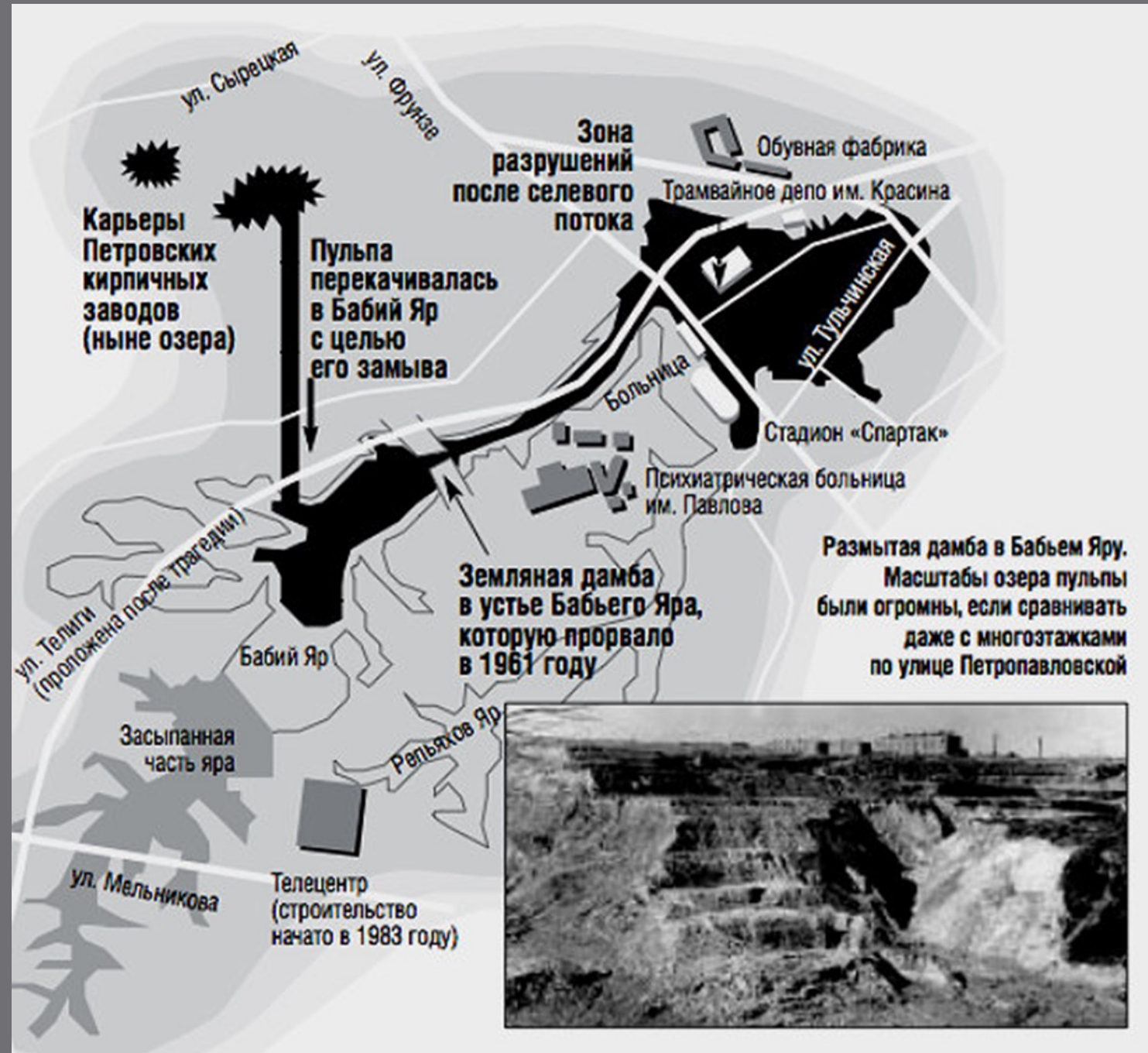
Гідровідвали, тобто резервуари, куди скидали пульпу, вводили по черзі. Виходили такі собі тераси з дамбами-перемичками. Басейни, що вийшли, заповнювали під самий верх.



Через 10 років роботи управління гідромеханізації мало було закінчити роботи в Бабиному Яру і почати заповнювати сусідній Реп'яхов Яр. Однак нова ділянка підготовлена не була.



13 березня 1961 року вода під дією поривчастого вітру розмила одну з перемичок.

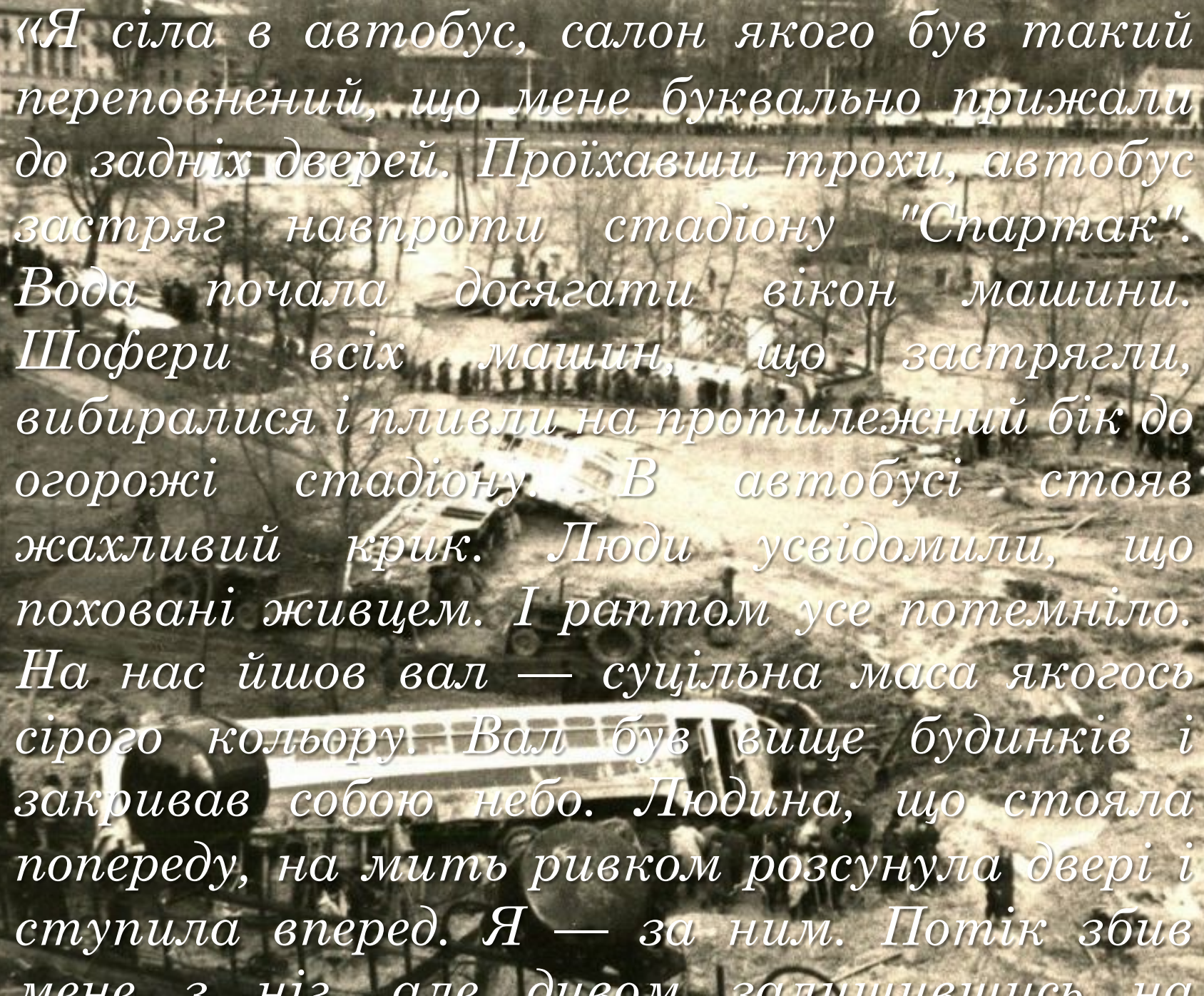




Вулицю стало заливати водою. Спочатку це нагадувало якусь локальну аварію, ніби десь прорвало трубу, і люди не хвилювалися.

242

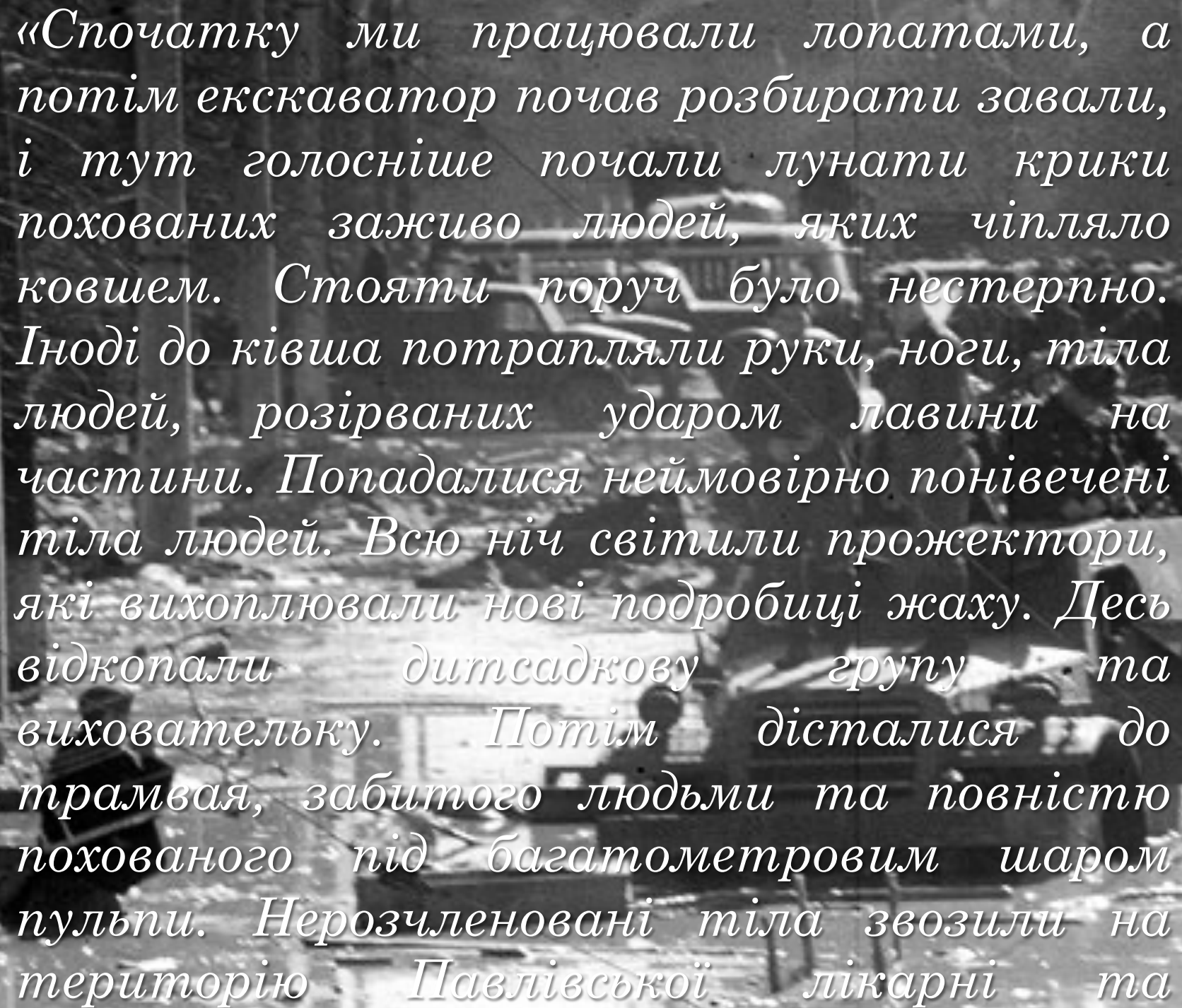




«Я сіла в автобус, салон якого був такий переповнений, що мене буквально прижали до задніх дверей. Проїхавши трохи, автобус застряг навпроти стадіону "Спартак". Вода почала досягати вікон машини. Шофери всіх машин, що застрягли, вибиралися і пливли на протилежний бік до огорожі стадіону. В автобусі стояв жахливий крик. Люди усвідомили, що поховані живцем. І раптом усе потемніло. На нас йшов вал — суцільна маса якогось сірого кольору. Вал був вище будинків і закривав собою небо. Людина, що стояла попереду, на мить ривком розсунула двері і ступила вперед. Я — за ним. Потік збив мене з ніг але дивом заплінувшись на



Подільське трамвайне депо тоді було повністю знищене.



«Спочатку ми працювали лопатами, а потім екскаватор почав розбирати завали, і тут голосніше почали лунати крики похованих заживо людей, яких чіпляло ковшем. Стояти поруч було нестерпно. Іноді до ківша потрапляли руки, ноги, тіла людей, розірваних ударом лавини на частини. Попадалися неймовірно понівечені тіла людей. Всю ніч світили прожектори, які вихоплювали нові подробиці жаху. Десь відкопали дитсадкову групу та виховательку. Потім дісталися до трамвая, забитого людьми та повністю похованого під багатометровим шаром пульпи. Нерозчленовані тіла звозили на територію Павлівської лікарні та



Розслідуванням зайнялися на рівні республіки, звіти з рятувальних і відновлювальних груп надходили щодня.



Працівники сусідніх підприємств та трамвайного парку повідомляють про те, що не дорахувалися як мінімум 100 своїх робітників.



Паралельно з розчищенням вулиць триває активне переселення людей. Всього було видано понад 400 квартир.




20 березня, через тиждень після катастрофи по вулиці Фрунзе відкривається рух міського транспорту в підсумкових зведеннях йдеться про 145 загиблих.



Повідомлення про загиблих передавалися тільки по радіо, тимчасові цифри сприймалися як підсумкові та занижені.



Ситуацію підігріла нібито повідомлення станції «Голос Америки» про п'ять тисяч загиблих.



*«Бі-бі-сі» передало по радіо про цю катастрофу, що в Києві загинуло і залишилося без даху над головою близько 20 тисяч людей, а Київ повідомив, що загинуло всього 54 людини. І ті й інші страшенно брешуть. Загинуло 2-3 тисячі.
Витяги із щоденних довідок КДБ*



Причиною трагедії, що забрала життя як мінімум 145 людей. назвали помилки в проєкті і порушення в його реалізації.



На місці нижньої частини побудували нову магістраль - Новоокружну, потім перейменовану на вулицю Дем'яна Корольченко, а з 1993 року - Олени Теліги.

Дякую за увагу