

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БІБЛІОТЕКА



Історія київського фунікулера

Тематичний дайджест

КИЇВ 2024

Історія київського фунікулера : тематичний дайджест / укладач : зав.
інформаційно – бібліографічним відділом Л. В. Колісник. – Київ : НТУ,
2024. – 10 с.

Відповідальний за випуск : директор бібліотеки НТУ О. М. Мірошник.

Слово "фунікулер" латинського походження й означає канатний підйомно-транспортний засіб, що використовується для перевезення пасажирів на невеликі відстані при значних кутах підйому. Київський фунікулер являє собою систему, що йде від Подолу до Верхнього міста в Києві.

Проблема зв'язку між Верхнім містом та низинним Подолом існувала з часів виникнення Києва. Спершу стародавні кияни користувалися крутими стежками, потім — Андріївським узвозом, який під цією назвою відомий ще з XVIII століття.

Мабуть, немає нікого самовпевненішого, ніж схили, що ведуть з Подолу до верхньої частини міста. Аж до початку минулого століття вони, високо піднявши голову, насміхалися з перехожих, які долали довжелезний підйом. Уявляєте, як важко це робити ще й під час дощу чи снігопаду? Не допомагають ні добре протоптані стежки, ні 500 дерев'яних сходинок. Так можна і на роботу не встигнути, і смертельно втомитися на весь день.

У 1891 році цю проблему сподівалися вирішити завдяки запуску міської кінної залізниці. Проект зазнав невдачі, оскільки конка не змогла подолати круті київські схили. Тому вирішено було запускати електричний трамвай, який, до речі, був першим в Російській Імперії. Після запуску електричних трамваїв у кінці 20-го століття, з Подолу на Верхнє місто можна було дістатись, скориставшись трамваєм. Трамвайна лінія проходила по нинішньому Володимирському спуску. Через Андріївський спуск пускати трамвай було неможливо через крутий підйом.

Ідею побудувати між верхньою і нижньою частинами міста механічний підйом у вигляді невеличкої похилої залізниці з канатною тягою подав інженер Артур Абрагамсон, проект розробили інженери Микола П'ятницький та Олександр Барішников. Спорудження фунікулера тривало впродовж 1902–1905 років.

Новостворена канатна дорога була взірцем технологічного прогресу того часу. Обладнання фунікулера та вагони були виготовлені в Швейцарії.

Вагони були виготовлені з дерева, мали по два відкритих відсіка та по три закритих купе. Кінцеві майданчики були призначені для кондукторів. Навіть перші вагони були обладнані аварійними гальмами. З настанням темряви вагони освітлювались лампами розжарювання, що працювали від акумуляторної батареї.



За один рейс вагони перевозили до 70 осіб. Вони працювали на двох моторах, загальною потужністю 65 кінних сил.

Перша лінія фунікулера була дещо коротша від сучасної. Вона закінчувалась на вулиці Боричів Тік. Від нижньої станції фунікулера до Контрактової площі ходив трамвай. Причому окремий квиток для нього не потрібен був.

7 травня 1905 року відбувся перший тестовий рейс. А 8-го відбулось урочисте відкриття. З цього приводу виникла деяка плутанина з тим, яку дату вважати днем народження фунікулера.



Фунікулер одразу ж завоював прихильність киян та гостей міста. Перш за все, це був зручний та швидкий спосіб дістатись з Подолу до Володимирської гірки. Крім того, з вагонів відкривався неймовірний краєвид на дніпровські береги. У всіх київських пугівниках його називали не інакше, як «чудо

техніки».

Урочисте відкриття Київського фунікулера відбулося 7 травня 1905 року. Тоді він мав назву "Михайлівський електричний канатний підйом", адже розташований поруч із Михайлівським Золотоверхим монастирем. Першими пасажирами нового виду транспорту Києва стали будівельники та механіки, саме ті, які зводили Київський фунікулер. Вже наступного, після

відкриття, дня подорож на фунікулері стала доступною всім киянам. Перші вагони відрізнялися від сучасних: вони були напіввідкритими та могли розмістити по 70 пасажирів кожен.

Регулярні пасажирські перевезення розпочалися з 8 (21) травня. Колії підйому простяглися на 200 метрів. Спершу він з'єднував верхню терасу Володимирської гірки з вулицею Боричів Тік.

Про статистичні цифри та перші поїздки столичного фунікулера відомо чимало. Утім, мало хто знає, що він розташований на містичному місці часів Київської Русі. Там, де сьогодні можна комфортно дістатися з низинного Подолу до Верхнього міста, за правління Володимира Великого на шабаш збиралися відьми. За легендами, місцевість називалася “Чортовим беремищем”.

Згодом там розкинувся сад, який спочатку був власністю Михайлівського монастиря. Попри те, що неподалік розташовувалася Трьохсвятительська церква, люди оминали те місце, яке і надалі мало негативну містичну славу. Про точку зустрічі нечисті писав історик Максим Берлінський і називав її “пугалом для киян”.

Інша легенда розповідає, що цим шляхом волочили до Дніпра язичницького ідола Перуна – князь Володимир наказав утопити його в річці. У “Повісті врем'яних літ” сказано, що головного бога дохристиянської Русі протягнули Боричевим узвозом.

Спочатку лінія фунікулера знизу була коротшою на 38 метрів, ніж зараз. Проблема в тому, що там, де зараз розташована нижня станція, раніше стояли приватні будиночки. Кажуть, що влада намагалася викупити цю територію у власників, проте ті вимагали завелику суму, яку влада міста начебто не могла собі дозволити. Однак влада знайшла інше рішення — прокласти лінію трамвая від Контрактової площі до фунікулера, а від вищої станції фунікулера теж був прокладений маршрут трамвая. Тож фунікулер тоді навіть мав свій номер, як у трамваїв. Траса була вибрана ідеально як з погляду розташування, так і з точки зору інженерії. Вся конструкція була досить прогресивним інженерним рішенням на той час.

Проте у 1928 році сталась перша і, на щастя, єдина аварія. Це відбулось під час планового ремонту. Влітку під час поточного ремонту техніки проводили заміну каната. Верхній вагон раптом зірвався та з силою врізався в нижній. Пасажирів в вагонах не було, а техніки встигли вистрибнути. Люди не постраждали. Проте дерев'яні вагони повністю зруйнувались.

Подія стала остаточним поштовхом до перегляду стану всієї системи, реконструкції, а також продовження лінії до нижньої станції.

Нові вагони були виготовлені на заводі імені Довбаля (зараз це Київський завод електротранспорту). Вони були напівметалеві. Причому, збирали їх прямо на місці.

В ході першої реконструкції тягове обладнання фунікулера залишилося колишнім. Роботу фунікулера забезпечували два двигуна постійного струму потужністю кожного 65 к.с. Один з них був запасним. Безпосередньо з двигуном було з'єднано особливе стрічкове гальмо, яке приводилося в дію або автоматично, або з волі механіка. Це гальмо не дозволяло розвивати швидкість вище експлуатаційної і запобігав удар вагонів о буфера верхньої і нижньої станції.

Саме у 1929 році було вирішено перенести нижню станцію на вулицю Сагайдачного. Траса збільшилась на 38 метрів.

Цікаво, що для проходу пасажирів переобладнали під'їзд звичайного жилого будинку, який стояв перед фунікулером. Мешканці ж дому натомість отримали новий під'їзд поряд.

Пам'ятаючи про нещодавній інцидент, до тестування нових вагонів підійшли дуже ретельно. Щоб оцінити якість гальм, рейки були змазані маслом. Падаючий донизу вагон зупинявся вже за 4,16 метрів. Випробування пройшли вдало. І 2 травня 1929 року рух новою лінією фунікулера відновився. А у 1930 році він отримав назву «Підйом імені Іванова».



Верхня станція фунікулера. Трьохсвятительська та Андріївська церкви. Близько 1930 року.

У 1930-х роках обговорювалося безліч ідей будівництва нових канатних підйомів. Зокрема, пропонувалося їх побудувати на Вознесенському узвозі, Андріївській горі, від мосту ім. Євгенії Бош на Печерськ і Звіринець

Під час війни фунікулер продовжував свою роботу, це було пов'язано з тим, що він потребував мало енергії.

Трамвай та фунікулер у Києві перевозили пасажирів і під час німецької окупації впродовж 1941–1943 років. Експлуатація фунікулера була відновлена не пізніше як 8 жовтня 1941 року.

Фунікулер споживав дуже мало електроенергії, тому його робота не припинялася. 12 травня 1942 року, у зв'язку зі скороченням комендантської години (вуличний рух тепер був дозволений до 21:00), роботу фунікулера було подовжено до 20:00. За 1942–1943 фінансові роки (з квітня 1942 по березень 1943 року) фунікулер перевіз 1,050 млн пасажирів — майже вдвічі більше від запланованого. За останній день цього періоду, 31 березня 1943 року, касова виручка фунікулера сягнула 1100 карбованців, що відповідало приблизно двом із половиною тисячам пасажирів. Провалилися регулярні випробування механізмів фунікулера на міцність: вагон завантажували баластом вагою 8 тонн (удвічі більше розрахункового навантаження, що відповідало вазі 60 пасажирів) і відчіпляли канат. Автоматичні гальма захоплювали рейки й вагон зупинявся.



Щороку кількість пасажирів збільшувалася. Тож у 1956 році була проведена глобальна реконструкція. Фунікулер осучаснився: нові металеві вагони, м'які крісла в салонах та автоматичні двері.

20 грудня 1958 р нові вагони взяли на борт перших пасажирів.

Ще через сім років фунікулер зазнав ще однієї реконструкції — встановлено сучасне обладнання в машинному залі, що розв'язувало проблему безпеки, станції змінили вигляд.

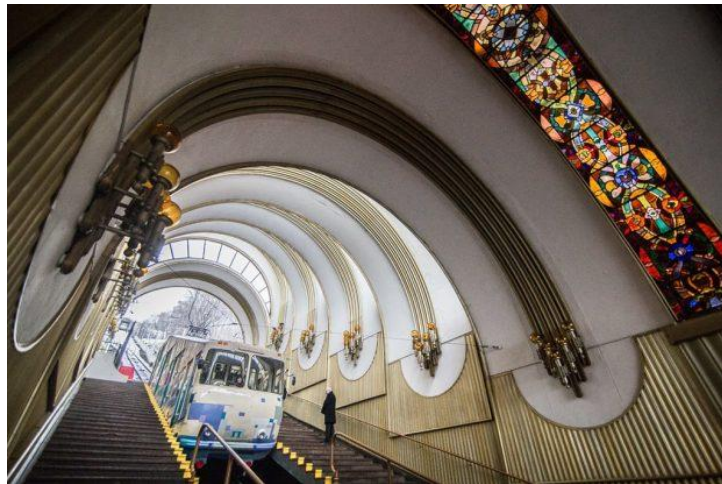
Після наступної реконструкції вигляд фунікулера змінився кардинально. Будинок, в якому розташовувалася нижня станція, було зруйновано, а його жителів переселили. Також повністю переробили підйомач. Відтепер фунікулер мав гармонійно вписуватися в ансамбль Поштової пошти.

Майже за весь час свого існування фунікулер у Києві був найдешевшим видом транспорту. Наприклад, у 1961 році ціна за квиток була 2 копійки, і вона не змінювалася протягом 25 років.

У 70-х роках було висунуто ідею замінити фунікулер іншими типами підйомачів. Проте головний архітектор міста Ігор Іванов заборонив таку діяльність, аргументуючи це історичним значенням фунікулера.



А наприкінці 1984 року фунікулер знову оновили. З усіх реконструкцій ця була, мабуть, найбільш повною: були не тільки замінені обладнання та вагони, а й також комплексно вирішено питання влаштування та архітектури станцій.



Цікава ситуація була у 2013 році, коли у столиці випала місячна норма опадів — понад 1,5 метра снігу. Міська влада оголосила надзвичайний стан, потяги та літаки затримувались, а міський рух транспорту був паралізований. Тоді кияни вирішили використовувати фунікулер як підіймач. Зі сноубордами та лижами в руках вони підіймалися на Володимирську гірку та Андріївський узвіз заради досить крутого спуску для зимових розваг.

У 2019 році було оголошено про нову глобальну реконструкцію фунікулера, про те наразі такої перспективи не передбачається.

До речі, цікаво спостерігати не лише за краєвидами: знизу вгору вагончики рухаються однією колією, яка плавно роздвоюється. Це дає змогу

підйомникам їхати назустріч одне одному. Здається, вони от-от зіткнуться, але в останню мить встигають розминутися. Хіба не ефектно?



На відміну від інших видів міського транспорту, цей створений для емоцій, адже кожна поїздка фунікулером – ніби перша: враження свіжі та щоразу нові. Варто тільки спробувати, щоб постійно прагнути повернутися. Під час катання завжди хочеться, щоб час хоч ненадовго зупинився між двома київськими світами і дав змогу насолодитися оригінальними відчуттями. Але фунікулер дуже працьовитий – він рухається зі швидкістю 2 метри за секунду, аби встигнути перекопати 7 мільйонів пасажирів протягом року, що шлях незвичний, цікавий і незабутній.

На Київському Подолі я буваю часто
І з задоволенням спостерігаю я,
Як з легкістю фунікульорні вагонетки
На гору можуть пасажирів підіймать.

Національним надбанням він визнан,
Простий, доступний наш фунікульор.
Дві вагонетки : одна зверху, друга знизу,
Вершину підкоряють кожен день.

Якщо в один чудовий день
Від перегрузу перетреться товстий трос,
Для пасажирів це – безпечно,
Бо автомат блокує рух колес.

Не порівняйте його з підйомним краном,
Бо він живий і в ньому гірський дух.
Нехай працює нам на радість неустанно
Наш рідний Київський фунікулер.

До 110-річчя з дня відкриття Київського фунікулера Монетний двір
України випустив пам'ятну монету



Поштова марка присвячена Київському фунікулеру.

Автор Віктор Зінченко.

Матеріал з відкритих джерел інтернету