

Машкевич С.В.

*доктор физико-математических наук,
ведущий научный сотрудник Института теоретической физики
им. Н.Н. Боголюбова Национальной Академии наук Украины (Киев)*

ИСТОРИЯ ФУНИКУЛЕРА В КИЕВЕ

Аннотация. Статья посвящена истории киевского фуникулера (прежнее название — Михайловский подъем). Рассказывается о его строительстве, роли в системе киевского городского транспорта и основных этапах его работы, а также о других проектах подобного рода.

Ключевые слова: Киев, городской транспорт, Михайловский подъем, фуникулер.

Киев стал первым городом Российской империи, в котором появился городской электротранспорт (электрический трамвай, в 1892 году). Этому способствовал, в частности, сложный киевский рельеф: на крутом Александровском (Владимирском) спуске, соединяющем Крещатик с Подолом, применить конную или паровую тягу оказалось невозможным. По той же причине Киев стал вторым, после Одессы, городом империи, где был открыт канатный трамвай, или фуникулер.

Кратчайший путь, соединяющий киевский Старый город с Подолом, центром коммерческой и деловой активности в XIX веке, проходит по Андреевскому спуску. Проложить по этому спуску «рельсовый паровой путь, для подъема тяжестей» предложили штабс-капитан Гуго Модль и инженер Николай де Балог не позднее 1883 года¹. В июле 1884 года дума утвердила проект соглашения города с Модлем и де Балогом², а в октябре 1885 года Министерство внутренних дел разрешило устройство подъема³. Однако проект не был реализован, так как не было достигнуто соглашение между предпринимателями и министерством относительно устава будущего предприятия⁴.

В 1895 году новый проект «электрического подъема по Андреевской горе» составил Общество Киевской городской железной дороги (КГЖД) — частное предприятие, к тому времени уже эксплуатировавшее линии конки, парового и электрического трамвая. Новая линия планировалась как продолжение Владимирской линии трамвая на Подол. На рельсы предполагалось установить две платформы, соединенные канатом, переброшенным через шкив у верхней точки пути,

и таким образом уравновешивающие друг друга. На эти платформы должны были заезжать трамвайные вагоны вместе со всеми пассажирами⁵. Трасса проектируемого подъема проходила не по Андреевскому спуску, а непосредственно по склону горы, от усадьбы Феофила Дузинкевича, которая располагалась по обеим сторонам Андреевской церкви [6], до конца Андреевской улицы на Подоле; длина подъема составляла 90 саженей (192 метра) при уклоне 30% [7].

Условия сооружения Андреевского подъема были зафиксированы в договоре Общества КГЖД с городом в 1898 году. На разработку технического проекта и его утверждение Министерством внутренних дел потребовалось около трех лет. Однако в 1901 году Общество обратилось в городскую думу с ходатайством об изменении трассы новой линии. Взамен Андреевского подъема предлагалось устроить Михайловский подъем, от верхней станции у Михайловского монастыря до нижней у конца Боричева тока. Ходатайство было удовлетворено думой⁸.

В техническом отношении этот проект ничем не отличался от предыдущего, благодаря чему новое утверждение не требовалось⁹. Но затем по результатам дополнительного исследования проект был изменен. По-прежнему к верхней и нижней станциям подъема (встречается новое название «Владимирский подъем», но оно не закрепились) должны были подходить трамвайные пути. Однако теперь предполагалось прикрепить к канатам не платформы для трамвайных вагонов, а отдельные вагоны, вместимостью по 60 пассажиров каждый. Это упрощало устройство подъема, но вынуждало пассажиров делать пересадку на верхней и нижней станциях — с трамвая на фуникулер и обратно. С другой стороны, Общество предполагало, что «помимо обычной перевозки массы пассажиров из Старого города на Подол и обратно, Владимирский подъем летом будет подвозить много гуляющей публики

⁵ Киевлянин. — 28 октября 1895.

⁶ ДАК. — Ф. 163. — Оп. 41. — Спр. 5252. — Арк. 25.

⁷ Киевлянин. — 16 июля 1896.

⁸ Известия Киевской городской думы. — 1901. — № 10. — С. 3-4, 9.

⁹ Киевлянин. — 15 октября 1901.

¹ Известия Киевской городской думы. — 1883. — № 12. — С. 394.

² ДАКО. — Ф. 9. — Оп. 2. — Спр. 182. — Арк. 1-13в.

³ ДАКО. — Ф. 9. — Оп. 2. — Спр. 1. — Арк. 485.

⁴ ЦДІАК. — Ф. 442. — Оп. 570. — Спр. 51. — Арк. 26.

на Владимирскую горку» — для этого пересадка на верхней станции не требовалась¹⁰.

Летом 1903 года был утвержден новый проект Михайловского подъема, составленный инженером Артуром Абрагамсоном¹¹. Верхняя часть пути проходила по железобетонному виадуку, нижняя — в выемке. Длина линии составила около 200 метров, средняя крутизна уклона — 37%. Земляные работы были поручены подрядчику Козлову (предстояло переместить более 2000 кубических саженей, т.е. около 20 000 м³ земли)¹², железобетонные работы — инженеру Пятницкому. Всё механическое оборудование (проволочные канаты, верхнее строение пути и вагоны) было заказано в Швейцарии, на заводе Белля, близ Люцерна.

Параллельно со строительством подъема, в августе 1904 года началось строительство новых отрезков трамвайных линий: от Александровской (Контрактной) площади по Боричеву току к нижней станции подъема¹³ и от Софийской площади до Михайловского монастыря, к верхней станции¹⁴. Строительство подъема и трамвайных линий было закончено к весне 1905 года. 26 апреля (9 мая н. ст.) официальная комиссия, в присутствии инженеров Абрагамсона и Пятницкого, произвела осмотр, освидетельствование и испытание под максимальной нагрузкой виадука, пути и вагонов. Результаты оказались удовлетворительными. Общество КГЖД официально обратилось в городскую управу с ходатайством о разрешении открыть движение по новой, «Михайловской» линии трамвая, от здания Присутственных мест (на нынешнем Владимирском проезде) до Контрактной площади, в состав которой входил подъем. Двумя днями позже началось пробное движение вагонов по подъему, для обучения персонала¹⁵.

Церемония открытия подъема состоялась 7 (20) мая 1905 года, в присутствии командующего войсками Киевского военного округа генерал-лейтенанта Владимира Сухомлинова, киевского городского головы Василия Проценко, гласных городской думы, представителей Общества КГЖД, строителей и приглашенных гостей. Пассажирское движение началось на следующий день, 8 (21) мая. Михайловский подъем был включен в общую систему тарифных участков трамвая; всё протяжение новой линии, от Софийской площади до Подола, составляло один участок, на который следовало покупать один билет стоимостью 5 копеек (отдельных билетов на фуникулер, таким

образом, не было). Вагоны фуникулера двигались со скоростью около 2 метров в секунду, что позволяло преодолевать 200-метровую длину подъема приблизительно за полторы минуты. Общая стоимость проекта составила 160 тыс. рублей¹⁶.

Первая серьезная проблема в работе Михайловского подъема возникла менее чем через год после его открытия. Склон Владимирской горки был подвержен оползням, вызванным, в частности, активностью подземных вод в этих местах. В марте 1906 года в железобетонных опорах виадука были обнаружены трещины, вызванные оползнем. С 21 марта (3 апреля) движение вагонов фуникулера было прекращено до выяснения его состояния [17]. Для обнаружения причины оползня в склоне горы были прорыты буровые скважины; с шестой попытки удалось обнаружить «довольно стремительный подземный поток». Этот поток был отведен в сторону, после чего приступили к ремонту поврежденного виадука¹⁸. К началу июля исправления были закончены, после чего в течение нескольких дней производилось пробное движение вагонов с полной нагрузкой. Комиссия, осмотревшая подъем, разрешила возобновить движение, «при обязательном условии тщательного и постоянного наблюдения за состоянием грунта на территории подъема»¹⁹. Движение было открыто 7 (20) июля. Перерыв в работе фуникулера вызвал как неудобства для пассажиров, которые вынуждены были совершать поездки между Старым городом и Подолом круглым путем (что было дольше и дороже), так и значительный убыток для Общества КГЖД²⁰.

Несмотря на продолжавшуюся работу по дренированию склонов Владимирской горки, подобные проблемы обнаруживались и в последующие годы; так, в 1907 году было зафиксировано отклонение колонн виадука и смещение рельсового полотна на 23 миллиметра²¹; в 1908 году — отклонение колонн, трещины в зданиях верхней и нижней станций, оседание рельсового полотна в выемке²². Однако длительных перерывов в движении, насколько нам известно, более не было.

В апреле 1912 года было проведено испытание стального каната и вагонных тормозов (до того эти части механизма фуникулера периодическим испытаниям не подвергались). Канат был найден в полной исправности. В ходе испытаний смоделировали разрыв каната (внезапное

¹⁰ Киевлянин. — 10 февраля 1902.

¹¹ Киевлянин. — 27 августа 1903.

¹² Киевлянин. — 28 октября 1903.

¹³ Киевлянин. — 15 августа 1904.

¹⁴ Киевлянин. — 28 августа 1904.

¹⁵ Киевлянин. — 29 апреля 1905.

¹⁶ Киевлянин. — 8 мая 1905.

¹⁷ Киевлянин. — 22 марта 1906.

¹⁸ Киевлянин. — 29 июня 1906.

¹⁹ ДАКО. — Ф. 1. — Оп. 323. — Спр. 71. — Арк. 2.

²⁰ Киевлянин. — 7 июля 1906.

²¹ Киевская мысль. — 26 октября 1907.

²² Киевлянин. — 11 октября 1908.

ослабление его натяжения, что должно вызывать автоматическое торможение вагона, путем захвата рельсов) и обнаружили, что вагон при этом останавливается, пройдя 0,15 сажени (32 сантиметра)²³. Еще один осмотр подъема на предмет безопасности состоялся в мае 1913 года, с акцентом на состояние шпал. Обнаружилось, что 40 шпал из 230 были в той или иной мере разрушены под действием атмосферных условий²⁴. Было констатировано, что необходим срочный ремонт (шпалы — важнейший элемент безопасности, так как в случае экстренного торможения вагона они принимают на себя его вес), однако произведен он, по-видимому, не был.

В период 1917—1921 годов, в условиях экономического кризиса и военных действий (иногда в самом городе), фуникулер, в отличие от трамвая, работал почти безостановочно. Фуникулер, за счет того, что его вагоны почти уравнивают друг друга, и для приведения их в движение не требуется большого усилия, потребляет мало электроэнергии. Это и позволяло ему продолжать работать в условиях дефицита электричества, когда трамвайное движение прекращалось полностью или почти полностью. В начале апреля 1921 года, когда кризис трамвайного хозяйства был в разгаре, средний дневной доход от фуникулера был выше, чем от трамвая (89 тыс. рублей и 70 тыс. рублей, соответственно)²⁵ — при том, что трамвайный тариф был выше.

До ноября 1917 года фуникулер продолжал считаться частью Михайловской линии трамвая, и отрезок от Присутственных мест до Подола оставался одним тарифным участком. С 14 (27) ноября 1917 года тарифные участки были отменены. Михайловский подъем стал считаться отдельным трамвайным маршрутом № 15. На проезд по нему впервые установили отдельный тариф, ниже, чем трамвайный (50 коп. и 75 коп., соответственно)²⁶. В дальнейшем тарифы повышались, но тариф на фуникулер продолжал оставаться ниже трамвайного. В июне 1919 года Коммуналдел губисполкома высказал идею установить на фуникулере асимметричный тариф: на подъем — 1 рубль, на спуск — 50 копеек. Предложение было повторено дирекцией КГЖД в октябре того же года (с другими цифрами: на подъем — 2 рубля, на спуск — 1 рубль), с мотивацией: «<...> спускающиеся пассажиры не только не потребляют энергии, но сами служат двигателями подъема» [27]. Эта идея, однако, не была воплощена в жизнь; тариф остался

симметричным. С 22 июня он был повышен до 1 рубля (на трамвае — до 3 рублей)²⁸.

В условиях гиперинфляции начала 1920-х годов тариф на фуникулер, хотя и оставался ниже трамвайного, возрастал временами до такой степени, что многие не могли позволить себе оплатить поездку на этом транспорте. В июле 1921 года подъем или спуск обходился в 200 рублей. «Учитывал ли Заведывающий Коммуналтрамваями, кто пользуется подъемом? Учитывал ли Коммуналдел, что большая часть из этих тружеников получают 4 800 руб. в месяц, а теперь приходится тратить 6 000 руб. в месяц, чтобы только подняться подъемом к центру города?» — спрашивал некий автор письма в газету «Киевский пролетарий»²⁹. Известно, что в августе 1921 года решением Коммуналдела был разрешен бесплатный проезд на трамвае рабочих, ехавших на работу и назад³⁰; предположительно, то же относилось к фуникулеру. С переходом на золотой рубль зарплаты и тарифы стабилизировались. В середине 1920-х годов поездка на фуникулере стоила 5 копеек³¹, при средней зарплате около 60 рублей в месяц³².

Весной 1926 года был разработан проект удлинения фуникулера до пересечения с улицей Революции (Петра Сагайдачного), что обеспечило бы соединение с трамвайными маршрутами № 1 и 2, курсировавшими по этой улице³³. (Трамвайная линия по Боричеву Току задолго до этого была разрушена оползнями. Чтобы попасть на нижнюю станцию с улицы Революции, пассажирам приходилось преодолевать 105 ступенек, поднимаясь на высоту четырехэтажного дома). Однако в последующие два года работ в этом направлении не велось, а затем произошла катастрофа.

15 июня 1928 года, в 11 часов вечера, через полчаса после окончания движения, при плановой замене кабеля верхний вагон сорвался, полетел по рельсам вниз и врезался в нижний вагон. Жертв не было, благодаря отсутствию в вагонах пассажиров, но слесарю, работавшему под верхним вагоном, оторвало руку³⁴. Как показало обследование, проведенное через несколько дней, автоматические тормоза на верхнем вагоне сработали, но не смогли удержать его на рельсах — по-видимому, из-за неровного профиля последних. «[М]еханические части вагонов имеют изношения, общее состояние вагонов — ветхое, шпалы на путях как видно не заменялись с момента

²³ ДАК. — Ф. 163. — Оп. 54. — Спр. 111. — Арк. 3.

²⁴ Киевлянин. — 25 мая 1913.

²⁵ ДАКО. — Ф. Р-1. — Оп. 1. — Спр. 100. — Арк. 380.

²⁶ ДАК. — Ф. 209. — Оп. 1. — Спр. 25. — Арк. 188.

²⁷ ДАКО. — Ф. Р-432. — Оп. 3. — Спр. 67. — Арк. 6-6зв, 18-18зв.

²⁸ ДАК. — Ф. 209. — Оп. 1. — Спр. 26. — Арк. 298.

²⁹ Киевский пролетарий. — 15 июня 1921.

³⁰ Вісті Київського губвиконкому. — 5 серпня 1921.

³¹ Киевский пролетарий. — 16 июля 1925.

³² <http://opocuu.com/wages.htm>

³³ Киевский пролетарий. — 3 марта 1926.

³⁴ Вечерний Киев. — 16 июня 1928.

постройки подъема и к настоящему моменту большинство из них погнило», — говорилось в акте обследования. Изначально предполагалось, что перерыв в работе фуникулера составит два месяца, но ремонт затянулся. К сентябрю были построены новые вагоны, но замена шпал и рихтовка рельсов даже не была начата³⁵.

Вместе с тем, вынужденное бездействие фуникулера позволило заняться его продлением. Вопрос был положительно решен в июле того же 1928 года. Автором проекта продления стал инженер Валерий Тимченко, который за полтора десятка лет до того построил Дарницкий мототрамвай. Согласно этому проекту, нижняя станция располагалась во дворе усадьбы № 69 по улице Революции³⁶. К концу января 1929 года основные работы были закончены, и месяцем позже предполагалось возобновить движение³⁷. Однако 7 февраля произошла еще одна катастрофа. Новый вагон, стоявший на старой нижней станции, при попытке спустить его на новую станцию сорвался, проехал около 15 метров и врезался в тупик³⁸. На этот раз повреждения вагона были сравнительно невелики. Движение, после необходимого ремонта, было вновь открыто 2 мая 1929 года. Тариф, как и ранее, составлял 5 копеек³⁹. Продление фуникулера дало положительный эффект: благодаря большему удобству значительно возросло количество пассажиров. До продления средняя дневная выручка составляла 120-130 рублей, после продления — не менее 200 рублей (в праздничные дни — значительно больше)⁴⁰.

В ноябре 1929 года Михайловский подъем был переименован в подъем имени Андрея Иванова⁴¹ (одного из руководителей Январского восстания 1918 года, в 1919-1920 годах — председателя губревкома, фактического главы города). В середине 1930-х годов вместо слова «подъем» начинает употребляться слово «фуникулер». Название «фуникулер им. Андрея Иванова» официально существовало до начала 1990-х годов.

На вторую пятилетку (1933—1937 годы) было запланировано строительство трех новых механических подъемов (фуникулеров) в Киеве: по улице Смирнова-Ласточкина, на Андреевской горе и к мосту имени Евгении Бош (у нынешнего моста метро)⁴². В 1935 году, в связи со строительством на Михайловской площади правительственного

центра, запланировали перенести трассу существующего фуникулера: новая верхняя станция должна была разместиться у Андреевской церкви⁴³. Эти планы не были реализованы.

Работа фуникулера во время немецкой оккупации Киева 1941-1943 годов характеризуется той же особенностью, что и в период гражданской войны. Трамвайное движение зачастую прерывалось из-за трудностей с электроснабжением, тогда как фуникулер, потреблявший мало электроэнергии, работал почти непрерывно. Движение, прерванное 18 сентября 1941 года, когда Красная армия оставила Киев, было восстановлено 5 октября (движение трамвая — 18 октября). В течение последующих шести месяцев фуникулер не работал всего 4 дня; за это время, т.е. до конца марта 1942 года, он перевез 525 тыс. пассажиров⁴⁴, с апреля 1942 по март 1943 года — 1,050 млн (для сравнения, за 1935 год — более 5 млн.⁴⁵). Тариф на фуникулер в годы оккупации менялся от 20 копеек (с октября 1941 года) до 30 копеек (с 16 ноября) и затем 40 копеек (с февраля 1942 года)⁴⁶.

При отступлении из Киева немецкой армии фуникулер вновь прекратил работу. Через три недели после освобождения, 27 ноября 1943 года, он снова встал в строй. Тариф сначала оставался прежним — 40 копеек (для красноармейцев — 20 копеек)⁴⁷, а с 1 декабря 1945 года был снижен, одновременно с трамвайным, до 15 копеек (для военных — 10 копеек)⁴⁸. Этот тариф существовал вплоть до денежной реформы 1961 года (изменения масштаба цен в 10 раз), по результату которой был округлен до 2 копеек.

В 1949 году Киевским горсоветом было принято еще одно решение о строительстве второго фуникулера — на этот раз от Парковой дороги до Днепровской набережной — который планировалось открыть годом позже⁴⁹. Этот проект, как и подобные довоенные проекты, не был воплощен в жизнь. Вместе с тем к середине 1950-х годов вновь возник вопрос о реконструкции существующего фуникулера. Проект реконструкции, с заменой вагонов, начали разрабатывать в 1954 году⁵⁰. Новые вагоны были изготовлены на Киевском заводе электротранспорта в конце 1957 года⁵¹; движение фуникулера было закрыто

³⁵ ДАК. — Ф. Р-319. — Оп. 1. — Спр. 25. — Арк. 1, 9.

³⁶ Вечерний Киев. — 9 июля 1928.

³⁷ Пролетарська правда. — 31 січня 1929.

³⁸ Пролетарська правда. — 8 лютого 1929.

³⁹ Пролетарська правда. — 1 травня 1929.

⁴⁰ Пролетарська правда. — 23 травня 1929.

⁴¹ Вечерний Киев. — 25 ноября 1929.

⁴² ДАК. — Ф. Р-11. — Оп. 1. — Спр. 1012. — Арк. 7зв.

⁴³ Пролетарська правда. — 1 березня 1935.

⁴⁴ ДАКО. — Ф. Р-2354. — Оп. 1. — Спр. 49. — Арк. 31.

⁴⁵ Більшовик. — 13 грудня 1935.

⁴⁶ С. Машкевич. Громадський транспорт Києва за часів німецької окупації (1941–1943) // Етнічна історія народів Європи. — 2010. — № 33. — С. 127-135.

⁴⁷ Київська правда. — 3 грудня 1943.

⁴⁸ ДАК. — Ф. Р-10. — Оп. 1. — Спр. 8. — Арк. 256.

⁴⁹ ДАК. — Ф. Р-10. — Оп. 1. — Спр. 55. — Арк. 61.

⁵⁰ Вечірній Київ. — 9 лютого 1954.

⁵¹ Вечірній Київ. — 6 січня 1958.

16 сентября 1958 года⁵² и возобновлено, после капитального ремонта и замены вагонов, 20 декабря того же года⁵³.

Во второй половине XX века значение киевского фуникулера как транспортного средства постепенно снижалось, ввиду появления альтернатив (в частности, в 1976 году на Подоле появилось метро). В конце 1970-х годов он перевозил в среднем 1,5 миллиона пассажиров в год — менее одной трети от аналогичного показателя 1935 года. Появились предложения заменить его эскалатором или скоростным лифтом, однако решено было сохранить фуникулер как исторический памятник города. В 1979 году была запланирована еще одна реконструкция фуникулера, с заменой вагонов⁵⁴. Она состоялась в 1984 году; движение по окончании реконструкции открылось 29 декабря⁵⁵.

В 1987 году тарифы на проезд всеми видами киевского городского транспорта, включая фуникулер, были унифицированы: плата за проезд составила 5 копеек. В апреле 1991 года тариф возрос в три раза. В последовавший за этим пятилетний период гиперинфляции стоимость проезда на фуникулере в основном совпадала с таковой в трамвае, троллейбусе и автобусе, хотя некоторое время была ниже⁵⁶. В настоящее время тариф на фуникулер совпадает с тарифом на наземный транспорт (по состоянию на октябрь 2014 года — 1 грн. 50 коп.).

Сегодня киевский фуникулер продолжает выполнять транспортную функцию, соединяя верхний город с Подолом по кратчайшему пути, и вместе с тем является одной из достопримечательностей Киева. Заметная часть пассажиров пользуется им не с целью перемещения, а в качестве своеобразной экскурсии по исторической части города.

Машкевич С.В. Історія фуникулера в Києві. — Стаття.

Анотація. Стаття присвячена історії київського фуникулера (колишня назва — Михайлівський підйом). Розповідається про його будівництво, роль у системі київського міського транспорту та основні етапи його роботи, а також про інші проекти подібного роду.

Ключові слова: Київ, міський транспорт, Михайлівський узвіз, фуникулер.

Mashkevich S.V. History of the Kiev funicular. — The Article.

Summary. The article is dedicated to the history of the Kiev funicular (formerly known as Mikhailovsky ascent). Its construction, its role in the Kiev urban transit network and the main stages of its functioning are elucidated. Other projects of similar kind are mentioned.

Keywords: Kiev, public transportation, Mikhailovsky ascent, funicular.

⁵² Вечірній Київ. — 16 вересня 1958.

⁵³ Вечірній Київ. — 20 грудня 1958.

⁵⁴ Вечірній Київ. — 14 червня 1979.

⁵⁵ Вечірній Київ. — 31 грудня 1984.

⁵⁶ С. Машкевич. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. — 2012. — № 1. — С. 45-54.