



Умный в гору поедет фуникулером

■ Автор: Статью подготовила экскурсовод «Панорамы» Кулюпина Наталия Юрьевна

Сколько в Киеве спусков? Кловский и Днепровский, Подольский и Андреевский, и так далее. А вот подъем в Киеве только один! «Михайловский подъем», так первоначально назывался наш фуникулер.

Открытие «Михайловского подъема» состоялось 7 мая 1905 года. В тот день, в полдень площадка верхней станции была переполнена народом. Среди почетных гостей присутствовали: киевский городской голова Василий Проценко, командующий войсками Киевского военного округа генерал-лейтенант Владимир Сухомлинов, директор Политехнического института Константин Зворыкин, и, конечно, начальник службы пути и зданий ЮЗЖД, «отец фуникулера» инженер Артур Абрагамсон. Торжественный молебен провел епископ Уманский преосвященный Агапит.

Наступил долгожданный момент. Первыми зашли в вагон отец Агапит и певчие церковного хора, за ними – почетные гости. Городской голова со словами «открываю на славу и гордость древнего Киева новый путь – «Михайловский подъем» перерезал ленту, протянутую впереди вагона. Раздался свисток и под громогласное «Ура!» вагон начал спуск. Пел хор Михайловского монастыря, а преосвященный Агапит, стоя на

одной из открытых площадок вагона, неустанно кропил новый путь.

В первые дни станции были буквально окружены народом. Проехать смогли все желающие, но многие побаивались и часами заvroжено наблюдали за движением вагончиков, потом, все-таки решившись, отправлялись в путь. У входа в посадочную галерею были установлены специальные счетчики, они-то и показали, что на следующий день после торжественного открытия пассажирами фуникулера стали 22000 человек.

Сейчас киевский фуникулер ежедневно перевозит от 10 до 15 тысяч пассажиров. Конечно, по сравнению с киевским метро, у которого счет идет на миллионы, это «слезы», но фуникулер очень важен. Ведь в отличие от большинства фуникулеров мира, обустроенных для подъема на видовые площадки и прогулок туристов, наш фуникулер – самый настоящий городской транспорт. Обычно один месяц в году фуникулер останавливается на профилактику. И сколько неудобств испытывают прак-

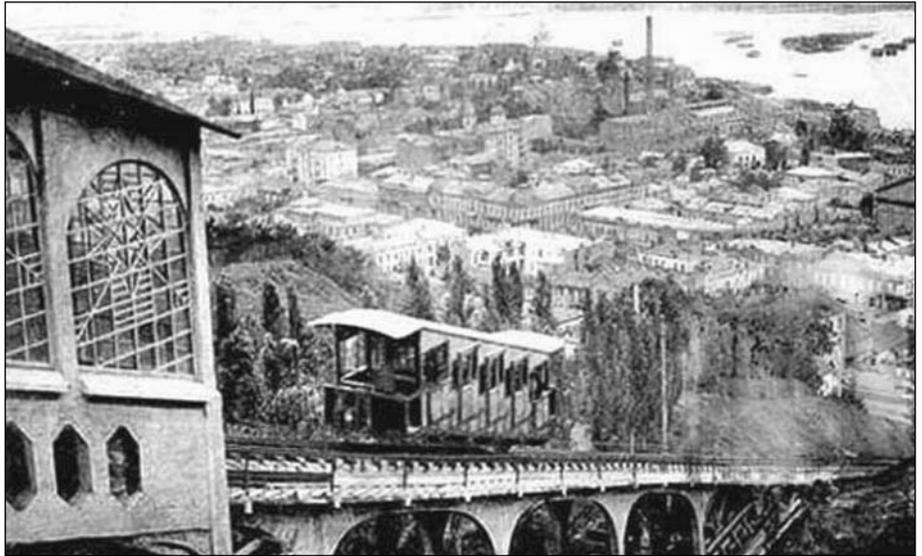
тически все?! И те, кто или живет, или работает в Верхнем городе, и те, кто в выходной день решил просто прогуляться с друзьями. Приезжаешь на «Почтовую», и вместо того, чтобы за 3 минуты в удобном вагончике преодолеть 222 метра, у тебя – несколько вариантов. Можно пешком вверх на высоту 75 метров, или вернуться в метро, а потом подъехать на троллейбусе. Можно, конечно, и такси поймать, если торопишься. Но в любом случае – это потеря, как минимум, 20 минут и «куча» неудобств.

Первоначальная длина фуникулера была меньше, всего метров 200, и Почтовой площади он не достигал, хотя это и планировалось. Изменить планы и устроить нижнюю станцию на улице Боричев Ток пришлось из-за того, что владелец земли от Боричева до Почтовой заломил невероятную цену. Дешевле оказалось обустроить специальный трамвайный маршрут от нижней станции до Контрактной площади. Почтовой площади фуникулер достиг лишь в 1928-ом. Тогда вопросы права собственности на землю стали «пережитком прошлого».

Правда, нижней станции как таковой не существовало, и еще больше полвека выход из фуникулера был просто через первый этаж жилого дома. За это время фуникулер три раза модернизировали, заменяли механизмы. Однако возможность отселить людей из дома не самого уютного для проживания появилась лишь к 1984-му году. Тогда и провели капитальную реконструкцию фуникулера. Были удлиненны стеклянные посадочные платформы, расширен машинный зал и по проекту киевского архитектора Яноша Вига была построена нижняя станция. Она подобна католическому храму, ее украшают витражи и арочные своды.

В 1905-ом году во время торжеств, посвященных открытию «Михайловского подъема», «отец фуникулера» Артур Абрагамсон, провозглашая тост за процветание Киева, подчеркнул, что фуникулер «представляет лучшее в техническом смысле украшение города». Сейчас фуникулер украшает Киев, не только в техническом, но и в художественном смысле. А еще фуникулер служил и служит вдохновением художникам, поэтам, писателям.

«Я... виходжу на гори за монастирем і за самою станцією, на краєчок кручі, до котрої навкоси почепився скляний критий коридор над самим краєчком гори й простягся униз, ніби рак звисився шийкою, і висить, неначе теліпається на повітрі, підпертий з дна стрімкої кручі залізними стовпами. Звідсіля незабаром висунувся важкий червоний вагон, мов крокодил, і посунувся сливе сторч наниз над глибокою вузькою балкою... Мої очі надить картина, як два навкоси зроблені вагони тягнуть то вгору, то вниз один одного, неначе хлопці грають в якісь чудні переваги або гойдаються на гойдалці десь на селі на зеленій балці. Але я підвів очі вгору, зирнув на Поділ і на картину в далечі за Подолом, за Оболонню, і побачив такий вигляд, таку красу,



яку рідко коли трапляється побачити над Дніпром.»

*(І.С. Нечуй-Левицький
«Вечір на Володимирській горі»)*

К сожалению, последнее время стали появляться сообщения о том, что фуникулер хотят убрать, а если и не убрать, то застроить площадку перед нижней станцией, возвратив Почтовой площади облик до 1984-го года. В истории фуникулера уже бывало, когда судьба его висела буквально на волоске. Это было в страшные 30-е годы прошлого века. Киев тогда стал столицей советской Украины и должен был соответствовать статусу образцового социалистического города. Безжалостно взрывались тогда древние храмы, сносились изумительные особняки. Планировалось тогда на месте верхней станции фуникулера установить памятник-меч «дорогому товарищу Ленину» высотой 75 метров, от которого спускались бы к Днепру широкие гранитные лестницы. «Гланов громадье» тогда не осуществилось по многим причинам.

А сегодня чей памятник собираются установить? И кому мешает фуникулер? Да, понятно, откуда ветер дует! Киевские чиновники от архитектуры ездят на автомобилях, и фуникулер им не нужен. Возраста же

эти господа достигли как раз такого, когда можно впасть в «горькую тоску о юности ушедшей». Лекарством в этом случае могут стать, как это не ужасно, дорожные пробки, традиционные последнее время в Киеве. Будем надеяться, что, убивая жизнь в заторах и тянучках, этим господам придется вспомнить, как удобен фуникулер, а еще осознать, что, даже восстановив дом, юность не вернуть. О юности можно вспоминать. И вспоминать не только о домах, которые собирались снести еще век тому назад, но и о том, что...

*Когда беспечный май
ходил гулять по скверу,
Крещатик окаял
на приезжих, хмурия бровь,
Мы выпивали за
надежду и за веру,
И, черт возьми меня,
конечно, за любовь.*

*А небо было того
самого колора,
Когда из сумерек
ваялся вечерок,
И уносили огоньки
фуникулера
Майн либер фройлен
на сольфеджио урок...*

(Д.Кимерфельд)

А еще не следует забывать «чиновникам от градопланирования», что нынешняя юность киевская выбирает европейский путь, а Европа целенаправленно переходит на экологически чистый транспорт, то есть метро, трамвай, троллейбус, велосипед и фуникулер.

16.02 (11:00) ДРЕВНИЙ КИЕВ: ГРАД СВЯТОПОЛКА-ИЗЯСЛАВА
с посещением Михайловского Златоверхого собора
Место встречи: ул. Большая Житомирская, 8/14

16.02 (14:00) «ВОКРУГ КАПРИЗНОЙ МЕЛЬПОМЕНИ»
Место встречи: Театральная площадь у памятника Н.В.Лысенко

17.02 (12:00) ХОЛМАХ МОНАСТЫРЬ ОТЦА ИОНЫ»
Место встречи: у центр. входа в Нац. Ботсад

Стоимость экскурсии 15 грн. (10 грн. для льготников)

Пешеходные экскурсии по уникальным местам Киева от «Панорамы»
www.panorama.kiev.ua

Обязательная запись по тел.: 432-40-69, 8-063-633-99-89, 8-050-381-64-22, 8-067-502-84-77.

Пешеходные экскурсии по уникальным местам Киева от «Панорамы»
Тел.: 432-40-69, 8-063-633-99-89, 8-050-381-64-22, 8-067-502-84-77,
<http://www.panorama.kiev.ua>