

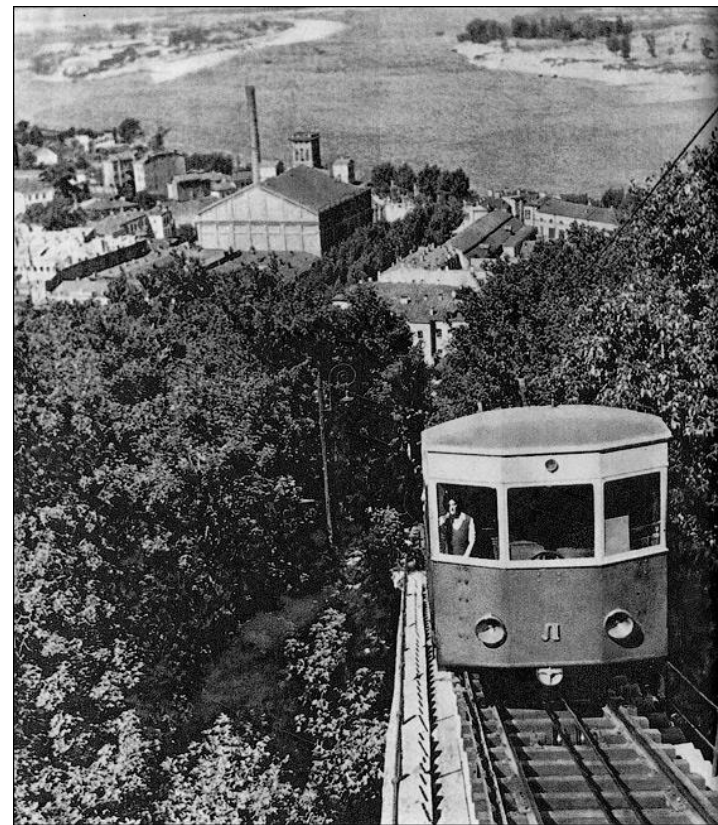


# Київський фунікулер

Виконав:  
Люльчик.А



Проблема зв'язку між Верхнім містом і Подолом існувала стільки ж, скільки стоїть Київ. Спочатку по крутих київським схилах можна було піднятися тільки за допомогою звичайних стежок, потім додався Андріївський узвіз, а ще пізніше через Володимирський узвіз почав ходити трамвай. Тим не менше, проблема швидкого і зручного підйому на Володимирську гірку продовжувала існувати і в кінці XIX століття неодноразово виникали різні ідеї її вирішення, в т.ч. й будівництво спеціального підйомника по Андріївському узвозу. Позитивний досвід роботи запущеного в 1902 р одеського фунікулера зробив свій вплив і на Київ і, врешті-решт, було вирішено "влаштувати окремий механічний підйом в місці, не зайнятому вулицею" поруч із Михайлівським Золотоверхим монастирем.





Створення фунікулера тривало з 1902 від 1905 рр. і обійшлося концесіонеру (Суспільству Київської міської залізниці) в 230000 рублів. Незвичайна транспортна система отримала офіційну назву "Михайлівський електричний канатний підйом". Урочисте відкриття відбулося 7 (20) травня 1905 Перший день роботи підйому був випробувальним: ним могли скористатися будівельники і механіки. Вже наступного дня, 8 (21) травня, почалося перевезення пасажирів. Протягом 1905 були перевезені перші 500 тис. Пасажирів. Класичний ракурс на фунікулер зразка початку 20-го століття.



Сама ідея будівництва фунікулера в Києві належить директору правління Московсько-Казанської залізниці, інженерові шляхів сполучення, автору низки робіт з питань залізничного будівництва Артуру Адольфовичу Абрагамсону. Співавторами проекту виступили інженери Н.К. П'ятницький (спроектував станційні павільйони) та Н.І. Баришников (розробив шляхові конструкції). У 1902 році міська управа, вислухавши всі пропозиції Абрагамсона, дала свою згоду на будівництво.



**Група  
конструкторів і  
робітників**

Впроваджені на Михайлівському підйомі інженерні рішення по тим часам вважалися найсучаснішими і прогресивними. Устаткування фунікулера і візки вагонів були виготовлені в Швейцарії, що мала великий досвід у створенні канатних доріг. Вагони мали по два відкритих відсіку і по три закритих купе з сидіннями. Кінцеві майданчики призначалися для кондукторів. Вагони могли вмістити 70 пасажирів і, як і зараз, рухалися зі швидкістю 2 м / с. Вже тоді вагони були обладнані аварійним гальмом на випадок обриву каната.

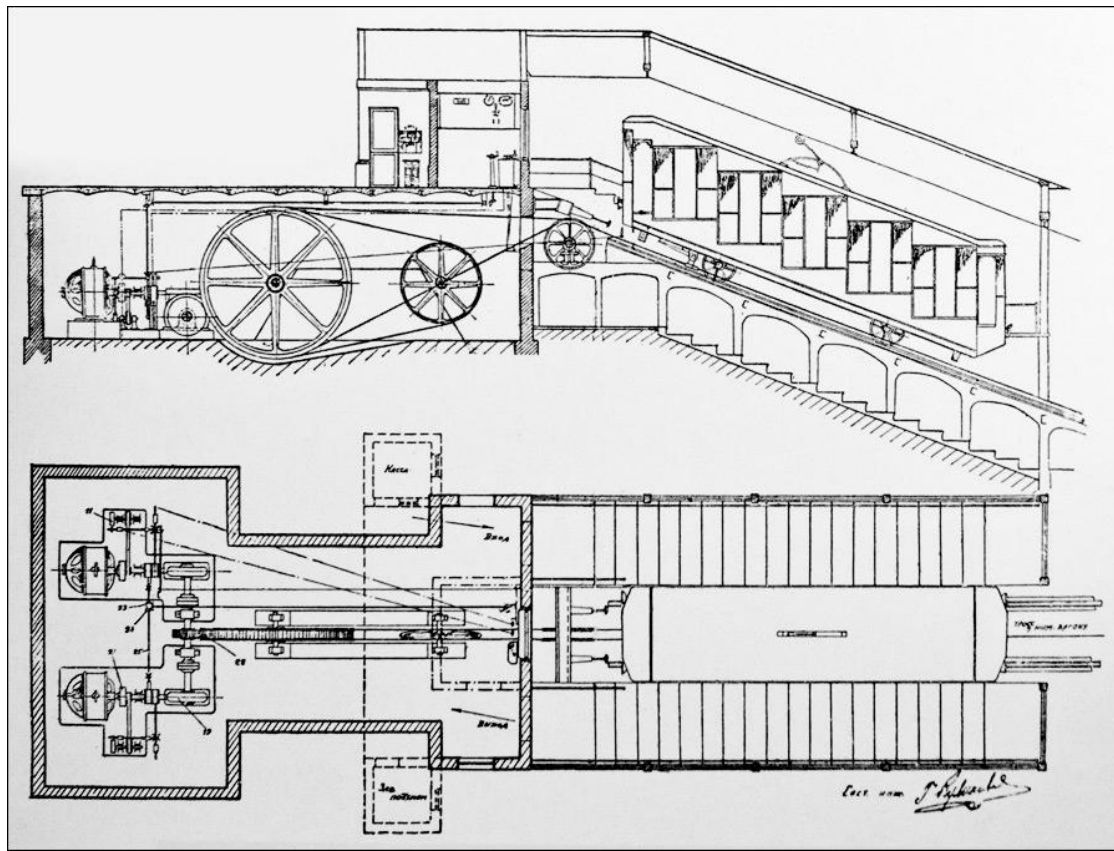






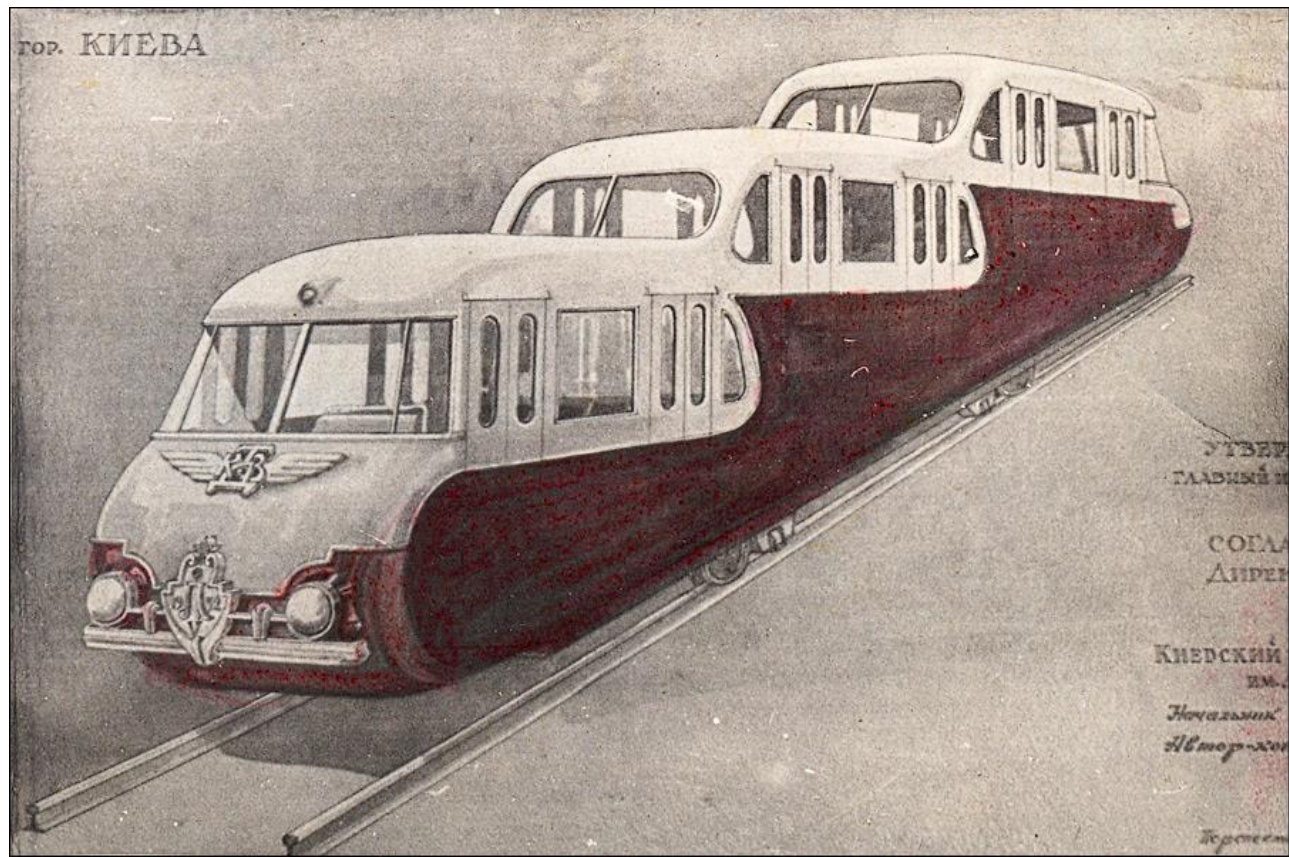
Траса фунікулера в ті часи була майже на сорок метрів коротше нинішньої. Нижня станція розміщувалася на вул. Боричів тік, хоча спочатку її збиралися розмістити на Олександрівській вулиці (нині Петра Сагайдачного). Однак трасі завадили приватні будинки, з власниками яких питання відселення за розумні гроші вирішити не вдалося і нижню станцію довелося перенести. Від нинішньої Контрактової площі до неї спеціально була прокладена лінія трамвая з номером маршруту №15. Верхню станцію також не обділили трамваєм і фунікулер фактично став частиною єдиної трамвайної системи, причому до 30-х років минулого століття він навіть мав власний номер маршруту.

Поперечний розріз і план верхньої станції з машинним відділенням (креслення виконаний інженером Г. Куликовим в 1932 р). Загальна схема роботи фунікулера з тих пір принципово не змінилася, мінялося лише обладнання.





Ескізний проект вагона К-56 (автор В.С. Серьогін). До речі, цей ескіз затверджувався головним архітектором Києва, що додатково підкреслює особливий статус фунікулера.





Приблизно така табличка стояла на перших вагончиках



