



ЗАЛІЗНИЦЯ — рейкова колія, призначена для перевезення залізничного рухомого складу. В широкому розумінні — комплексне підприємство **залізничного транспорту**, яке має всі необхідні тех. засоби для перевезення пасажирів і вантажів (колію, локомотиви, вагони, інж. споруди, пристрої, обладнання, машини і механізми, системи упр., енергоспоживання та ін.), що забезпечують залізнич. рух, ремонт і експлуатацію тех. засобів, утримання у відповід. стані колії тощо. З. є одним із найважливіших засобів комунікації, що стимулює розвиток різноманіт. галузей промисловості. Цим пояснюється вагоме екон., політ., військ.-стратег. і соц. значення. Залізничну мережу України складають **Донецька залізниця**, **Львівська залізниця**, **Одеська залізниця**, **Придніпровська залізниця**, **Південно-Західна залізниця**, **Південна залізниця**.

Своєрід. попередниками З. були жолоби з прокладеними брусами, які у часи середньовіччя використовували для транспортування вугілля і руди на шахтах. У серед. 15–16 ст. в Англії та Ірландії (згодом у Франції та Росії) з'явилися дерев'яні колії, обшиті метал. листами (з часом їх замінили чавунні рейки). Вагонетки пересували переважно вручну або за допомогою кінної тяги. У 1760-х рр. у Росії К. Фролов побудував колію, рух по якій забезпечувало водяне колесо, 1806–09 П. Фролов — кінно-рейкову дорогу довж. 1,9 км. Значно пришвидшило розвиток З. створення 1803–04 паровоза. Парову тягу на З. вперше використав 1825 Дж. Стефенсон на лінії Стоктон-Дарлінгтон у Великій Британії. Він не тільки розробив декілька вданих конструкцій паровозів, а й обрав ширину колії, що стала найрозповсюдженішою у країнах Зх. Європи і донині залишається стандартом у багатьох країнах світу (1435 мм). 1830 відкрито першу З. у США, 1832 — у Франції, 1835 — у Бельгії та Баварії. У Росії першою залізнич. лінією заг. користування стала Царськосільська С.-Петербург-Павловськ (бл. 27 км), яка розпочала перевезення 1837. Станом на 1914 Росія посідала 2-е м. у світі (після США) за заг. довж. залізнич. мережі (71,3 тис. км). До поч. 20 ст. залізнична мережа у світі становила бл. 1,1 млн км (нині бл. 1,3 млн км), зокрема у США — 410 тис. км; в Україні її довж. — понад 29 тис. км. Якісно новим етапом розвитку засобів тяги стала заміна у 1950-х рр. паровозів тепловозами та електровозами. Тоді ж розпочато масову електрифікацію З., впроваджено нові системи упр. рухом. Тех. переоснащення дало змогу Японії 1964 ввести в експлуатацію першу в світі високошвидкісну магістраль (швидк. руху поїздів — до 250 км/год.). На поч. 21 ст. такі магістралі діють у Китаї, Іспанії (до 350 км/год.), Пд. Кореї, Франції (320 км/год.), Бельгії, Великій Британії, Нідерландах,

Японії (до 276 км/год.), Італії, Німеччині (до 300 км/год.), РФ (до 250 км/год.), Швейцарії, Швеції (до 200 км/год.). 2007 у Франції встановлено світ. рекорд швидкості для рейк. поїздів — 574,8 км/год. (абсолют. рекорд — 581 км/год. — установив 2003 у Японії поїзд на магніт. подушці). За призначенням розрізняють З. заг. користування (магістрал.), колії пром. (під'їзні шляхи підприємств і організацій для підвозу сировини та вивозу продукції) і міського транспорту. Осн. показниками їхнього тех. оснащення є вид тяги, кількість гол. колій, конструкція залізнич. колії (тип рейок, кількість шпал тощо), системи автоматики і телемеханіки та ін. Рухомий склад З. поділяють на тяговий — локомотиви (електровози, тепловози, паровози, газотурбовози, моторні вагони тощо) і нетяговий — вагони (пасажир. й вантажні), а також спец. рухомий склад. За розміром рейк. колії розрізняють З. із широкою (понад 1435 мм), нормал. (1435 мм) і вузькою (1067–600 мм) коліями. В Україні осн. ширина рейк. колії становить 1520 мм. Незважаючи на те, що наприкінці 20 ст. унаслідок розвитку ін. видів транспорту в деяких країнах мережа З. скоротилася (у США — вдвічі), у більшості з них залізнич. транспорт відіграє провідну роль, оскільки забезпечує масові перевезення на значні відстані майже в усіх клімат. зонах із порівняно високими швидкістю, надійністю та безпекою.

В. В. Рибкін

Залізничні шляхи на українських територіях у 19–20 ст. На укр. землях, що перебували у складі Австро-Угор. імперії, першу З. Львів-Перемишль побудовано 1861 (перший поїзд прибув у Львів із Відня 4 листопада). На укр. тер. у межах кордонів Рос. імперії спорудження першої держ. З. Одеса-Паркани-Ольвіополь-Балта почали планувати ще 1845–50, однак проекти не реалізовано у зв'язку з поч. Крим. війни 1853–56 та з ін., передусім фінанс., причин. Від кін. 1860-х рр. до серед. 1870-х рр. передано в експлуатацію понад 4 тис. верст залізнич. шляхів. 1890–91 їхня заг. протяжність на укр. землях, що були у складі Рос. імперії, становила 7572 версти, з яких 4992 належало до приват., 2580 — до держ. сектору. Повністю приват. були Донец., Курсько-Київ., Лозово-Севастоп., Пд.-Зх. і Фастів. З., частково — Катеринин., Курсько-Харків.-Азов., Лібаво-Ромен. та Харків.-Миколаївська. На поч. 20 ст. мережа З. ще більше розширилася (90 % з них створювалися або утримувалися на держ. кошти), 1917 їхня заг. протяжність становила 20 тис. верст. У період воєн. дій 1918–20 багато залізнич. шляхів виведено з ладу, за роки перших рад. п'ятирічок їх відбудовано та розширено. У межах УРСР у 1980-х рр. працювали Пд.-Зх. (рух поїздів відкрито 1870;

сполучала Донбас, Криворіжжя й Придніпров'я з центр. і зх. частинами УРСР, зокрема з'єднувала Київ із Москвою; мала 5 відділків, заг. довж. 4637 км), Пд. (організов. 1901; зв'язувала в єдиний нар.-госп. вузол Донбас і Придніпров'я з пром. р-нами центру та європ. Пн. СРСР із Кавказом; 5 відділків, заг. довж. 3493 км), Львів. (організов. 1939, у 1953 об'єднана з Ковел. З. і Чернів. відділком Кишинів. З.; здійснювала транзитні зв'язки з багатьма європ. державами; 5 відділків), Донец. (створ. 1953 шляхом об'єднання Пн.-Донец. і Пд.-Донец. З.; сполучала р-ни Кавказу та Нижнього Поволжя з р-нами Пд., Пд.-Зх., Зх. і центру СРСР; 7 відділків, заг. довж. 2860 км), Одес. (виконувала експортно-імпортні перевезення; взаємодіяла з Одес., Іллічів., Микол., Херсон., Ізмаїл. портами; заг. довж. 4090 км) та Придніпров. (зв'язувала Донбас із Криворіз. залізоруд. бас., курорти Криму з усією мережею З. СРСР; 4 відділки) З. У 1950–60-х рр. Пд. і Пд.-Зх. З. повністю електрифіковано, розпочато забезпечення тепло- й електровозами, від 1971 — системами автоблокування й напівавтоблокування. Від поч. 1990-х рр. залізнична галузь підпорядк. КМ

України.

О. М. Машкін

Рекомендована література

1. Головачев А. А. История железнодорожного дела в России. С.-Петербург, 1881;
2. Краткий очерк развития нашей железнодорожной сети за десятилетие. 1904–1913. С.-Петербург, 1914;
3. Кульчицкий С. В. Залізничне господарство в системі державно-монополістичного капіталізму // Історія нар. господарства та екон. думки УРСР. К., 1967. Вип. 3;
4. Мельник Л. Г. Технічний переворот на Україні у XIX ст. К., 1972;
5. Изыскания и проектирование железных дорог. Москва, 1989;
6. Железнодорожный транспорт XX в. Москва, 2000;
7. Кантор И. И. Высокоскоростные железнодорожные магистрали. Москва, 2004.

В. В. Рибкін, О. М. Машкін

Фотоілюстрації



Бібліографічний опис:

Залізниця / В. В. Рибкін, О. М. Машкін // Енциклопедія Сучасної України [Електронний ресурс] / Редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк [та ін.] ; НАН України, НТШ. — К. : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2010. — Режим доступу: <https://esu.com.ua/article-14757>

2001-2025 © Ця енциклопедична стаття захищена авторським правом згідно з чинним законодавством України ([докладніше](#)).