

СОЗДАНИЕ УЗЛА

9 апреля 1899 года было разрешено начать работы по сооружению железной дороги от Витебска до Жлобина. Дорога длиной 263 версты в Орше пересекалась с линией Москва-Брест, а в Жлобине – сливалась с Либаво-Роменской дорогой.

Строительство линии, проходившей по правому берегу Днепра, началось в 1900 году. Уже 24 декабря 1902 года линия Витебск – Жлобин была сдана в эксплуатацию и включена в состав Риги-Орловской железной дороги. Нужно отметить,

что открытие линии Витебск – Жлобин способствовало созданию Оршанского железнодорожного узла, который работал на четыре направления и состоял из двух станций – пассажирской и грузовой, принадлежавших двум разным дорогам. Создание узла дало толчок экономическому развитию Орши.

Ответственный инженерный подход к проектированию узла с учетом далекой перспективы способствовал тому, что первые сооружения и сегодня органически входят в современный узел кольцевого типа без существенных переделок.

Главный путь линии Витебск – Могилёв пересекал путепроводом Московско-Брестскую железную дорогу восточнее станции Орша, затем сворачивал вправо и шел параллельно путям Московско-Брестской железной дороги. Не доходя до вокзала, новый путь разветвлялся на пути нового Жлобинского парка, расположенного с южной стороны пассажирского здания. С северной стороны находились три пути Московско-Брестской железной дороги. Таким образом, общий для обеих дорог пассажирский комплекс стал островным. Пути обеих дорог были формально объединены, и станция получила название Орша-Пассажирская.

После западной горловины Жлобинского парка главный путь новой линии резко сворачивал влево и вливался во вновь построенную станцию Орша-Товарная Риги-Орловской железной дороги. Были введены в эксплуатацию две соединительные ветви: от главного Витебского пути возле моста через Городнянку к входной смоленской горловине станции Орша-Пассажирская; от входной Минской горловины станции Орша-Пассажирская на станцию Орша-Товарная.

К началу XX в. обе железные дороги, проходившие через Оршу, стали государственными.

Большим событием в жизни Оршанского узла стало оборудование в 1906 году 15 стрелок станции Орша-Пассажирская механической централизацией системы Довнар-Запольского. Продолжалось развитие станции Орша-Товарная. К концу 1904 года на станции уже было 13 путей, в том числе два – специализировались на прием передаточных поездов от станции Орша-Пассажирская, погрузочный, выгрузочный и три тупиковых пути для отстоя вагонов. По мере увеличения размеров движения были построены дополнительные пути на станции Орша-Пассажирская.

В 1908 году началось развитие узла, вызванное строительством новой линии Орша – Унеча – Ворожба. Стройку вели медленными темпами. Только через шесть лет, в 1914 году, началось рабочее движение поездов на Кричев.

В 1912 году на станции Орша-Пассажирская был возведен новый вокзал – двухэтажное деревянное здание с одним входом. В 1913 году была закончена реконструкция системы путевой блокировки участков Минск–Орша и Орша–Смоленск.

1 августа 1914 года началась первая мировая война, что потребовало значительного увеличения объема перевозок воинских грузов, живой силы и техники. В 1915 году был уложен второй главный путь на участке Витебск–Орша. В 1915 году организовано Могилёвское отделение Риги-Орловской дороги, в которое вошел участок Витебск – Орша – Жлобин.

В условиях военного времени продолжалось строительство линии Орша – Кричев – Унеча – Ворожба, после завершения которого линию должны были включить в состав Московско-Кричевско-Воронежской железной дороги.

23 сентября 1915 года Оршанский узел был подчинен Александровской дороге. Однако опыт такой эксплуатации привел к существенным трудностям в работе. В этом же году на Александровской дороге было организовано дополнительное Смоленское отделение; границы Минского отделения прошли по станциям Погорельцы и Орша включительно.



Вокзал станции Орша, 1871 г.