

«Место притяжения»

(исторический очерк)

Вокзал... Дорога... Жизнь... Именно с вокзала начинается дорога, а с дорогой начинается жизнь. Жизнь не только отдельного человека, но и целого посёлка. Вот и Лобва не стала исключением.

В начале 20 века среди глухих уральских лесов началось строительство Богословской железной дороги, которая соединила два крупных металлургических центра: город Гороблагодатская и Надеждинск (ныне Серов). Для этого были привлечены крестьяне из близлежащих деревень Верхотурской Губернии. Развернулось масштабное строительство, в котором были задействованы тысячи местных и приезжих крестьян со своей тяговой силой – лошадьми. Прокладку рельс производили рабочие солдаты – путейцы.

В 1905 году строительство было закончено и по ней пошли первые паровозы (Приложение 1). На протяжении всей Богословской железной дороги выстраиваются станции для остановки паровозов. Так и появилась станция Лобва (Приложение 2), расположившаяся на левом берегу одноименной реки. Лобва в толковании с мансийского означает «лоб» - камень, «ва» - вода. Одновременно со станцией были сооружены паровые водонасосные установки и квартиры для смотрителей. От водонасосной станции вода поступала в водонапорную башню (Приложение 3) и далее в две станционные колонки (Приложение 4), расположенные между железнодорожными путями. С южной и северной стороны станционных путей были стрелочные посты. От них примерно в 150 метрах находились семафоры с ручным приводом для приема поездов. И все проходящие поезда останавливались на станции Лобва для пополнения запаса воды и дров. Также при станции были два зала ожидания для пассажиров 2-го и 3-го классов (для богатых и бедных).

Первыми на станцию приезжают десятки рыболовов, сбывающих пойманную рыбу в Надеждинский завод. В это же время начинают

курсировать смешанные товаропассажирские поезда. В одном из таких составов на станцию Лобва прибывают крестьяне из Белоруссии и Украины для освоения свободных уральских земель. В связи с переселением крестьян из других регионов Российской Империи были основаны переселенческие поселки №123 «Коноплянский» и №124 «Поперечный», которые жители Лобвы именовали «Зареченские деревни», основным занятием взрослого населения этих деревень была работа на Лобвинском лесозаводе.

В эти же годы на восток от станции был проложен Романовский тракт, вдоль которого было основано более десяти переселенческих деревень. На пересечении Романовского тракта и речки Ломовой стоял дом лесничего Дмитрия Соболева, а также казармы для лесной стражи и рабочих по лесоустройству. С западной стороны к станции Лобва подходил Воробьевский тракт, соединенный с Богословским трактом. На север шла дорога на деревню Коптяки и далее до Надеждинского завода, эту дорогу называли «Мириталь». Таким образом, станция оказывается на пересечении важных транспортных путей Верхотурской губернии.

В 1908 году на станцию Лобва прибывает экспедиция из восьми человек, которую отправляет Астраханский рыбопромышленник, купец первой гильдии Воробьев Константин Петрович для поиска места под строительство лесозавода. Рассматривалось множество вариантов, но близость станции сыграла решающую роль в выборе места.

В 1910 году на запад в 500 метрах от станции началось строительство лесозавода. На станцию Лобва прибывают сотни крестьян из Вятской и Казанской губернии, которые после окончания строительства остаются жить и работать в образовавшемся поселке. Близ станции начинает разрастаться заводской поселок со своей инфраструктурой. В нем строили бревенчатые казармы для рабочих на 8 и 16 номеров (комнат) с общим коридором. В каждом номере было одно окно из мелкого стекла и решетчатые рамы. Для служащих возводили двухквартирные и одноквартирные дома с обыкновенными рамами.

Одновременно с жильем строятся социальные объекты: лавки потребительского общества, пекарня, пожарная. Также в одной из казарм был открыт приемный покой с одним фельдшером и сиделкой. Чуть позднее появился и кинематограф. Для детей рабочих лесозавода открывают Земское Народное Училище.

Через станцию Лобва постоянно курсировали пассажирские поезда, в которых ездили красиво одетые дамы и господа. Для заводских это были люди из «другого» мира, поэтому приезд каждого поезда на станцию становился маленьким праздником. Жители поселка приходили на станцию, встречали паровозы, с интересом и восторгом рассматривали ехавших в них пассажиров. Местные девушки старались надеть самые красивые наряды, они выходили на перрон к составу, чтобы показать себя и проводить поезда, которые отправлялись в путь после третьего удара в колокол. Станция была местом притяжения местных жителей, и «простые» люди приходили туда ежедневно с 8 вечера до часу ночи, чтобы просто прогуляться по перрону и путям.

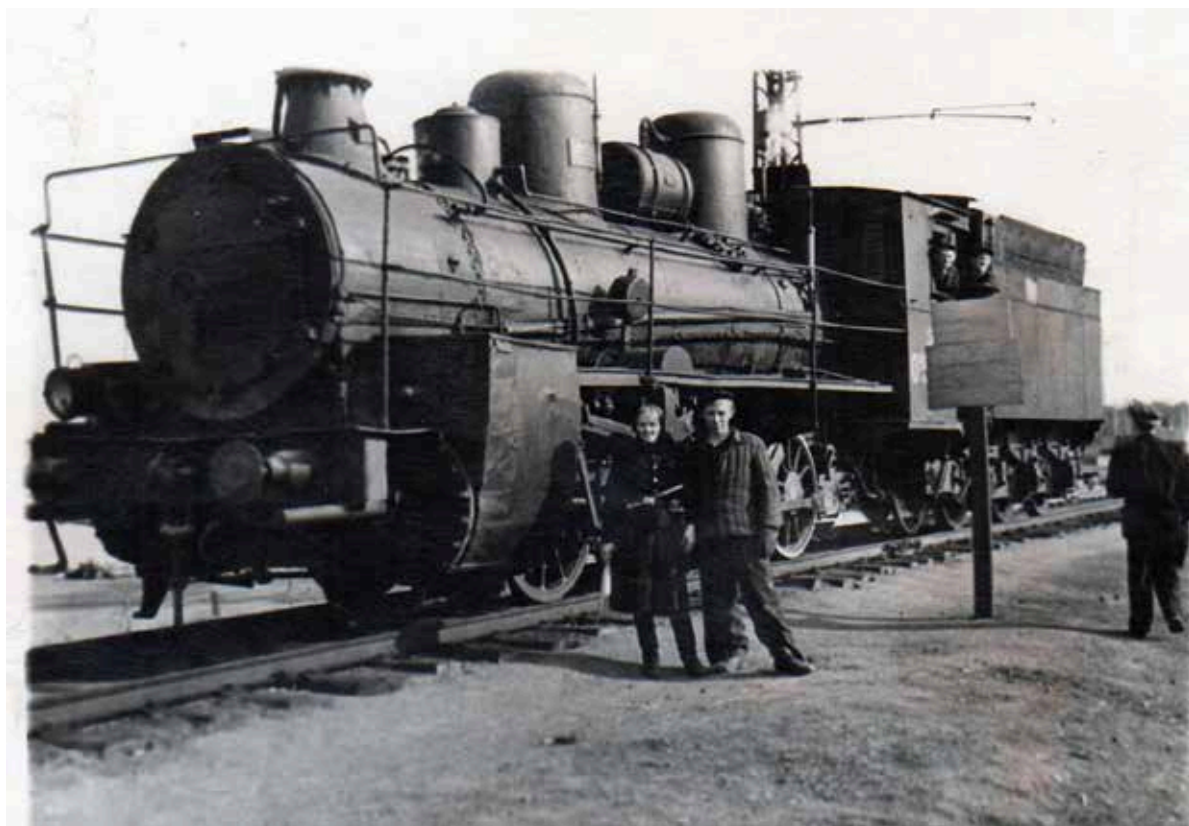
Долгое время в поселке Лобва не было почты: эту функцию выполняла станция. Жители приходили на станцию за корреспонденцией, отправляли письма родным в другие регионы с проходящими поездами. Для этих нужд к паровозам были прикреплены ящики для писем.

22 июня 1941 года станция Лобва вместе со своими жителями встретила страшную весть о нападении гитлеровской Германии на Советский Союз. Из поселка на фронт ушли более тысячи человек. На перроне станции каждый день женщины и дети провожали на фронт своих отцов, мужей, братьев и сыновей. Это продолжалось до тех пор, пока в Лобве не осталось ни одного мужчины. Станция стала свидетелем большого человеческого горя. После Победы над фашизмом станция и ее жители встречали своих выживших героев, которые возвращались домой.

Можно сказать, что именно станция железнодорожного вокзала была, есть и будет свидетельницей важных не только исторических моментов, но и личных эпизодов жизни отдельно взятых людей.

В 2019 году станция Лобва отмечает 115-летний юбилей (Приложение 5). За свою вековую жизнь она практически не сменила внешнего облика, и все долгие годы продолжала функционировать на благо жителей поселка.

Приложение 1



Приложение 2



Приложение 3



Приложение 4



Приложение 5



Источники:

Из архива МБУК НГО «Историко – краеведческий музей» структурное подразделение Лобвинский историко – краеведческий музей.