



Дорогие друзья!

Поселок городского типа Чупа отмечает в 2016 году юбилей. Ему исполняется сто лет.

Однако название Чупа было известно задолго до девятнадцатого века.

Некогда на этих землях жили саамы. «Саами» этимологизируется из финского как «жители окраинной земли». Лоухский район, в котором расположена Чупа, – самый северный район Карелии. Но наши места нельзя назвать окраиной.

На протяжении веков в этой местности основывались и развивались различные производства.

Чупа попадала в сферу интересов Соловецкого монастыря.

В советское время в Чупе на подъеме была промышленность – поселок был центром слюдяного промысла. В 1922 году здесь началась промышленная добыча полевого шпата, кварца и слюды, с 1973 года действовал горно-обогатительный комбинат «Карелслюда»

Министерства строительных материалов СССР,

с 1999 года – Чупинский горно-обогатительный комбинат.

В 1970–1980-х годах предприятие насчитывало 2500 работников и являлось крупнейшим в СССР поставщиком слюды-мусковита.

Статус посёлка городского типа Чупа имеет с 1943 года.

Время перемен, наступившее в России в конце прошедшего века, не миновало Чупу.

Сейчас не приходится говорить о развитии в поселке промышленности.

Но это не значит, что здесь замерла жизнь.

По-прежнему в Чупе кипит культурная и спортивная, образовательная и общественная жизнь, а значит, есть основа экономического благополучия.

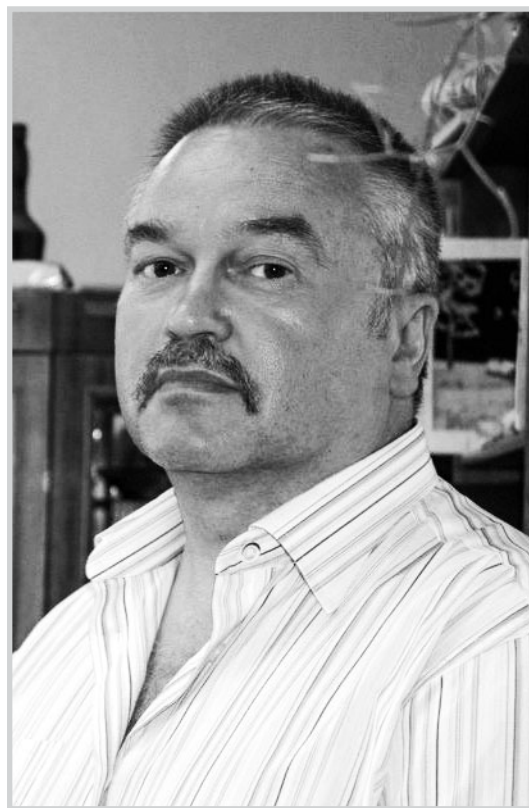
В Чупинской школе создан мемориально-краеведческий музей известного карельского сказочника Матвея Коргуева.

Дом культуры в посёлке Чупа – это настоящий культурный центр, где звучат голоса детей и взрослых, где проводятся занятия, репетиции, концерты, вечера. Самодеятельные артисты нашего Дома культуры побывали на гастролях в Москве,



Петрозаводске, Геническе, Севастополе, в городах Карелии, Мурманской области, в Финляндии и, конечно, объехали весь Лоухский район. Действуют общественные организации – Бассейновый Совет Северо-Карельского побережья и Чупинский морской яхт-клуб. Чупинские яхтсмены известны как участники многих соревнований – Соловецкой регаты, Кубка Северо-Запада, Банковского кубка, Чемпионата России. Чупа принимала и любителей современной музыки. Гости приезжают на полуостров Медвежка на этно-рок-фестиваль «Белый шум», который называют «сказкой для взрослых детей». И это правомерное название, поскольку сказочна сама природа северной Карелии. У нас в Чупе могут хорошо провести время отдыха любители суровых и спокойных пейзажей. Достаточно упомянуть, что в самом поселке расположен красивый водопад. Северный лес, побережье Чупинской губы, Кандалакшского залива Белого моря, гостеприимные жители Чупы – все это может сделать поездку к нам незабываемой.

Юрий ДАВЫДОВ,
глава администрации
Чупинского городского поселения





Круглые даты истории поселений, городов привлекают внимание жителей, заставляют задуматься об истории и культуре родных мест. Приближающееся столетие Чупинского городского поселения – хороший повод разобраться в истоках одного из крупных поселений карельского севера.

Примером подобного анализа может быть Санкт-Петербург. Широко известна дата основания культурной столицы Петром Великим – 27 мая 1703 года. Но известно также, что город основан не на пустом месте в «болотах и топях». Было бы нелепо считать, что столь удобное в стратегическом плане место было до Петра Великого «впусте».

Всего на месте современного центра Санкт-Петербурга находилось около 40 поселений. Городов и сел было много, но чествуем и вспоминаем мы Санкт-Петербург, приняв за точку отсчета дату основания крепости на о. Заяцкий Петром Великим.

История развития и освоения Северокарельского побережья также тесно связана с серией русско-шведских войн, да и само заселение и освоение Беломорья есть следствие тех же исторических событий.

Само название поселения говорит о его месторасположении. В финноугорских языках слова сирра, сир означают «угол, тупик». Отсюда и заимствованное русскими «чупа» – узкий, длинный залив. Название отражает географические особенности положения посёлка – под углом, на берегу залива Белого моря.

Опираясь на исторические данные, можно утверждать, что в Чупском усолье Соловецкого монастыря, основанном на территории Новгородской республики на рубеже XV века и впоследствии перешедшим в Московское княжество, находилось три Чупы. Все эти Чупы находились на территории современного Чупинского городского поселения, но были не более чем производственными пунктами монастыря, развивавшимися в соответствии с его потребностями. Эти места то расцветали, то пребывали в запустении. Центром торговли и главным селом региона на протяжении четырех столетий являлась Кереть. Район Чупы считался выселками и самостоятельного экономического и культурного значения практически не имел.

Все поменялось с началом Первой мировой войны и прокладкой Мурманской железной дороги.

Идея сооружения железной дороги от Петербурга к незамерзающему Кольскому заливу возникла в 1894 г., в связи с чем министр финансов С.Ю.Витте посетил Мурманское побережье и представил подробный доклад по вопросу строительства здесь порта. В докладе также содержалось мнение о необходимости постройки железной дороги. В том же году Министерство путей сообщения организовало изыскания трассы от Сороки до Кандалакши. Одновременно инженер Б.А.Риппас произвёл предварительные обследования района севернее Кандалакши до Екатерининской гавани в Кольском заливе.

В связи с началом Первой мировой войны важнейшими портами, связывавшими Россию с внешним миром, стали Владивосток и Архангельск. Но Владивосток располагался на расстоянии 8 тыс. км от театра военных действий, и на преодоление этого расстояния требовалось около полумесяца. Кроме того, на Транссибе катастрофически не хватало подвижного состава. Архангельский же порт имел слабую связь с ширококолейной сетью страны. Сообщение осуществлялось через Вологду по плохо оснащённой, маломощной узкоколейной железной дороге. Положение осложнялось ещё тем, что порт Белого моря у Архангельска замерзал. В июне 1914 г. в Петрограде было организовано Управление по строительству Мурманской железной дороги. Возглавил управление В. В. Горячковский.

В конце осени 1914 г. приступили к изысканиям, и уже 1 января следующего года на докладе министра путей сообщения появилась резолюция Николая II о постройке железной дороги от Петрозаводска «до одной из лучших бухт Мурманского побережья». К марту подготовили проектные материалы, после чего начались работы на всей трассе.

Для доставки из портов на линию Кандакша – Мурман паровозов, вагонов, элементов верхнего строения пути на прибрежной части морского дна в Кандакшской губе был уложен рельсовый путь, куда подавались платформы. Во время прилива над ними устанавливались пароход-буксир и баржи с грузом, которые при отливе опускались на платформы, где и закреплялись. Эти платформы перегонялись паровозом к пристани Зашеек на озере Имандра, где буксир и баржи по специально построенному слипу спускались на воду. На баржи грузились паровоз и платформы, после чего пароход уводил их к северному берегу озера.

Укладочные материалы подавались в пункты Кондопога, Кумса, Сорока, Кемь, Поньгома, Чупа, Кандакша, Кола. Это позволило начать устройство пути почти одновременно из разных опорных пунктов.



*Чупа. Пристань.
1916 г.*



*Чупа. Пристань.
Сентябрь 1916 г.*



*Чупа. Разъезд.
1916 г.*

В 1915 году на берегу Чупинской губы был построен причал для обеспечения бесперебойной поставки грузов и техники. Здесь же был организован рабочий поселок, получивший название Чупа-пристань, от которого шла железнодорожная ветка к основной магистрали, где был основан поселок, технический сателлит Чупа-станция.

30 октября 1915 г. газета «Таймс» по этому поводу писала: «Встречались бесконечные трудности, которые не в состоянии изменить ни знания, ни человеческая энергия. Преодолевая их, по колено в воде или болотной грязи, среди камней и корней деревьев русские рабочие и инженеры одновременно с двух концов прокладывают дорогу. Когда всё будет закончено, когда на берегу Ледовитого океана засвистит наконец первый паровоз, Россия будет вправе заявить, что ею ещё раз выполнена титаническая работа; тогда в полной мере оценят железную волю, знания и неутомимую энергию строителей дороги».

30 ноября 1916 г. состоялось открытие сквозного движения на Мурманской магистрали протяжённостью около 1,5 тыс. км, построенной в условиях Первой мировой войны за 20 месяцев. Одновременно с её эксплуатацией продолжались достроечные работы – производилась выборочная балластировка пути, отладка устройств тягового хозяйства, водоснабжения и т. п.

Скудные исторические документы из архива железной дороги не дают нам в полной мере сказать, в какой день и кем принято решение о рождении современной Чупы. Но несколько сохранившихся фотографий, имеющих дату, нам все же удалось отыскать. Это два старинных фото, изображающих широкоизвестную в современной Чупе «Горелую пристань», здесь уже в течение 30 лет располагается яхт-клуб. На одной из фотографий на пристани стоят руководители строительства Мурманской железной дороги, члены правительства, Государственной думы и министры Российской империи, архангельский губернатор Бибилов. Это «высокое посещение» связано со стыковкой железнодорожных путей на свежестроенной Мурманской железной дороге и открытием сквозного движения составов. Снимок сделан 18 сентября 1916 года. Видимо, тогда же было принято и решение о развитии рабочих поселков. Но реализовано оно было позднее, уже в советское время, в 20-х годах комиссией по колонизации земель и территорий при железной дороге. Серия таких решений сформировала тот промышленный комплекс, который успешно развивался до 90-х годов прошлого века и стал основой современной Чупы.

Таким образом, мы можем обоснованно утверждать, что современная Чупа основана в 1916 году вместе с развитием порта, обслуживающего железную дорогу, и в 2016 году должна отметить 100-летие.

В разные исторические эпохи Чупа переживала периоды расцвета, однако на жизни поселка сказывалось и желание получить максимальную отдачу от местных природных ресурсов при отсутствии заботы об их восстановлении и рациональном использовании. Последствием такой практики оказалось банкротство и закрытие в начале 2000-х годов предприятий, составлявших основу экономики поселения. Были прекращены лесозаготовки, поскольку вырубил строевой лес, закрылся рыбозавод, так как были подорваны запасы сельди в Белом море, а работа на привозном сырье стала невыгодна из-за удаленности от крупных потребителей, горно-обогатительный комбинат не выдержал конкуренции с технически более гибкими аналогичными производствами... Только железная дорога и обслуживающие ее филиалы предприятий – сохранившийся остаток бывшего промышленного величия.

Тем не менее есть ресурс, для развития которого промышленная депрессия сыграла положительную роль, этот ресурс – рекреационный. Впервые природа, освободившись от промышленного прессинга, становится основой экономики поселения. Нахождение на берегу Кандалакшского залива Белого моря в окружении многочисленных уникальных природных ландшафтов в совокупности с транспортной доступностью подтолкнули развитие природного, спортивного, геологического, событийного туризма. Растет количество мест размещения, формируются новые туристские направления, проводятся семинары, фестивали, конференции, соревнования. Оптимизация налоговых поступлений и рациональное участие в региональных программах развития позволяет администрации Чупы обновлять и развивать инфраструктуру. Хочется верить в то, что позитивные сдвиги в данном направлении будут устойчивыми, а использование рекреационного ресурса неистощительным. Я надеюсь, что Чупа войдет в свое второе столетие небольшим, но красивым, развивающимся и перспективным городом, из которого местной молодежи не захочется и не потребуется уезжать на заработки, а захочется вернуться после учебы, чтобы обустроить свой родной город.