УДК 94(47):377.070

Нисковская М.И.[1]

ГАЗЕТА «ЗА ПОЛЯРНУЮ МАГИСТРАЛЬ» СЕВЕРО-ПЕЧОРСКОГО ИСПРАВИТЕЛЬНО-ТРУДОВОГО ЛАГЕРЯ

Институт языка, литературы и истории Коми научного центра
Уральского отделения РАН

Niskovskaya M.I.

ZA POLYARNUYU MAGISTRAL NEWSPAPER OF THE NORTH PECHORA LABOUR CAMP

Institute of Language, Literature and History of Komi Scientific Center
Ural branch of the Russian Academy of Sciences

Аннотация. Система ГУЛАГ затронула многие регионы советского государства, в том числе и Коми АССР. Для регуляции отношений с заключенными и личным составом ИТЛ издавались лагерные многотиражные газеты. Через них руководство лагерей стремилось насаждать осужденным и военизированной охране требуемое поведение. Одним из лагерей, связанным со строительством железной дороги, был Северо-Печорский исправительно-трудовой лагерь. В нем с января 1941 года издавалась газета «За полярную магистраль». Во многотиражной газете проводилась агитационно-массовая работа с трудящимися лагеря, в ней контролировалась производственная работа в ИТЛ, социалистические соревнования, часто публиковалась информация о выборах.

Ключевые слова: Коми АССР, лагерные газеты, периодика, За полярную магистраль, исправительно-трудовой лагерь, ГУЛАГ, ИТЛ, Северо-Печорский лагерь, железная дорога, многотиражка.

Abstract. The system GULAG affected many regions of the Soviet state including the Komi ASSR. For regulation of the relations with prisoners and staff of ITL camp large-circulation newspapers were issued. Through them the management of camps sought to spread to

---

[1] Нисковская Мария Игоревна — канд.т ист. наук, старший научный сотрудник Института языка, литературы и истории ФИЦ Коми научный центр Уральского отделения РАН.

the convict and the militarized protection the required behavior. The North Pechora labor camp was one of camps connected with construction of the railroad. In it since January, 1941 the Za Polyarnuyu Magistral newspaper was issued. In the large-circulation newspaper mass agitation work with workers of the camp was carried out, in it production work in ITL, socialist competitions was controlled, information on elections was often published.

Keywords: The Komi ASSR, camp newspapers, the periodical press, For the polar highway, labor camp, GULAG, ITL, the North Pechora camp, the railroad, the factory newspaper.

Советская периодика являлась коллективным агитатором на претворение в жизнь генеральных идей коммунистической партии. Через печатные издания представители власти транслировали необходимые им лозунги, идеи, для того, чтобы трудящиеся думали в «правильном», регулируемом государством направлении, особенно это проявлялось в газетной периодике. Значимое место для работы с читателями-заключенными имели периодические издания лагерной системы советского государства. Одним из регионов, история которого тесно связана с системой ГУЛАГа, была Коми АССР. В этой системе издавались многотиражные газеты для работы с заключенными и личным составом лагерей. Эти исторические источники сохранились в Национальном архиве Республики Коми, каждая из них требовала скрупулезного анализа. Несмотря на сложность работы с лагерными многотиражками из-за их большого объема, политической пристрастности, повторяющихся из номера в номер сюжетов, они имеют важное значение для понимания советской исторической эпохи, они содержат не только материалы, показывающие приоритеты партии, но фактический материал, раскрывающий события и мероприятия в исправительно-трудовых лагерях. Газеты в лагерях Коми АССР практически не изучены, работ по ним крайне мало.

В январе 1941 года в одном из исправительно-трудовых лагерей (ИТЛ) Коми АССР, в Северо-Печорском лагере [7, с. 422—423; 8, с. 2, 5; 2, с. 55—58.], стала издаваться многотиражная газета «За полярную магистраль». Перед государственными предприятиями угольной и нефтяной промышленности в Коми АССР в 1940-е годы встали серьезные трудности. «Во многом это было вызвано тем, что объекты названных отраслей промышленности, созданных незадолго до войны в малообжитой полярной зоне, находились в самом разгаре капитальных строительных работ. Препятствием в развитии Печорского угольного бассейна оставалась и почти полная его региональная изолированность от основных жизненных центров страны» [7, с. 422—423]. Для строительства железной дороги был создан Северо-Печорский железнодорожный лагерь (Севпечлаг), в соответствии с

приказом НКВД СССР № 00597 от 14 мая 1940 года, с подчинением Главному управлению лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) (он существовал одновременно с Севжелдорлагом). К 1941 году строительство Северной железнодорожной магистрали Котлас-Воркута не было закончено, поэтому для скорейшего завершения работы над строительством данной железной дороги использовались разные методы, в том числе выпуск лагерной многотиражной газеты, которая должна была направлять и активизировать рабочих, трудящихся в вечной мерзлоте и сложных для выживания условиях. «Десятки тысяч человеческих жизней — заключенных ГУЛАГа, являвшихся главными строителями этой дороги и погибших здесь — цена “железки”» [7, с. 423].

Газета «За полярную магистраль» была органом Политического отдела, Управления и построечного комитета Печорского железнодорожного строительства. Газета издавалась под грифом «За пределы строительства не выносить». В первом номере были указаны задачи издания «За полярную магистраль», она должна была стать «оружием», ускоряющим выполнение государственного производственного плана, искореняющим недостатки в строительстве, организовывающим социалистическое соревнование, продвигающим стахановские методы труда, развертывающим на своих страницах критику и самокритику. «За полярную магистраль» выходила один раз в пять дней. Газета издавалась на четырех полосах. Стоимость одного номера «За полярную магистраль» составляла 20 копеек, стоимость подписки на один месяц — один рубль 20 копеек, на три месяца — три рубля 60 копеек, на полгода — семь рублей 20 копеек.

Часть номеров газеты были выпущены в с. Усть-Уса, в типографии газеты «Речник Печоры», но большая часть номеров издавалось в поселке Абезь Коми АССР, в типографии газеты «За Печорскую магистраль». Это произошло потому, что типография газеты не имела полиграфической базы, шрифтов, поэтому выпуск газеты начался в усть-усинской типографии и номера до подписчиков доставлялись самолетом. Делалось это для того, чтобы ознакомить читателей с материалами XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б).

В 1941 году заместителем ответственного редактора был М. Хамитов, и.о. ответственного редактора были В.П. Хмельцов, Н.И. Тарачешников. В этом году было выпущено несколько номеров «За полярную магистраль» выездной редакции в определенных лагерных отделениях. Например, № 8 вышел в 8, 9 и 10 отделениях лагеря. За три месяца существования газеты «За полярную магистраль в нее поступило 245 корреспонденций, из них в периодическом издании было напечатано около 70 процентов полученных материалов.

Помимо непосредственно сотрудников газеты «За полярную магистраль», в числе ее авторов оказалось «53 инженерно-технических работника строительства» [7, с. 3].

Представляется естественным, что в 1942 году основной темой газеты «За полярную магистраль» было состояние на фронтах Великой Отечественной войны. Данная проблематика оказалась в центре внимания многих газет, но если другие газеты в этот период закрывались из-за отсутствия необходимой материально-технической базы, то данное периодическое издание наоборот активно развивалось. Это было связано со срочной необходимостью окончания строительства железной дороги.

В данном периодическом издании, как и в других лагерных газетах, основное внимание уделялось производственной проблематике, поэтому помощь фронту стала предлогом, чтобы призвать трудящихся работать круглосуточно. Например, это было сделано в № 33 «За полярную магистраль». В этом же номере отмечались рабочие, которые работали по-стахановски и выполняли план более, чем на 200 процентов. В газете было отмечено, что под руководством «… своего командира тов. Веселого бойцы ВСО по-стахановски работают по погрузке автомашин в карьерах колонн №№ 11 и 12. Высокую производительность труда дают бригады тт. Барашева, Новикова, Лобанова, Мухтасимова и Смишко. Они ежедневно выполняют свою норму от 211 до 278 проц.» (1942. № 33. С. 3).

Для демонстрации воспитательной работы с лагерными заключенными, в газете «За полярную магистраль» отмечалось, как осужденные готовили и отправляли подарки, денежные средства, теплые вещи бойцам Красной Армии, например, «готовясь к XXIV годовщине Красной Армии, комсомольцы второго отделения организовали сбор средств для приобретения подарков бойцам-фронтовикам. На эти цели собрано 970 рублей. Готовясь к XXIV годовщине Красной Армии, работники 4 отделения организовали сбор теплых вещей для бойцов-фронтовиков» (1942. № 10. С. 1).

В газете «За полярную магистраль» в 1942 году появилась тема умножения собственных местных продовольственных ресурсов. Несмотря на суровые северные условия, не позволяющие развивать сельское хозяйство, осужденные должны были не только работать физически, но и выращивать самостоятельно продукты питания. Сложные условия жизни оправдывались военным положением советского государства, ведь каждый килограмм «… заготовленного нами продовольствия позволяет государству дать лишний килограмм фронту. Не пожалеем сил и энергии, чтобы создать местную продовольственную базу, чтобы тем самым ускорить победу над озверелыми немецкими захватчиками» (1942. № 45. С. 1).

С 1942 года ответственным редактором многотиражной газеты «За полярную магистраль» был Н.И. Тарачешников. Всего в 1942 году вышло 74 номера периодического издания.

С первого номера газеты «За полярную магистраль» в 1943 году в трудовые массы продвигались идеи необходимости экономии и работы над трудовой дисциплиной в условиях Великой Отечественной войны. Несмотря на то, что заключенные и так жили в сложных условиях, их основной целью была борьба за выживаемость, при колоссальном росте смертности. Еще в ноябре 1941 г. сообщалось, что «…заболеваемость и смертность среди заключенных Северо-Печорского лагеря принимает угрожающие размеры. В августе умерло 322 заключенных, в сентябре, по неполным данным, 692 заключенных…» (Рогачев М.Б., с. 170). Главным в периодическом издании было продвижение решений коммунистической партии, состояние жизни заключенных не имело никакого значения в газете «За полярную магистраль», поэтому режим экономии вызывал перегибы в и без того тяжелой жизни людей. В результате введения этого режима экономить стали слишком сильно, что не позволило удовлетворять в лагере обычные потребности. «Борясь за экономию электроэнергии, они начали с того, что значительно уменьшили количество лампочек в отделах Управления, затем оставшиеся лампочки заменили маломощными, наконец, настолько уменьшили напряжение в линии, что Управление погрузилось в полумрак. Так продолжается каждодневно. Ни писать, ни читать, ни считать стало невозможно» (1943. № 7. С. 3).

В 1943 году в газете продолжали публиковаться заметки о ведении военных действий на фронтах Великой Отечественной войны. Многие статьи выходили под лозунгом «Все для фронта! Все для победы!». В газете «За полярную магистраль» читателей призывали встречать 25-летие Красной Армии новыми производственными успехами. «Мы обращаемся ко всем паровозникам, движенцам, путейцам, ко всем железнодорожникам и строителям Северо-Печорской магистрали с призывом включиться в социалистическое соревнование имени 25 годовщины Красной Армии, взять на себя конкретные обязательства и по-боевому развернуть борьбу за их выполнение» (1943. № 3. С. 1). Так, Великая Отечественная война на страницах «За полярную магистраль» стала поводом еще больше нагружать физической работой заключенных Северо-Печорского лагеря, человеческая жизнь оказалась ничтожной ценой в строительстве «железки».

Ответственным редактором в 1943 году также был Н.И. Тарачешников, и. о. ответственного редактора А.С. Кромина. Всего в 1943 году вышло 69 номеров газеты «За полярную магистраль».

В первом номере «За полярную магистраль» за 1944 год говорилось о том, что в 1943 году из-за неправильной подготовки к зиме и морозам был сорван план перевозок воркутинского угля для оборонной промышленности, поэтому с первых дней января 1944 года стало необходимым «... добиться резкого улучшения технического состояния паровозного парка, привести все паровозы в число действующих и продвигать составы с углем точно по установленному зимнему графику. Мы должны создать строжайшую, подлинно военную дисциплину среди наших транспортников и строителей» (1944. № 1. С. 1). Не было указано, что необходимо улучшать жизнь осужденных, искать пути не только скорейших способов строительства железной дороги, но и сохранения человеческой жизни, наоборот, осужденным нужно было улучшать дисциплину, т. е. их жизнь должна была подчиняться еще более строгим правилам. «Следует признать: советская экономика в целом и энергетика в частности во многом были созданы руками тех, кто не попадал на передовые полосы советских газет и не получал орденов за производственные достижения. . .» [3, с. 16].

С № 3 за 1944 год многие заметки в газете «За полярную магистраль» были посвящены приказу Л.П. Берия «О мероприятиях по улучшению работы железнодорожного транспорта ГУЛЖДС НКВД СССР» (декабрь 1943 года). В нем говорилось, что «ГУЛЖДС и Политотдел ГУЛАГа НКВД СССР, обращаясь к вам с настоящим призывом, уверены, что приказ сталинского Наркома товарища Берия будет воспринят каждым железнодорожником Печоры, как боевая программа действия и что руководство и коллектив Печорстроя и железнодорожников железнодорожной линии Кожва—Воркута, при всемерной помощи партийной организации, в ответ на большую заботу о железнодорожниках нашего Наркома товарища Берия, незамедлительно улучшат свою работу и обеспечат бесперебойное выполнение плана вывоза угля для фронта и тыла нашей Родины» (1944. № 3. С. 1). Вслед за этим документом в № 13 от 4 марта 1944 года было опубликовано постановление Управления, Политотдела и Доркома Печорстроя НКВД от 1 марта 1944 года «Об организации и проведении трудового наступления на железной дороге и строительстве за выполнение квартального плана перевозок угля и строительных работ», в нем были намечены пункты для значительного перевыполнения квартального государственного плана добычи воркутинского угля и строительно-монтажных работ. В этом постановлении редактора газеты «За полярную магистраль» Тарачешникова обязали систематически освещать результаты трудовой деятельности на железной дороге. Это стало основной проблемой, освещаемой в «За полярную магистраль» в 1944 году. Вызывает сомнение заинтересованность заключенных в подобных материалах, скорее всего, это был лишь способ сохранить

свой образ жизни, работу руководству и сотрудникам данного периодического издания. Лозунги и призывы, звучавшие на страницах газеты, не соответствовали реалиям жизни заключенных.

В 1944 году ответственным редактором был Н.И. Тарачешников, и.о. ответственного редактора был Н.В. Беляев. Со второй половины года редактором «За полярную магистраль» стал Н.В. Беляев. Всего в 1944 году вышло 86 номеров периодического издания.

В 1945 году в первом номере «За полярную магистраль» была обозначена главная задача ИТЛ на год, «…мы должны справляться не только с текущими перевозками, но также иметь потенциальный резерв для увеличения грузооборота, в соответствии с возрастающими потребностями промышленности. В 1945 году провозная способность магистрали должна быть увеличена в полтора раза по сравнению с 1944 годом» (1945. № 1. С. 1). Вновь развитие промышленности заслонило роль отдельно человека, работающего в Северо-Печорском лагере. В тот момент, когда заключенные тратили последние силы на выполнение предыдущих решений коммунистической партии, тогда же, не давая отдыха, появлялись новые, более сложные задачи перед осужденными, которые транслировались на страницах «За полярную магистраль».

В данной газете редакция продолжила освещать итоги социалистического соревнования, рассказывать о достижениях передовиков производства, показывая, что это одно из главных составляющих жизни и мыслей осужденного Северо-Печорского ИТЛ. В периодическом издании появлялись заметки подобного содержания: «В соревновании районов первое место завоевал коллектив 1-го района (нач. т. Пудовкин, секретарь парторганизации т. Мартыненко, пред. линейного комитета т. Меньшиков). При неудовлетворительном поступлении порожняка этот район выполнил план погрузки местных грузов, улучшил оборот вагона парка ПЖДС на 13,8 проц., успешно справился с продвижением и сдачей угольных маршрутов, выполнил программу ремонта паровозов и вагонов» (1945. №4. С. 1).

Другим способом, который виделся коммунистической партии могущим улучшить работу производственников, было укрепление дисциплины на транспорте. Это также было отражено на страницах «За полярную магистраль», например, в № 13 от 18 февраля 1945 года говорилось, что святым долгом являлось «… хозяйственных и партийных руководителей неустанно крепить дисциплину, наводить большевистский порядок. Обязанность командиров ежедневно, ежечасно показывать пример дисциплинированности, организованности, честности. С обманщиками, очковтирателями нужно вести решительную борьбу» (1945. № 13. С. 1).

Помимо призывов к производственным успехам, газета «За полярную магистраль» являлась политическим агитатором, собирающим необходимую явку и определяющим исход выборов в различные органы власти советского государства. Например, 10 февраля 1946 года состоялись выборы в Верховный Совет СССР, начиная с ноября 1945 года этой теме были посвящены многие публикации многотиражной газеты «За полярную магистраль». К данной теме обращались многие советские газеты, во всех избирательных округах «… газетные репортажи демонстрировали “морально-политическое единство” советского общества и “нерушимость блока коммунистов и беспартийных”» [4, с. 110].

В 1945 году ответственным редактором газеты «За полярную магистраль» был Н.В. Беляев. Всего в 1945 году вышел 101 номер этого периодического издания.

В начале 1946 года многие публикации в многотиражной газете «За полярную магистраль» были посвящены выборам в Верховный Совет СССР. В № 2, например, описывалось предвыборное собрание сотрудников Печорстроя. В газете отмечалось, что коллектив Печорстроя сплоченно и единодушно встречал выборы в Верховный Совет СССР.

Отдельно стоит отметить № 37 от 5 мая 1946 года газеты «За полярную магистраль», который был посвящен дню печати, в нем говорилось с какими задачами сталкивалась эта газета за пять лет. В этом же номере были намечены задачи на 1946 год, «…печать Печорстроя стоит перед лицом новых задач. Они заключаются во всемерном развертывании большевистской критики наших недостатков, повышении актуальности, действенности помещаемого материала, привлечении к участию в работе газет широких масс рабочих и служащих, в содействии выполнению производственных заданий, популяризации и разъяснении важнейших решений большевистской партии и советского правительства» (1946. № 37. С. 1).

В 1946 году ответственным редактором газеты «За полярную магистраль» был Н.В. Беляев, и.о. ответственного редактора был А.Г. Шварцман. С сентября 1946 года ответственным редактором был В.И. Комаров. Последним номером в 1946 году был № 108—109.

9 февраля 1947 года проходили выборы в депутаты Верховных Советов союзных и автономных республик, в Верховный Совет Коми АССР, в связи с этим широко развернулась агитация избирателей на страницах газеты «За полярную магистраль». В газете отмечалось, что «в празднично убранном помещении Мишаягского избирательного участка состоялась встреча избирателей с кандидатом в депутаты Верховного Совета Коми АССР Авраамом Израилевичем Боровицким. Собрание открыл тов. Бабанов. Большую речь произнес доверенное лицо по Мишаягскому участку т. Шапиро» (1947 № 13—14. С. 3). День

выборов также был описан в многотиражном периодическом издании. «Задолго до начала голосования, с 4-х часов утра к еще закрытым дверям Динамовского избирательного участка один за другим стали подходить избиратели. В числе первых пришли сюда работник отдела связи Лидия Сидоровна Рябова, многодетные матери Елизавета Григорьевна Позиховская и Александра Ефимовна Никанова, семья Овдиных. К 6 часам, к моменту начала голосования, собралось более шестидесяти избирателей» (1947 № 16. С. 1).

В многотиражной газете «За полярную магистраль» продолжали публиковаться заметки на производственные темы, о работе железнодорожного транспорта, об отправке грузов. При этом люди могли обращаться в периодическое издание с информацией о проблемах на железнодорожном транспорте, например, о сервисе на железнодорожных станциях. «На станции Воркута негде отдохнуть пассажиру, негде посидеть. Зал ожидания грязный, холодный, неприветливый, нет даже примитивной скамейки. Зима. Морозы доходят до 40—50 градусов. А пассажиры, особенно женщины с грудными детьми, ютятся в таком помещении в ожидании поезда» (1947. № 17. С. 1). При этом реальные проблемы заключенных игнорировались газетой, она лишь создавала образ работы с читателями, на первом месте для редакции по-прежнему оставалось продвижение идей и решений коммунистической партии, выполнение и перевыполнение производственного плана.

В 1947 году ответственным редактором «За полярную магистраль» был В.И. Комаров, и.о. ответственного редактора с декабря был Л.И. Любаев, заместителем ответственного редактора была А.С. Кромина. Всего в 1947 году вышел 141 номер газеты «За полярную магистраль».

В 1948 году основной задачей для производственников советского государства была необходимость выполнить пятилетку за четыре года, на это агитировала своих читателей многотиражная газета «За полярную магистраль»: «Задача состоит в том, чтобы дело организации отличной работы железнодорожников по перевозке грузов взяли под неослабный контроль партийные организации. Размах социалистического соревнования за выполнение пятилетки в четыре года…» (1948. № 3. С. 1).

В 1948 году в периодическом издании «За полярную магистраль» стали бороться не только с простоями на производстве и невыполнением плана, но еще и с формализмом в социалистическом соревновании и браком. В газете подчеркивалось, что «у нас есть все возможности выполнять план перевозок, изо дня в день наращивать темпы сдачи печорского угля. Задача заключается в том, чтобы изжить брак и аварии на дороге, поддержать развернувшееся патриотическое движение машинистов, диспетчеров, вагонников, дви-

женцев за выполнение пятилетки в четыре года, изгнать формализм из социалистического соревнования…» (1948. № 7. С. 1).

В 1948 году ответственным редактором газеты «За полярную магистраль» был В.И. Комаров, и.о. ответственного редактора были А.С. Кромина, А.А. Попов, заместителем ответственного редактора Л.И. Любаев. Всего в 1948 году вышло 143 номера газеты «За полярную магистраль».

В первом номере многотиражной газеты «За полярную магистраль» за 1949 год подводились итоги за 1948 год, говорилось об успехах и просчетах производственников ИТЛ, отмечались поименно передовики производства. «В работе отличились начальники и прорабы подразделений тт. Сабенко, Останин, Гореликов, Эмих, Ильин, Беляев, Рыжков, Альперин, Зверев и ряд других. Они правильно использовали имеющиеся ресурсы и добились досрочного выполнения годовых планов» (1949. № 1. С. 1).

16 января 1949 года был днем выборов в народные суды, поэтому во многих заметках, помещаемых в газете «За полярную магистраль», речь шла об агитации избирателей и о подъеме производственных показателей в честь дня выборов. На страницах периодического издания кандидаты представляли свои предвыборные программы избирателям. «В своей работе, — говорит Лидия Сергеевна, — я буду постоянно помнить, какие высокие требования предъявляют партия и советское правительство к советским судьям. Товарищ Сталин, определяя, каким должен быть народный судья, сказал: “Судьи должны быть чисты, безукоризненны и беспощадны в своей правде…”» (1949. № 5. С. 1).

В начале 1949 года коллектив железнодорожников Северо-Печорской магистрали «…включился в социалистическое соревнование в ознаменование 31-й годовщины Советской Армии и обязался досрочно выполнить план углеперевозок и перевозки грунта» (1949. № 9. С. 1).

Ход этого социалистического соревнования также прослеживался на страницах газеты «За полярную магистраль». Кроме того, в газете звучали призывы к досрочному выполнению годового производственного плана.

В газете «За полярную магистраль» в 1949 году говорилось о необходимости мобилизации людских и материальных ресурсов, о ведении систематической работы с рационализаторами и изобретателями, важности направлять «их творчество на решение таких конкретных задач, как лучшее использование имеющегося оборудования, экономия сырья, материалов, усовершенствование технологических процессов, создание новых производительных приспособлений» (1949. № 12. С. 1).

Но при этом в газете отмечалось, что существует проблема в определении правильного вознаграждения рационализаторам. Это делалось для того, чтобы с минимальными денежными и техническими затратами выполнять и перевыполнять производственный план.

В 1949 году и.о. ответственного редактора в газете «За полярную магистраль» была А.С. Кромина, с мая — ответственный редактор, заместителями ответственного редактора были Л.И. Любаев, А.А. Попов, заместителем редактора — О.Н. Вишневская. Всего в 1949 году вышло 99 номеров газеты «За полярную магистраль».

В 1950 году в многотиражной газете «За полярную магистраль» боролись с формализмом в социалистических соревнованиях. В периодическом издании отмечалось, что хозяйственные, партийные профсоюзные организации призваны повседневно заботиться о благосостоянии трудящихся и удовлетворении их нужд, поэтому нужно было обеспечить контроль за работниками торговли, коммунально-бытовых и культурных организаций. В газете «За полярную магистраль» отмечалась необходимость развивать социалистическое соревнование линейными и местными комитетами «… среди работников столовых, магазинов за внедрение культурной советской торговли, за высококачественное приготовление пищи и образцовое обслуживание потребителя. Оживить работу бытовых комиссий, привлечь общественность и с ее помощью навести порядок в жилищных и бытовых вопросах жизни наших поселков и города» (1950. № 32. С. 1). Заключенные не были заинтересованы в участии в социалистическом соревновании, для них не было предусмотрено никаких льгот или поощрений в случае победы, их обязывали участвовать в нем. Поэтому их стали призывать участвовать с помощью лозунгов на страницах газеты, но это также не было эффективным.

12 марта 1950 года был днем выборов в Верховный Совет СССР, многие статьи и заметки в «За полярную магистраль» агитировали читателей газеты участвовать в выборах и голосовать за достойных кандидатов. Все средства политической агитации были направлены на службу избирательной кампании, на досрочное выполнение государственных производственных планов. 17 декабря прошли выборы в местные Советы депутатов трудящихся. В газете «За полярную магистраль» описывалась избирательная кампания и то, как проходило голосование в день выборов. «Рано поднялись в этот день избиратели дома № 33 Октябрьской улицы. Ими владело горячее желание идти первыми на избирательный участок и отдать голос за своих кандидатов в местные Советы — верных сынов и дочерей Родины. В шесть часов все уже были на ногах и организованно, вместе со своим агитатором В. Стрекаловским, с песнями направились к Дому культуры на избирательный участок» (1950. № 93. С. 1).

В 1950 году ответственным редактором газеты «За полярную магистраль» была А.С. Кромина, заместителем редактора была О.Н. Вишневская. Заместителями ответственного редактора были П.Н. Филин, А.А. Попов. Всего в 1950 году вышло 96 номеров газеты.

18 февраля 1951 года проходили выборы в Верховные Советы РСФСР от Коми АССР, им были посвящены многие заметки в «За полярную магистраль» в этом году, также в газете звучали призывы ознаменовать предстоящие выборы новыми успехами в труде и участии в социалистическом соревновании за досрочное выполнение плана первого квартала 1951 года. Для агитации избирателей в периодическом издании публиковались речи разных сотрудников ИТЛ, в том числе и учительницы. «…До революции это был район почти сплошной неграмотности, грамотного населения было около 13 процентов. Теперь это район сплошной грамотности. Работает 3 средних, 14 неполносредних и 34 начальных школ. В школах учится свыше 7 тысяч детей рабочих, колхозников и служащих… Мы, работники просвещения, 18 февраля 1951 года все, как один, будем голосовать за товарища Сталина и его верных соратников тт. Молотова и Ворошилова, а также за тов. Халесова» (1951. № 8. С. 1).

В 1951 году ответственным редактором газеты «За полярную магистраль» была А.С. Кромина. Всего в 1951 году вышло 94 номера этого периодического издания.

В 1952 году наряду с производственной темой в многотиражную газету «За полярную магистраль» был включен вопрос о повышении идейно-политического уровня коммунистов, марксистско-ленинской сознательности работников, об учебе коммунистов. «…В центре внимания партийных организаций, безусловно, должны стоять вопросы повышения идейно-теоретического уровня пропагандистской работы. Всю работу надо строить так, чтобы она теснейшим образом увязывалась с повседневной практикой коммунистического строительства, решительно бороться против начетничества…» (1952. № 3. С. 1).

При этом порицалась некачественная работа трудящихся, брак на производстве. «Нельзя дальше терпимо относиться к фактам бракодельства, допускаемых на стройплощадках, где старшими прорабами тт. Рубин, Семенов, Останин и технорук завода т. Утробин. В первом квартале по вине этих руководителей допущены неоднократные случаи бракодельства. Все это говорит о потере ими чувства ответственности за порученную работу» (1952. № 23. С. 1).

В 1952 году ответственным редактором «За полярную магистраль» была А.С. Кромина, заместителями ответственного редактора были С.И. Доросевич, Г.П. Набоков. Всего в 1952 году вышло 96 номеров многотиражной газеты «За полярную магистраль».

В 1953 году одной из важных тем многотиражной газеты «За полярную магистраль» была темы работы с кадрами, борьбы с бюрократическим отношением к людям. «Факты говорят о том, что отдельные наш руководители мало проявляют заботы о воспитании кадров, о правильном их использовании, не изучают людей, с которыми они работают. Примеров бездушного отношения к специалистам, особенно молодым, можно привести более чем достаточно. Они имеют место и в предприятии т. Потапова, и на лесокомбинате, и в наших сельхозах. Эти пороки присущи не только руководителям низовых предприятий и участков, но и отделам управления» (1953. № 4. С. 1). Данные заметки создавали иллюзию того, что коммунистическая партия стремится работать с людьми в лагерях, реализовывать их потребности.

В № 34 от 6 мая 1953 года в «За полярную магистраль» говорилось о важности периодической печати в советском государстве, т. к. она сплачивала народ, отмечалась необходимость увеличить количество корреспондентов в многотиражной газете, оценивалась работа стенных газет в Печорском ИТЛ. «Повседневно растить армию корреспондентов, пишущих в многотиражную газету, оказывать деловую практическую помощь редколлегиям стенных газет — важнейшая задача не только редакции многотиражной газеты, но и наших партийных организаций. К нашему стыду, у нас есть еще редколлегии, выпускающие номера стенных газет в лучшем случае по большим праздникам…» (1952. № 34. С. 1).

В 1953 году ответственным редактором «За полярную магистраль» была А.С. Кромина, заместителем ответственного редактора был П.В. Колосов.

Таким образом, многотиражная газета «За полярную магистраль» была лагерным периодическим изданием, органом Политического отдела Печорского железнодорожного строительства. Она выходила с 1941 года, сохранились номера до 1953 года. Во многотиражной газете проводилась агитационно-массовая работа с трудящимися лагеря, в ней контролировалась производственная работа в ИТЛ, социалистические соревнования, часто публиковалась информация о выборах. Несмотря на демонстрацию работы с читателями, личность заключенного, его потребности игнорировались в газете «За полярную магистраль».

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. За полярную магистраль. 1942. № 10. № 33, № 45; 1943. № 3, № 7; 1944. № 1, № 3; 1945. № 1, № 4, № 13; 1946. № 37; 1947 № 13—14, № 16, № 17; 1948. № 3, № 7; 1949. № 1, № 5, № 9, № 12; 1950. № 32, № 93; 1951. № 8; 1952. № 3, № 23, № 34; 1953. № 4.

2. Рогачев М.Б. Лагеря Коми АССР в годы войны // Великая Отечественная война в документах и воспоминаниях: материалы науч.-практич. конф. Сыктывкар, 2001.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Заключенные на стройках коммунизма. ГУЛАГ и объекты энергетики в СССР. Собрание документов и фотографий. М., 2008.

2. Зубкова Е.Ю. Послевоенное советское общество: политика и повседневность. 1945—1953. М., 1999.

3. Полярная магистраль / под общ. ред. Т.Л. Пашковой. М., 2007. 448 с.

4. Связь времен / науч. ред. И.Л. Жеребцов. Сыктывкар, 2000.

5. Северо-Печорский железнодорожный лагерь НКВД—МВД СССР (Печжелдорлаг, Печорлаг). 1940—1950 гг. Сыктывкар, 2016.

REFERENCES

1. Zakljuchennye na strojkah kommunizma. GULAG i ob#ekty jenergetiki v SSSR. Sobranie dokumentov i fotografij. M., 2008.

2. Zubkova E.JU. Poslevoennoe sovetskoe obshhestvo: politika i povsednevnost'. 1945—1953. M., 1999.

3. Poljarnaja magistral' / pod obshh. red. T.L. Pashkovoj. M., 2007. 448 s.

4. Svjaz' vremen / nauch. red. I.L. ZHerebcov. Syktyvkar, 2000.

5. Severo-Pechorskij zheleznodorozhnyj lager' NKVD—MVD SSSR (Pechzheldor-lag, Pechorlag). 1940—1950 gg. Syktyvkar, 2016.

Рецензент:

Рогачев М.Б., канд. ист. наук, председатель правления Коми республиканского благотворительного общественного фонда жертв политических репрессий «Покаяние» (г. Сыктывкар)