
<https://doi.org/10.18778/1644-857X.24.02.05>

MANARA CH. KALYBEKOVA

INSTYTUT HISTORII I ETNOLOGII IM. CH.CH. WALICHANOWA W ALMATY /

CH.CH. VALIKHANOV INSTITUTE OF HISTORY AND ETHNOLOGY IN ALMATY, KAZAKHSTAN

 <https://orcid.org/0000-0001-5194-6136>

NADEZHDA A. KUBIK

PAŃSTWOWE ARCHIWUM OBWODU PAWŁODARSKIEGO, KAZACHSTAN /

STATE ARCHIVE OF PAVLODAR REGION, KAZAKHSTAN

 <https://orcid.org/0000-0002-6950-128X>

Pociąg mostowy nr 102. O problemie przymusowego wykorzystania zasobów pracy w ZSRR w latach 1941–1947 (na przykładzie inwestycji w Pawłodarze)

ABSTRACT

Bridge Train No. 102. On the Issue of Forced Use of Labour Resources in the USSR between 1941 and 1947 (Based on the Example of the Investment in Pavlodar)

The article discusses one of the key industrial facilities in the Pavlodar region, namely the construction of a bridge across the Irtysh river, which ensured the transportation of coal from the Ekibastuz coal deposit and the comprehensive development of the richest deposits of non-ferrous, rare, and other metals at the Maikainzoloto plant. The study also highlights the use of forcibly mobilised labour resources in its construction. Labour mobilisation provided industry with additional labour and, in wartime conditions, allowed the country to solve the problem of personnel shortages in the most complex and hazardous industries: the mining and oil refining industries, the construction of railways, etc. For the Labour Army members themselves, it turned out to be a violation of the norms of humanity and civil rights since they were deprived of the right to freely choose



© by the author, licensee University of Lodz – University of Lodz Press, Lodz, Poland. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution license CC-BY-NC-ND 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

Funding Information: Yes. **Conflicts of interests:** None. **Ethical Considerations:** The Authors assure of no violations of publication ethics and take full responsibility for the content of the publication. **Declaration regarding the use of GAI tools:** not used

Received: 2025-07-08. Verified: 2025-07-09. Revised: 2025-09-20. Accepted: 2025-09-30

their place of residence or occupation. The article describes the working conditions, settlement regime, household, and food supply of labour army workers and their contribution to the construction of the most important industrial facility of the republic.

Keywords: World War II, Labour Army, labour column, construction, bridge, repression

STRESZCZENIE

Artykuł dotyczy budowy jednego z kluczowych obiektów obwodu pawłodarskiego – mostu przez rzekę Irtysz, który zapewnił transport węgla ze złoża Ekibastuz i kompleksowe zagospodarowanie najbogatszych złóż metali nieżelaznych, rzadkich i innych w kombinacie „Majkainzolo”. Traktuje także o wykorzystaniu w jej trakcie przymusowo zmobilizowanych zasobów pracy. Mobilizacja siły roboczej zapewniła przemysłowi dodatkową pomoc, a w warunkach wojennych umożliwiła krajowi rozwiązanie problemu niedoborów kadrowych w najtrudniejszych i najbardziej szkodliwych gałęziach przemysłu: w górnictwie, petrochemii, przy budowie linii kolejowych itp. Dla wcielonych do Armii Pracy okazało się to naruszeniem norm człowieczeństwa i praw obywatelskich, gdyż zostali pozbawieni prawa do swobodnego wyboru miejsca zamieszkania i zawodu. W artykule opisano warunki pracy, reżim osiedlenia, sytuację bytową i zaopatrzenie w żywność pracowników (*trudarmiejców*), ich wkład w budowę najważniejszego obiektu przemysłowego republiki kazachskiej.

Słowa kluczowe: II wojna światowa, Armia Pracy, kolumna robocza, budowa, most, represje

W okresie Wielkiej Wojny Ojczyźnianej Kazachstan, dysponując potężną bazą paliwowo-energetyczną, odegrał w ramach ZSRR kluczową rolę w zaopatrzeniu frontu. W tamtych latach znacząco wzrosła produkcja, budowano linie kolejowe, fabryki, kopalnie i inne obiekty o strategicznym znaczeniu. W pierwszych miesiącach wojny перебазowano do Kazachstanu wielkie przedsiębiorstwa hutnictwa metali nieżelaznych oraz przemysłów lekkiego, spożywczego i tekstylnego z zagrożonych przez armie niemieckie rejonów Rosji, Ukrainy i Białorusi.

W celu zapewnienia siły roboczej dla nowych inwestycji, uchwaliła Państwowy Komitet Obrony ZSRR (PKO)¹ nr 322 z 29 czerwca 1941 r. utworzono samodzielne bataliony, które decyzyjną PKO

¹ Państwowy Komitet Obrony ZSRR utworzony 30 VI 1941 r. był podczas Wielkiej Wojny Ojczyźnianej nadzwyczajnym, najwyższym organem kierowania krajem. Dysponował pełnią władzy wojskowej, politycznej i gospodarczej. Jego decyzje

z 11 września 1941 r. zostały przeorganizowane w robocze oddziały i kolumny. Równolegle z PKO organizacją batalionów budowlanych zajmował się Komisariat Ludowy Spraw Wewnętrznych (NKWD) ZSRR. Rozkazem tegoż resortu z 26 września 1941 r. transformowano je w kolumny robocze i pozbawiono zaopatrzenia intendenckiego.

Aby zagwarantować siłę roboczą na budowach, decyzją PKO utworzono specjalne jednostki konstrukcyjno-montażowe, skompletowane z wykorzystaniem bazy trustów budowlanych. Personel tych nowych jednostek tworzyły bataliony budowlane (*strojbataliony, strojbaty*), do których mobilizowano mężczyzn w wieku poborowym.

W związku z reorganizacją tych batalionów w kolumny robocze, zmieniły się także źródła ich uzupełniania – zaczęto je kompletować spośród ludności cywilnej. We wrześniu 1941 r., kiedy bataliony budowlane NKWD przeorganizowano w kolumny robocze², w ZSRR przystąpiono do tworzenia Armii Pracy (*trudarmii*)³.

Na wiosnę 1942 r. PKO wstrzymał tworzenie przez Komisariat Ludowy Obrony (KLO)⁴ roboczych kolumn oraz przekazywanie ich do resortów gospodarczych, zobowiązując te drugie do samodzielnego

były wiążące dla wszystkich obywateli, organizacji i instancji władzy. Na jego czele stał Józef Stalin.

² *Iz istorii dieportacyj. Kazachstan. 1939–1945 gg. Sbornik dokumentow*, t. III, Sost. Ż.T. Bajkasz, Je.M. Gribanowa, M.T. Żyłgiełdinow, Je.W. Czilikowa (otw.), Almaty 2019, s. 225.

³ Termin ten nie występował wtedy w oficjalnych dokumentach. Armia Pracy (*Trudowaja armija*) istniała już w Rosji Radzieckiej w latach 1920–1922, kiedy to czasowo wykorzystywano wojsko w odbudowie gospodarki. Zmilitaryzowany obowiązek pracy przywrócono w 1941 r. Stał się on specyficzną formą represji wobec niektórych obywateli ZSRR (i innych krajów). Trafiali tam także ci, którzy, np. ze względu na stan zdrowia, byli niezdolni do służby w armii czynnej. Faktyczna sytuacja *trudarmiejców* stawiała ich na jednym poziomie z więźniami. Formacja ta została rozwiązana w 1947 r. [przyp. tłum.].

⁴ KLO – Komisariat Ludowy Obrony ZSRR. Nazwa resortu wojskowego ZSRR w latach 1934–1946. Realizował on zadania związane z obronnością kraju: opracowywał plany rozwoju, budowy i uzbrojenia Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej; zajmował się organizacją wszystkich sił lądowych, morskich i powietrznych; zarządzał ich szkoleniem bojowym i politycznym oraz operacyjnym wykorzystaniem. Dnia 19 VII 1941 r. komisarzem ludowym obrony ZSRR został J.W. Stalin, który 8 VIII 1941 r. objął także stanowisko Naczelnego Wodza Sił Zbrojnych ZSRR. Natomiast 1 II 1944 r., w związku z przyjęciem przez Radę Najwyższą ZSRR ustawy o utworzeniu formacji wojskowych republik związkowych, KLO ZSRR został przekształcony z ogólnozwiązkowego w związkowo-republikański. Odtąd każda republika związkowa miała prawo posiadania własnych formacji wojskowych.

zapewnienia sobie siły roboczej. NKWD otrzymał prawo tworzenia kolumn roboczych z określonych kategorii obywateli radzieckich. Jednocześnie kontynuowano mobilizację osób podlegających obowiązkowi służby wojskowej na front pracy za pośrednictwem wojskowych komend uzupełnień, a NKWD brał udział w tworzeniu kolumn roboczych.

Praktyka wykorzystywania ludności cywilnej do pracy w trybie przymusowym była realizowana na mocy nadzwyczajnych przepisów okresu wojennego. Początkowo w ten sposób wojskowe komendy uzupełnień mobilizowały Niemców radzieckich, a także Finów, Rumunów, Węgrów i Włochów – obywateli ZSRR, tytularne narodowości wroga. Oprócz wskazanych grup skierowano do Armii Pracy i inne osoby, zakwalifikowane jako „niepewne”, „nieprawomyślne”. Masowej przymusowej mobilizacji podlegała ludność Uzbekistanu, Turkmenii, Kazachstanu, Czuwaszji, Mordwy, represjonowani Polacy, mieszkańcy Zachodniej Ukrainy, Białorusi i Nadbałtyki. Do kolumn roboczych byli kierowani także: mający krewnych za granicą oraz znajdujących się w okrażeniu lub w niewoli; posiadacze niemieckich przepustek na przekroczenie linii frontu; ci, którzy zniszczyli swoje wojskowe i partyjne dokumenty, którzy mieli powiązania z dezterami lub usiłujący zdezerterować; specjaliści osiedleńcy i repatrianci⁵. W późniejszym czasie mobilizacja siły roboczej dotknęła szersze kręgi ludności: poborem na front pracy objęto podlegających obowiązkowi służby wojskowej, niepracujących obywateli, niezależnie od ich narodowości czy statusu „prawomyślności”.

P.W. Lefler wspominał: „Skład narodowy [*trudarmii* – przyp. tłum.] to głównie Niemcy. Ale byli też Ukraińcy, byli Rosjanie (z Kalinina⁶ i Tichwina), byli Uzbegy i Chińczyk z Pawłodaru, Gosha Vyan-Yun-San. Był nawet Mongoł, którego wszyscy nazywali po prostu Jurek”⁷.

W związku z tym, że *trudarmiejców* zarejestrowano w systemie ewidencji GUŁagu⁸, a nie w Wydziale Osiedli Specjalnych NKWD, wszystkie dokumenty dotyczące Armii Pracy klauzulowane były swego czasu jako „tajne” i „ściśle tajne”. Rozmieszczanie batalionów

⁵ W.M. Kiryłłow, *Istorijskij rijskij w Niżnietagilskom riejonie Urała, 1920-ie – naczało 50-ch gg.*, Niżnij Tagił 1996, s. 8–17.

⁶ Obecnie Twer [przyp. tłum.].

⁷ P.W. Lefler, *Zapiski trudarmiejca*, „Gesellschaft”, 11 I 2022, s. 7.

⁸ GUŁag – Gławnoje uprawlenije isprawitielno-trudowych lagieriej i kolonij (ros.) – Zarząd Główny Poprawczych Obozów i Kolonii Pracy NKWD ZSRR [przyp. tłum.].

roboczych odbywało się w odrębnych punktach obozowych GUŁa-gu, otoczonych zasiekami z drutu kolczastego i strzeżonych przez ochronę. Regulamin tych punktów oparto na przepisach, które obowiązywały w strefach dla więźniów: wyjście było możliwe tylko za przepustkami, po porannej i wieczornej kontroli stanu osobowego, lub w grupie w szyku. Za naruszenie przepisów wewnętrznych, za niewykonanie poleceń i rozporządzeń dowódców oddziałów i brygadzystów, za niewypełnienie norm produkcyjnych, za naruszenie przepisów BHP, uszkodzenie sprzętu i narzędzi, niszczenie narzędzi lub mienia obozowego – na *trudarmiejców* nakładano następujące kary: upomnienie i ostrzeżenie, nagana przed frontem, grzywna, skierowanie do najcięższej pracy fizycznej, areszt dyscyplinarny do 20 dni, ścisły areszt do 10 dni z potrąceniem za ten czas wynagrodzenia ukaranego, przekazanie sprawy do sądu itp.

Wcielenie do Armii Pracy stanowiło szczególną formę represji. Z jej pomocą kierownictwo polityczne państwa zapewniało przemysłowi dodatkową siłę roboczą i stworzyło reżim specjalnej izolacji dla wszystkich kontyngentów obywateli zaliczonych do kategorii „nieprawomyślnych”. W warunkach czasu wojennego pozwoliło to krajowi rozwiązać problem zapewnienia pracowników dla najcięższych i najbardziej szkodliwych rodzajów produkcji w górnictwie, w przemyśle petrochemicznym, przy budowie linii kolejowych itp.

Dla *trudarmiejców* była to powtórna przymusowa migracja na tereny oddalone od miejsc rozmieszczenia ich rodzin, do rejonów wyznaczonych im przez państwo w celu przymusowego wykorzystania ich tam do pracy. A ta odbywała się z naruszeniem norm człowieczeństwa i praw obywatelskich, gdyż pomimo formalnego rozciągnięcia na nich przepisów prawa cywilnego i prawa pracy, zostali faktycznie pozbawieni swobodnego wyboru miejsca zamieszkania czy zawodu.

* * *

Według informacji tymczasowego komisarza wojennego Kazachskiej SRR, od początku Wielkiej Wojny Ojczyźnianej do 1 maja 1945 r. zmobilizowano do kolumn roboczych – spośród rezerwistów, podlegających obowiązkowi służby wojskowej, i poborowych – 53 965 osób, do pracy w przemyśle 71 977 Niemców i Niemek oraz 125 053 specjalnych przesiedleńców NKWD⁹.

⁹ *Iz istorii dieportacyj. Kazachstan...*, s. 34.

Jedną z ważnych inwestycji obwodu pawłodarskiego, w której znaczną część siły roboczej stanowili *trudarmiejcy*, była budowa mostu kolejowego przez rzekę Irtysz. Konieczność zagospodarowania złoża węgla Ekibastuz¹⁰, uznawanego za drugie najważniejsze i największe zagłębienie węglowe w Kazachstanie, wynikała z jego ogromnego znaczenia gospodarczego. Miało bowiem stać się przyszłym dostawcą węgla energetycznego do wschodniosyberyjskich obwodów ZSRR: dla Irtyskiego Przedsiębiorstwa Transportu Wodnego i Omskiej Kolei Żelaznej, a także zapewnić koks dla przemysłu metalurgicznego Kazachstanu. W tej sytuacji pilnym zadaniem stało się przyspieszenie budowy odcinka linii kolejowej łączącego Ekibastuz z Pawłodarem.

Postawienie mostu przez rzekę Irtysz było ważnym etapem rozpoczętej jeszcze w 1940 r. budowy linii kolejowej Akmołińsk¹¹ – Pawłodar o długości 440 km – części Magistrali Stalinowsko-Magnitogorskiej¹². Realizowano ją na mocy decyzji Państwowego Komitetu Obrony z dnia 25 listopada 1941 r. nr 961s i z 27 listopada 1941 r. nr 962¹³.

Główne prace były skoncentrowane na odcinku Pawłodar–Ekibastuz, w celu uzyskania możliwości eksploatacji wspomnianego złoża węgla. We wspólnej uchwale Pawłodarskiego Obwodowego Komitetu Wykonawczego i Obwodowego Komitetu Komunistycznej Partii (bolszewików) Kazachstanu z dnia 16 stycznia 1942 r. „O wykonaniu dyrektywy PKO oraz rozkazu nr S-657/u komisarza ludowego komunikacji Łazarza M. Kaganowicza w sprawie budowy magistrali kolejowej nr 27” mówi się o jej „wyjątkowo ważnym znaczeniu politycznym i obronnym”¹⁴ dla dalszego rozwoju i wzrostu produkcji przemysłowej oraz rolnictwa Kazachstanu. W szczególności dotyczyło to obwodu pawłodarskiego poprzez stworzenie

¹⁰ Ekibastuz – miasto na południowy zachód od Pawłodaru, w północno-wschodnim Kazachstanie [przyp. tłum.].

¹¹ Obecnie miasto to nosi nazwę Astana [przyp. tłum.].

¹² Magistrala Stalinowsko-Magnitogorska była jedną z najważniejszych inwestycji komunikacyjnych radzieckiej trzeciej pięciolatki (1938–1942). Miała zapewnić przewóz węgla koleją ze złóż kuźnieckiego i karagandzkiego, m.in. do hut w Magnitogorsku. Jej trasa wiodła ze Stalińska (obecnie Nowokuźnieck w obwodzie kemerowskim w Rosji) przez Barnauł, Kułundę (do tego miasta docierała już kolej), Pawłodar, Akmołińsk, Jesil, do węzła Kartaly, skąd prowadziła linia kolejowa do Magnitogorska [przyp. tłum.].

¹³ Państwowe Archiwum Obwodu Pawłodarskiego [dalej: PAOP], fond [f.] 3-p, opis [op.] 1, dzieło [d.] 504, k. 10.

¹⁴ Most przez rzekę Irtysz był częścią tej magistrali.

w nim możliwości organizacji i wydobycia węgla w Zagłębiu Eki-bastuskim oraz kompleksowego zagospodarowania najbogatszych złóż metali kolorowych, rzadkich i innych kombinatu Majkainzolo¹⁵. Oprócz transportu węgla i złota nowa linia kolejowa stwarzała ogromne perspektywy dla przemysłu ze względu na obecność w bezpośrednim jej sąsiedztwie złóż cynku, miedzi, molibdenu, jak również pokładów wysokiej jakości piasku i soli.

Budowę mostu rozpoczęto w lutym 1941 r.¹⁶ od żmudnych, niezauważalnych dla osób postronnych, prac kesonowych pod wodą. W miejscu, gdzie opuszczano kesony, ustawiono granitowe podstawy i prowadzono montaż przęsł.

Budowniczowie mostu mieli do dyspozycji różne maszyny i urządzenia elektryczne. Park samochodowy stanowiło osiem mocno wyeksploatowanych ciężarówek, których naprawę utrudniał brak części zamiennych¹⁷.

W piśmie Zarządu Budowy Kolei Komisariatu Ludowego Komunikacji ZSRR do sekretarza Pawłodarskiego Obwodowego Komitetu Partii Komunistycznej (bolszewików) Kazachstanu Anatolija Fomicza Moisiejewa oraz do przewodniczącego Obwodowego Komitetu Wykonawczego w Pawłodarze Chamita Temirchanowa z dnia 7 lipca 1941 r. informowano, że pierwszoplanowym zadaniem na rok 1941 jest budowa podpór mostu przez rzekę Irtysz z odsypaniem prawobrzeżnego podejścia w celu zapewnienia do wiosny 1942 r. połączenia kolejowego przez rzekę – dla szerokiego rozwinięcia robót na całej linii¹⁸.

Wybuch wojny nie przerwał budowy. Problem deficytu materiałów próbowano rozwiązać na szczeblu lokalnym poprzez oszczędności. Okólnik Mostotrustu¹⁹ z 27 sierpnia 1941 r. stwierdzał: „W warunkach wojennych kwestia gospodarnego zużycia drutu i wszystkich materiałów, których dotkliwie brakuje, jest szczególnie

¹⁵ Majkainzolo – jedno z wiodących przedsiębiorstw w środkowym Kazachstanie. Założone w 1932 r. Zajmuje się wydobyciem i przetwarzaniem złotonosnych rud piritowo-polimetalicznych. W czasie Wielkiej Wojny Ojczyźnianej było trzecim co do wielkości przedsiębiorstwem górniczym w Kazachstanie. Wydobytą rudę towarową przetwarzało w swoich zakładach wzbogacania, a pozostałą jej część ekspediowało jako topniki zawierające złoto do zakładów metalurgicznych na Uralu i w Kazachstanie.

¹⁶ PAOP, f. 646, op. 1, d. 210, k. 20.

¹⁷ *Ibidem*, f. 231, op. 1, d. 1, k. 98.

¹⁸ *Ibidem*, f. 646, op. 1, d. 180, k. 265.

¹⁹ Mostotrust specjalizuje się w budowie i przebudowie mostów drogowych, kolejowych, miejskich, a także dróg i innych obiektów inżynierskich [przyp. tłum.].

aktualna [...]. Mostotrust w 1941 roku powinien zapewnić realizację planu produkcyjnego bez dodatkowych środków, a wyłącznie poprzez lokalne oszczędności w materiałach i optymalizację organizacji robót [...]. Należy natychmiast osobiście zająć się kwestią opracowania konkretnych kroków w celu oszczędzania metalu, drutu, drewna [...]. Zastępca naczelnika Mostotrustu Szach²⁰.

Główne prace przy budowie mostu (kesonowe, betonowe) rozpoczęły się 1 stycznia 1942 r., jednak od czerwca 1942 r., w związku z zakłóceniami w dostawach materiałów (cement, drewno), zostały wstrzymane.

Od 26 stycznia 1942 r. na mocy zarządzenia nr 1 naczelnika budowy Dmitrija Iwanowicza Wiazgina, zgodnie z telegraficzną dyrektywą Mostotrustu, obiekt „Budowa mostu przez rzekę Irtysz” otrzymał nazwę „Budowa 102”²¹.

Zakłócenia w dostawach materiałów spowodowały, że na dzień 1 listopada 1942 r. zaawansowanie budowy mostu wynosiło zaledwie 38,5%. W 1942 r. ekipa pociągu mostowego²² wykonała prace przy rekonstrukcji mostów kolejowych przez rzeki Kołuton i Iszym na linii kolejowej Akmolińsk–Kartały oraz zbudowała nowy drewniany most na 639. jej kilometrze, co zapewniło normalny ruch kolejowy na całej magistrali.

Aby zmniejszyć rozmiary przekroczenia kosztorysu z powodu długich przestojów i utrzymać kolektyw pracowniczy, załoga Budowy 102 – na polecenie pawłodarskich obwodowych władz – wykonywała dla miasta szereg robót budowlanych oraz produkowała i remontowała części dla rolnictwa. Kontrola inwestycji, przeprowadzona w maju 1943 r., wykazała, że zatrudnieni tam pracownicy byli – na polecenie Mostotrustu – stale gdzieś rozsyłani, przez co zaistniała groźba stopniowego rozpadu załogi.

Sekretarz Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii (bolszewików) Kazachstanu ds. transportu Gabit Anabajewicz Kadyrbekow uważał, że budowę mostu, podobnie jak całej linii Akmolińsk–Pawłodar, trzeba kontynuować. Zwracając się w tej sprawie do komisarza ludowego komunikacji ZSRR Andrieja Wasiljewicza Chrulowa, prosił go o podjęcie niezbędnych kroków w celu prowadzenia nadal tychże prac²³.

²⁰ PAOP, f. 231, op. 1, d. 11, k. 61.

²¹ *Ibidem*, f. 231, op. 2-1, d. 3, k. 373.

²² Pociąg mostowy – specjalny typ pociągu z fachowcami zajmującymi się budową i naprawą mostów oraz wiaduktów [przyp. tłum.].

²³ PAOP, f. 3-p, op. 1, d. 498, k. 1-2.

W maju–czerwcu 1941 r. do Pawłodaru przybyli budowniczowie mostów i dotarli ciężarówkami. Aby rozmieścić ludzi, należało zbudować dla nich baraki mieszkalne oraz przyjąć i rozłokować kolumny robocze, formowane przez Wojskową Komendę Uzupełnień. Ogółem na budowie magistrali powinno być zakwaterowanych ponad 5000 osób, większość w rejonie kaganowickim. Niedaleko od realizowanej inwestycji wzniesiono całe miasteczko dla budowniczych mostu. Znajdowały się tam obiekty produkcyjne, pomieszczenia mieszkalne i gospodarcze, warsztaty (kesonowe, ciesielskie, betoniarskie itp.), a także garaż, magazyn, stołówka, ambulatorium itp.²⁴

Zasadniczy trzon kadry mostowców był stały. Tworzyło go kilkadziesięciu najlepiej wykwalifikowanych robotników, mających doświadczenie pracy przy budowie podobnych obiektów w innych regionach kraju. Na dzień 1 maja 1942 r. w skład załogi wchodziło: 38 pracowników inżynieryjno-technicznych, 33 biurowych, 27 cieśli, 32 fachowców kesonowych, 49 betoniarzy, 107 pracowników warsztatów mechanicznych oraz 173 robotników niewykwalifikowanych. Do ciężkich i niewymagających kwalifikacji prac budowlanych wykorzystywano Niemców z Armii Pracy.

Dnia 26 stycznia 1942 r. na budowę mostu przybyły pododdziały kolumn roboczych. W związku z tym nakazano wykonać odpowiednie prace przygotowawcze: urządzić pomieszczenia stołówki, zbudować bursę na lewym brzegu oraz latryny typu wojskowego²⁵.

Jak wynika ze wspomnień P.W. Leflera, rodziny licznych *trudarmiejców*, przypisanych do Budowy 102, mieszkaly w kołchozie im. Ernsta Thälmana w rejonie pawłodarskim. Najbardziej godnym zaufania spośród nich pozwolono odwiedzać swoich bliskich w wolne dni. Rowerem po polnej drodze jechali do nich ponad 50 km, co zajmowało większość czasu wyznaczonego na te odwiedziny²⁶.

„Żyliśmy stosunkowo swobodnie, to znaczy nie trzymano nas za drutami kolczastymi i mogliśmy poruszać się po określonym terenie leśnym. To ostatnie było dla nas bardzo ważne, bo tu i ówdzie mogliśmy najać się do wykopania piwnicy czy studni, przywieźć drewna na opał, narąbać i uzbierać go. Za te prace miejscowi stale płacili nam ziemniakami, mlekiem, cebulą. Naszym głównym pożywieniem niezmiennie była racja chleba, a latem – to, co znalazło się pod nogami”²⁷.

²⁴ *Ibidem*, f. 646, op. 1, d. 210, k. 20–20v.

²⁵ *Ibidem*, f. 231, op. 1, d. 3, k. 60.

²⁶ Ju. Pominow, *Most w buduszczeje*, „Zwiezda Priirtyszja”, 12 I 1995, № 4, s. 2.

²⁷ W.P. Lefler, *op. cit.*, s. 7.

Rozmieszczenie *trudarmiejców* na terenach wiejskich było podyktowane faktem, że upaństwowiona gospodarka nie radziła sobie z zadaniem zapewnienia żywności wszystkim potrzebującym. Dlatego przy Budowie 102 utworzono gospodarstwo pomocnicze, którego produkcja trafiała na front, a także służyła do premiowania przodowników pracy i stachanowców.

Przydziały zaopatrzenia dla osób z kolumn roboczych oraz oddzielnie zasoby specjalnego wyżywienia dla pracowników ke-sonowych przy budowie mostu przyznawał Komisariat Ludowy Handlu²⁸. Spisy uprawnionych do otrzymania kartek żywnościowych w listopadzie 1942 r. zawierały więc odrębne wykazy robotników i urzędników z Budowy 102 oraz odrębne *trudarmiejców*. W pierwszym z nich znalazły się nazwiska 444 osób. Spośród nich 305 robotnikom I kategorii przysługiwało prawo zakupu po 800 g chleba dziennie, 8 robotnikom II kategorii – po 600 g, a 29 urzędnikom – po 500 g (razem 342 kartki żywnościowe). Oprócz tego wydano 334 kartki dla osób pozostających na jakimś utrzymaniu oraz 353 dla dzieci. Jeśli chodzi o kartki na zakup artykułów przemysłowych, to wydano je dla 12 robotników, jednego urzędnika i 26 osób na jakimś utrzymaniu²⁹.

W drugim wykazie umieszczono nazwiska *trudarmiejców* (w przeważającej większości byli to Niemcy i Grecy, ogółem 233 osoby). 207 robotnikom I kategorii przyznano kartki na chleb i tyłuż – na artykuły spożywcze, 17 osób pozostających na utrzymaniu dostało kartki na zakup chleba, natomiast kartki dla dzieci – 11 osób³⁰.

W 1943 r. na budowie znajdowała się już znacznie mniejsza liczba *trudarmiejców*. Wykaz osób z pierwszego oddziału 1907. kolumny roboczej zawierał na dzień 10 maja 1943 r. 49 nazwisk³¹. Lista ta jest o tyle interesująca, że uwzględnia następujące dane: rok i miejsce urodzenia, przynależność partyjną, wykształcenie, specjalność cywilną, kategorię rejestracyjną, grupę rejestracyjną; odnotowuje, kto do jakiej kategorii wojskowej przynależy, numer i nazwę wojskowej specjalności w rejestracji, przez którą Wojskową Komendę Uzupełnień został zmobilizowany i kiedy, miejsce zamieszkania. Zapisy w rubryce „Miejsce urodzenia” pozwalają z grubsza ocenić, skąd Niemcy zostali deportowani do Kazach-

²⁸ PAOP, f. 646, op. 1, d. 210, k. 20–20v.

²⁹ *Ibidem*, f. 231, op. 2-1, d. 24, k. 59v.

³⁰ *Ibidem*, f. 231, op. 2-1, d. 24, k. 69v.

³¹ *Ibidem*, f. 231, op. 2-1, d. 36, k. 1–2.

stanu. Jako miejsca ich wysiedlenia podaje się: obwód saratowski, Autonomiczną Socjalistyczną Republikę Radziecką Niemców Powołża, Gruzijnską SRR, ukraińskie obwody: dniepropietrowski, charkowski, stalinowski (obecnie doniecki) i inne. Są też w wykazach osoby urodzone w obwodzie pawłodarskim, ale stanowią one mniejszość (7 nazwisk). W przypadku jednego *trudarmiejca* nie wskazano miejsca urodzenia.

Potrzebną liczbę niewykwalifikowanych robotników rekrutowano na miejscu, głównie spośród tamtejszej ludności, w drodze mobilizacji siły roboczej. Tak zatrudnieni nabywali specjalne umiejętności zawodowe bezpośrednio podczas pracy. Z raportu wiadomo, że – oprócz kadry robotników – na Budowie 102 pracował oddział żołnierzy w liczbie 276 osób. W związku z tym, że nie było wśród nich specjalistów w dziedzinie budowy mostów, profesjonalne przygotowanie oddziału odbywało się bezpośrednio w trakcie robót, w brygadach, gdzie rozdzielano żołnierzy między zawodowych mostowców³². Jednakże kolektyw ten nie był w stanie zapewnić rozwinięcia robót. Dlatego przeszedł teoretyczne i praktyczne doksztalcenie. Dzięki temu powstał nowy oddział 118 wyszkolonych żołnierzy do odbudowy obiektów, których można było posłać do wykonania każdego takiego zadania³³.

Odływ kadrowych pracowników z budowy mostu kolejowego przez rzekę Irtysz – w związku z angażowaniem ich w innych regionach Związku Radzieckiego – doprowadził do powstania na Budowie 102 deficytu wykwalifikowanej siły roboczej. Problem ten rozwiązywano w ten sposób, że tworzono rezerwę kadrową z miejscowej ludności, szkoląc gospodynie domowe i podrostków. Tylko w 1942 r. przeszkolono 59 nastolatków i 52 kobiety. Przy Budowie 102 zorganizowano specjalną szkołę FZO³⁴, do której mobilizowano podrostków i przygotowywano ich na robotników powszechnych zawodów, użytecznych przy budowie mostów³⁵.

W.K. Warenko został zmobilizowany do szkoły FZO nr 82 bezpośrednio z ławki w siódmej klasie w październiku 1943 r. A w kwietniu 1944 r., w grupie 26 takich jak on nastolatków – wtedy już ślusarzy mechaników, był skierowany do wojskowego pociągu

³² *Ibidem*, f. 231, op. 1, d. 6, k. 11.

³³ *Ibidem*, f. 231, op. 1, d. 6, k. 11–11v.

³⁴ FZO – *fabriczno-zawodskoje obuczenije* (ros.) – podstawowy typ szkoły zawodowej w ZSRR [przyp. tłum.].

³⁵ PAOP, f. 231, op. 1, d. 11, k. 2, 44.

nr 412, zajmującego się odbudową. Stacjonował w Homlu na Białorusi. Tam jego załoga została zaangażowana do budowy mostu kolejowego przez rzekę Soż (lewy dopływ Dniepru). Obiekt był wznoszony wprost pod niemieckimi nalotami bombowymi³⁶.

W kwietniu 1944 r. ze szkoły FZO wysłano do budowy mostu trzy osoby. Wszystkie zatrudniono według specjalności. Nie odnotowano przypadków ich dezercji ani nieusprawiedliwionych nieobecności w pracy. Zostały zakwaterowane w bursie ze świadczeniem usług bytowych, a wyżywienie zapewniono im w stołówce (na podstawie przydziałów kartkowych)³⁷.

Pomimo pewnego poluzowania w przemieszczaniu się, związane go z rozlokowaniem *trudarmiejców* na terenie wiejskim, na stanowiskach pracy panowała dyscyplina wojskowa i surowy porządek. Świadczą o tym następujące fakty. Oto w rozkazie komendanta pociągu mostowego nr 419 z 16 sierpnia 1943 r. zwrócono uwagę, że robocza brygada *trudarmiejców* w liczbie 48 osób była w istocie poza wszelkim oddziaływaniem polityczno-wychowawczym. W celu uregulowania tej kwestii rozkazano przenieść ją (od 17 sierpnia tamtego roku) pod zwierzchność pociągu mostowego, aż do odwołania. Obowiązki dowódcy tego oddziału powierzono komendantowi pociągu mostowego nr 419 Iljinowi, nakazując mu „wprowadzić w oddziale stan wojenny”. Ludzi przydzielono do prac w warsztacie stolarskim, w cechu mechanicznym, przy wyrębie lasu oraz w pomocniczym gospodarstwie rolnym. Natomiast 13 osób tymczasowo przeniesiono jako brygadę do Roboczej Kolumny nr 1³⁸.

Za dezercję z pracy ze wspomnianego pociągu wojskowego sprawę robotników S.A. Gorochova i N.I. Adamika z kolumny stolarskiej przekazano do rozpatrzenia przez Prokuraturę Wojskową irkuckiego odcinka Kolei Wschodniosyberyjskiej³⁹. Natomiast za pogwałcenie dekretu Prezydium Rady Najwyższej ZSRR z 26 czerwca 1940 r.⁴⁰ skierowano materiały dotyczące robotników Ja.W. Neu-

³⁶ Ju. Pominow, *op. cit.*, s. 2.

³⁷ PAOP, f. 231, op. 1, d. 2, k. 2.

³⁸ *Ibidem*, f. 231, op. 2-1, d. 35, k. 161.

³⁹ *Ibidem*, f. 231, op. 2-1, d. 35, k. 723.

⁴⁰ Zgodnie z tym dekretem dzień pracy robotników we wszystkich przedsiębiorstwach i instytucjach państwowych, spółdzielczych oraz społecznych został wydłużony z siedmiu do ośmiu lub z sześciu do siedmiu godzin, zaś dla urzędników i dla osób, które osiągnęły wiek 16 lat – z sześciu do ośmiu godzin. Jednocześnie wydłużono wszystkim tydzień roboczy z sześciu do siedmiu dni. Zatrudnionym zabroniono samowolnego odejścia z przedsiębiorstw i instytucji (i przejścia do

felda, I. Bullera oraz A.F. Ermysza do Pawłodarskiego Sądu Ludowego w celu pociągnięcia ich do odpowiedzialności karnej⁴¹.

Robotnicy Budowy 102 pracowali z dużym poświęceniem: o ile w 1941r. przy wznoszeniu mostu było 76 stachanowców i 81 szturmowców (przodowników pracy), to pod koniec pierwszego kwartału 1942 r. odpowiednio 145 i 98⁴². Najwyższą wydajność odnotowano w brygadzie F.M. Aduszkina, która, wykonując bardzo ciężką pracę, w kwietniu 1941 r. osiągnęła 140% normy, w maju – 151%, a w czerwcu – 150%⁴³.

„Moja brygada – wspominał jej szef A.I. Czepow – wykonywała wszystkie prace ciesielskie przy budowie mostu: przygotowywała rusztowania pod podpory, ogrzewane pomieszczenia, szalunki pod kesony itp. W razie konieczności przechodziliśmy na inne odcinki budowy. Przed wiosenną powodzią cieśle zazwyczaj stawiali się robotnikami kesonowymi, a następnie betoniarzami. Braliśmy także udział w montażu przeseł. Był czas, kiedy napięta sytuacja zmuszała nas, aby przez całe dni nie opuszczać swojego miejsca pracy – dawaliśmy wtedy z siebie wszystko, aby pomyślnie wykonać zadania”⁴⁴. Takie postawy doceniali zwierzchnicy. Na mocy zarządzenia kierownika budowy z dnia 23 marca 1943 r. najlepszych robotników nagrodzono dodatkowymi przydziałami mięsa wieprzowego. Na liście 71 przodowników pracy i stachanowców znalazło się wtedy dwóch *trudarmiejców*: Ja.Ja. Ott oraz A.Ja. Schmidt⁴⁵.

O stopniu zaangażowania w pracy niektórych *trudarmiejców*-budowniczych mostów, ale i o wykorzystaniu takich postaw, wymownie świadczy rozkaz personalny nr 2 z dnia 26 grudnia 1946 r. Czytamy tam m.in.: „Robotnik z Kolumny nr 1 Samodielkin, inwalida II grupy, partyzant okresu wojny domowej, mając w ręku zwolnienie lekarskie, z własnej inicjatywy podjął się pracy przy murowaniu pieców w lokalu wyborczym⁴⁶, dając tym przykład godny naśladowania [...]. Biorąc pod uwagę jego nienaganną pracę przy budowie miasteczka, ROZKAZUJE: wyrazić Samodielkinowi

innych), a także porzucenia pracy (za to groziła kara pozbawienia wolności od dwóch do czterech miesięcy).

⁴¹ PAOP, f. 231, op. 2-ł, d. 2, k. 205.

⁴² *Ibidem*, f. 231, op. 1, d. 6, k. 12.

⁴³ *Ibidem*, f. 3-p, op. 1, d. 281, k. 11v, 12v.

⁴⁴ A. Czepow, *Wielikaja czest'*, „Bolszewistskij put'”, 26 VI 1949, s. 2.

⁴⁵ PAOP, f. 231, op. 1, d. 3, s. 2, 3v.

⁴⁶ Zbliżały się pierwsze powojenne wybory (głosowanie 16 II 1947 r.) do Rady Najwyższej Kazachskiej SRR [przyp. tłum.].

w imieniu [kierownictwa] pociągu mostowego nr 419 oraz budowy mostu przez rzekę Irtysz PODZIĘKOWANIE i nagrodzić cennym prezentem (filcowymi butami)⁴⁷.

Robotnicy budowy brali udział – wraz z całym krajem – w zbiórce środków na zakup pojazdów wojskowych, czołgów i samolotów, przekazywali też fundusze na pomoc dla mieszkańców obwodów saratowskiego i tambowskiego⁴⁸. Pracownicy działu technicznego, księgowości, działu kadr, zaopatrzenia i biura zwrócili się z apelem, podpisanym przez 21 osób, do zatrudnionych w wydziałach kesonowym, ciesielskim i transportowym z inicjatywą przekazania styczniowego dodatkowego przydziału żywności oraz potrącenia ich miesięcznego funduszu wynagrodzeń z przeznaczeniem na budowę samolotu bojowego. Z kolei w apelu innego pracownika⁴⁹ przedsiębiorstwa czytamy: „Przekazuję całe należne mi honorarium za wniosek racjonalizatorski, który dał oszczędności na budowie w wysokości 73 tys. rubli, na zakup samolotu dla dwukrotnego Bohatera Związku Radzieckiego M.I. Mołodczego⁵⁰ [...]. Premię za opracowanie projektu konstrukcji kesonu opartego na podstawach naukowych, który w przyszłości zapewni w skali kraju roczne oszczędności do 3 milionów rubli, zobowiązuję się przekazać na Fundusz Obrony”⁵¹.

Na mocy rozporządzenia kierownictwa Budowy 102 z dnia 25 stycznia 1943 r. postanowiono przekazać Komisji Miejskiej (kosztem rezerw) 5 centnarów⁵² kaszy jaglanej z gospodarstwa pomocniczego z przeznaczeniem dla żołnierzy Armii Czerwonej⁵³. Natomiast na wspólnym zgromadzeniu robotników i urzędników budowy w dniu 31 stycznia 1943 r. zdecydowano, ażeby z zasobów podmiejskiego gospodarstwa pomocniczego udzielić pomocy pracownikom wojskowego pociągu odbudowy i Mostotrustu. Miały ją stanowić: trzy tony kaszy jaglanej, dwie tony maki jęczmiennej oraz dwie beczki kiszonych warzyw. Ponadto uchwalono, aby zasiać różne uprawy na potrzeby innych kolektywów pociągów i Mostotrustu⁵⁴.

⁴⁷ PAOP, f. 231, op. 2-1, d. 49, k. 3.

⁴⁸ *Ibidem*, f. 231, op. 1, d. 41, k. 6.

⁴⁹ W archiwalnym dokumencie jego nazwisko jest nieczytelne.

⁵⁰ Pilot Aleksandr Ignatjewicz Mołodczij (1920–2002) – przyp. tłum.

⁵¹ PAOP, f. 231, op. 1, d. 41, s. 11–11v.

⁵² Centnar – kwintal, 100 kg [przyp. tłum.].

⁵³ PAOP, f. 231, op. 1, d. 41, k. 1.

⁵⁴ *Ibidem*, f. 231, op. 1, d. 41, k. 4.

Podczas prac zdarzały się nieszczęśliwe wypadki. W raporcie dowódcy oddziału Chadykina do szefa Budowy 102 jest informacja o wypadku, który miał miejsce podczas budowy teatru miejskiego: „*Trudarmiejec* 1. Oddziału 1907. Kolumny Roboczej Aleksandr Kondratjewicz Buterus spadł z rusztowania, przenosząc krokiew, w wyniku czego doznał dużych stłuczeń”⁵⁵, zaś według opinii lekarza złamał dwa żebra i wybił obojczyk. W ten sposób *trudarmiejcy* byli wykorzystywani nie tylko na tych budowach, na które zostali zmobilizowani, ale także przenoszono ich na inne obiekty, gdzie istniało zapotrzebowanie na siłę roboczą.

Dla *trudarmiejca* Aleksandra Iwanowicza Rudiego z 1. Oddziału 1906. Kolumny Roboczej nieszczęśliwy wypadek 9 lutego 1942 r. zakończył się tragicznie. W wyniku uderzenia śruba podsuwnicy odbiła się i trafiła robotnika w głowę, powodując jego śmierć⁵⁶.

Na początku 1943 r. Mostotrust przeszedł pod jurysdykcję Głównego Zarządu Wojskowych Robót Renowacyjnych⁵⁷. Potrzeby frontu wymagały coraz to nowych możliwości wsparcia. Budowa 102, stworzywszy odpowiednie zaplecze na danym obiekcie, została więc skierowana do odbudowy mostów w ramach 2. Frontu Nadbałtyckiego i 1. Frontu Ukraińskiego.

Na mocy rozkazu nr 257/C komisarza ludowego komunikacji Ł.M. Kaganowicza⁵⁸ polecono Mostotrustowi sformować wojskowy pociąg rekonstrukcyjny I kategorii – na bazie kadrowo-sprzętowej z okresu budowy mostów przez rzeki Irtysz i Czumysz (prawy dopływ Obu). Termin wyposażenia tego pociągu wyznaczono na 15 maja 1943 r. Jego montaż powierzono Centralnym Warsztatom Naprawczym w Pawłodarze oraz załodze Budowy 102. Ponadto na mocy postanowienia Państwowego Komitetu Obrony ZSRR z 9 marca 1943 r. i rozkazu nr 248/C komisarza ludowego komunikacji z 19 marca 1943 r. zlecono Mostotrustowi „nadzwyczaj ważne i odpowiedzialne zadanie” na Dalekim Wschodzie, do którego wykonania skierowano pociągi mostowe oraz szereg innych ekip z tyłowych inwestycji, w tym i kolektyw Budowy 102, z naczelnikiem D.I. Wiazginem⁵⁹.

⁵⁵ *Ibidem*, f. 231, op. 1, d. 12, k. 9.

⁵⁶ *Ibidem*, f. 231, op. 1, d. 12, k. 56.

⁵⁷ *Ibidem*, f. 3-p, op. 1, d. 501, k. 22.

⁵⁸ W dokumencie brak daty (nie później niż 15 maja).

⁵⁹ PAOP, f. 3-p, op. 1, d. 501, k. 21.

Wobec wysłania ekipy pociągu mostowego na przyfrontowe roboty, *trudarmiejcy* – zgodnie z obowiązującymi dyrektywami rządu – nie mogli zostać wzięci na jego etaty. Dlatego kontyngent niemieckich robotników w liczbie 40 osób, stosownie do pisma nr 147 z 13 października 1943 r. Pawłodarskiego Komitetu Obwodowego Komunistycznej Partii (bolszewików) Kazachstanu, został niezwłocznie przekazany na budowę fabryki Oktjabr⁶⁰.

* * *

W końcu 1945 r. znowu stanęła na porządku dnia kwestia wznowienia robót przy budowie mostu. Podniesiono ją w liście Pawłodarskiego Obwodowego Komitetu Wykonawczego i Obwodowego Komitetu Partii z 10 listopada 1945 r. do przewodniczącego Rady Komisarzy Ludowych Kazachskiej SRR Nurtasa Undasynowa i I sekretarza Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii (bolszewików) Kazachstanu Giennadija Andriejewicza Borkowa. Stwierdzono w nim, że w momencie okresowego wstrzymania prac (z powodu zimy) sfinalizowano już znaczny zakres robót (prace ziemne w ilości około 2 mln m³; w zasadzie ukończony i wzmocniony wał zalewowy; całkowicie zakończone prace podwodne przy budowie podpór mostowych na rzece Irtysz; oddane pomieszczenia biurowe, baraki, mieszkania i inne). Podano, że w budowę drogi i mostu zainwestowano już wówczas około 40 mln rubli. Ze względu na znaczenie zagospodarowania surowców naturalnych Zagłębia Ekibastuskiego, podniesiono kwestię wznowienia wspomnianej budowy drogi już od 1 stycznia 1946 r.⁶¹

Po wstrzymaniu inwestycji ze względu na okres zimowy Komisariat Ludowy Przemysłu Węglowego już nie prowadził w Ekibastuzie żadnych prac. Ogromne bogactwa o znaczeniu ogólnozwiązkowym z tegoż regionu, z prawdopodobnymi zasobami węgla energetycznego i koksującego, wynoszącymi 8 mln ton, nie były zagospodarowane, choć Ogólnozwiązkowa Komisja ds. Rezerw przy Radzie Komisarzy Ludowych ZSRR zatwierdziła (na podstawie materiałów z poszukiwań geologicznych w 1942 r.) krajowe zasoby przemysłowe węgla na poziomie 207 mln ton. Zgodnie z tym projektem tylko rozpoznane złoża Ekibastuza mogły zapewnić opał dla obwodów semipałatyńskiego, pawłodarskiego, Żeglugi Irtyskiej oraz Kolei

⁶⁰ *Ibidem*, f. 231, op. 2-1, d. 6, k. 199.

⁶¹ *Ibidem*, f. 646, op. 1, d. 413, k. 4-6.

Omskiej i obwodu omskiego (ze wszystkimi jego przedsiębiorstwami) na ponad 100 lat. Uwzględniając planowaną na 1946 r. budowę nowej kolejowej odnogi Semipałatyńsk–Michajłowka, ekibastuskim węglem planowano zaopatrzyć i miasto Alma-Atę (obecnie Ałmaty)⁶².

Budowę mostu kolejowego przez Irtysz wznowiono dopiero 15 sierpnia 1946 r. Do Pawłodaru powrócił bowiem pociąg mostowy nr 419, na którego czele stał D.I. Wiazgin. Zgodnie z ustawą o pięcioletnim planie odbudowy gospodarki ZSRR (1946–1951) i informacją Ministerstwa Komunikacji o rozpoczęciu prac przy magistrali Pawłodar–Akmolińsk, wiosną 1946 r. ponownie zorganizowano odcinek budowy. Obwód udzielił pomocy w zapewnieniu 1000 pracowników transportu i miejscowych materiałów, lecz Ministerstwo Komunikacji nie zabezpieczyło finansowania tej inwestycji, a także materiałów. Dlatego na odcinku budowy przeprowadzono jedynie prace przygotowawcze⁶³. Mimo to wznoszenie mostu było kontynuowane.

W październiku 1948 r. wśród załóg przedsiębiorstw przemysłowych i instytucji Pawłodaru rozwinął się ruch na rzecz pomocy dla budowniczych mostu kolejowego przez rzekę Irtysz. W tym celu inwestycję tę odwiedzali pracownicy miejskiego urzędu łączności, przedsiębiorstwa rybnego, zakładu Oktjabr', spółdzielni rzemieślniczej, transportu kolejowego i inni.

Dnia 30 marca 1949 r. odbyła się próba wytrzymałości ukończonego mostu kolejowego. O wydarzeniu tym tak napisano w gazecie „Bolszewistskij put'” (Droga Bolszewicka)⁶⁴ w reportażu *Most nad Irtyszem*: „30 marca nad brzegiem zaobserwowano niezwykle ożywienie. W pobliżu świeżo ułożonych torów, zmierzających w stronę mostu, zgromadziła się duża grupa ludzi. Wśród zebranych byli nie tylko budowniczowie mostu, ale także goście z Akmo-lińska, z odcinków budowy nowej magistrali oraz kierownictwo obwodu. Przejmujące oczekiwanie malowało się na twarzach wszystkich obecnych. Od strony stacji Pawłodar ukazał się wolno

⁶² *Ibidem*, f. 3-p, op. 1, d. 696, k. 42.

⁶³ *Ibidem*, f. 3-p, op. 1, d. 793, k. 25–26.

⁶⁴ Gazeta była organem Komitetu Obwodowego Komunistycznej Partii (bolszewików) Kazachstanu i Komitetu Miejskiego tej partii. Jej historia sięga 7 IV 1918 r., kiedy to ukazał się pierwszy numer gazety „Objedinenije” (Zjednoczenie). Od 18 IV 1953 do 30 IV 1963 r. wydawano ją pod nazwą „Pawłodarskaja prawda” (Pawłodarska Prawda). Od 30 IV 1963 r. do chwili obecnej nosi tytuł „Zwiezda Priirtyszja” (Gwiazda Regionu Irtyskiego).

jadący skład pociągu. Były to obciążone platformy, ciągnięte przez spalinowe lokomotywy. Składem kierowali maszyniści Iwan Kowalow i Trofim Kowalenko. [...] Główny inżynier Mostostroju Kalinnikow i kierownik robót montażowych Szeworutin odłączyli się od pozostałych i udali się na most. Musieli iść przed wolno przesuwającym się składem. Platformy obciążone podkładami majestatycznie przepłynęły obok, a bardzo wysoki korytarz mostu stopniowo je wchłonał. Pomiedzy gęstymi oprawami przeszedł przeciskał się sznur składu pociągu. Platformy oddalały się, potem zaczęły wyglądać jak zabawki, aż w końcu przyjął je wysoki wał zalewowy lewego brzegu. To były podniosłe chwile. Oznaczały początek tego długo oczekiwanego czasu, kiedy drogocenne ładunki szybko i bez przeszkód płyną dla wielkich twórczych przedsięwzięć rozgrywających się na bezmiarze lewobrzeżnego stepu”⁶⁵.

W dniu 11 czerwca 1949 r. oddano do użytku tenże most kolejowy przez rzekę Irtysz. Pracę budowniczych odbierali dyrektor generalny III rangi P.A. Teslenko – jeden z czołowych organizatorów radzieckiego budownictwa mostów, oraz ppłk D.I. Wiazgin – naczelnik pociągu mostowego nr 419, który w tym czasie budował mosty już od ponad 20 lat. Ten nad Irtyszem stał się czterdziestym drugim w jego zawodowej biografii.

W sumie w ciągu 23 lat pracy w systemie Mostotrustu Ministerstwa Komunikacji D.I. Wiazgin zbudował około 50 mostów, w tym w Kazachstanie: przez rzekę Irtysz w pobliżu Pawłodaru i w pobliżu miasta Ust'-Kamienogorsk oraz przez Iszym, Toboł, Kamyszli-Ajat na linii Akmolińsk-Kartały – ogółem 14 mostów, w tym 6 nadprogramowo. Za swoją pracę został odznaczony orderami, medalami i odznakami.

Most kolejowy przez rzekę Irtysz otworzył ogromne perspektywy dla dalszego rozwoju kulturalnego i gospodarczego regionu pawłodarskiego. Stacja Pawłodar przestała już być stacją ślepą. Inauguracja ruchu na linii kolejowej Pawłodar-Ekibastuz stworzyła wszelkie warunki niezbędne do szybkiego zakończenia budowy zagłębia węglowego Ekibastuz i oznaczała wkroczenie na drogę do eksploatacji zasobów naturalnych lewobrzeżnego regionu nad-irtyskiego.

⁶⁵ S. Wietłow, *Most na Irtysze*, „Bolszewistskij put”, 12 IV 1949, s. 2.

Bibliografia / Bibliography

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Państwowe Archiwum Obwodu Pawłodarskiego [PAOP]

fond 3-p, opis' 1, dzieło: 281, 498, 501, 504, 696, 793

fond 231, opis' 1, dzieło: 1, 2, 3, 6, 11, 12, 41

fond 231, opis' 2-1, dzieło: 2, 3, 24, 35, 36, 49

fond 646, opis' 1, dzieło: 180, 210

ŹRÓDŁA DRUKOWANE

Iz istorii dieportacyj. Kazachstan. 1939–1945 gg. Sbornik dokumentow, t. III, Sost. Ż.T. Bajkasz, Je.M. Gribanowa, M.T. Żyłgiełdinow, Je.W. Czilikowa (otw.), Ałmaty 2019.

Kiryłow W.M., *Istorija riepriessij w Niżnietagilskom riegionie Urała, 1920-ie – naczało 50-ch gg.*, Niżnij Tagił 1996.

OPRACOWANIA

Czepow A., *Wielikaja czest'*, „Bolszewistskij put", 26 VI 1949, s. 2.

Lefler P.W., *Zapiski trudarmiejca*, „Gesellschaft", 11 I 2022, s. 7.

Pominow Ju., *Most w buduszczeje*, „Zwiezda Priirtyszja", 12 I 1995, № 4, s. 2.

Wietłow S., *Most na Irtysze*, „Bolszewistskij put", 12 IV 1949, s. 2.

Z języka rosyjskiego przełożył

ALBIN GŁOWACKI



<https://orcid.org/0000-0002-5207-9449>

NOTKI O AUTORACH

Dr Manara Ch. Kalybekova – kandydatka nauk historycznych, kierowniczka Zakładu Historii Powszechnej i Kontaktów Zagranicznych Instytutu Historii i Etnologii im. Ch.Ch. Walichanowa w Ałmaty (Kazachstan).

Zainteresowania naukowe: historia deportacji grup etnicznych do Kazachstanu w latach trzydziestych–pięćdziesiątych XX w., przebieg repatriacji Polaków do ich historycznej ojczyzny, dzieje rehabilitacji represjonowanych narodów w Kazachstanie.



k.manara69@gmail.com

Mgr Nadezhda A. Kubik – zastępczyni naczelnika Państwowego Archiwum Obwodu Pawłodarskiego (Kazachstan).

Zainteresowania naukowe: kształtowanie się wieloetnicznej społeczności Kazachstanu, deportacje ludności do Kazachstanu, w tym polskiej, historia stosunków radziecko-polskich.



kubiknadezda@mail.ru