

# Represjonowani obywatele polscy podczas budowy linii kolejowej Akmolińsk–Kartały 1939–1943

**Dmitriy Panto**

numer ORCID: 0000-0002-5467-9990  
Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku

## Streszczenie

Artykuł przybliża represyjną politykę Związku Sowieckiego wobec obywateli polskich na budowie połączenia kolejowego Akmolińsk–Kartały. Z dokumentów archiwalnych oraz wspomnień deportowanych mieszkańców przedwojennej Polski wyłania się przerażający obraz tragedii pracowników budowy najważniejszej linii kolejowej powstającej w Kazachskiej SRS w latach II wojny światowej.

Węgiel w latach trzydziestych i czterdziestych XX wieku był podstawowym źródłem energii niezbędnej do napędzania stalinowskiej industrializacji. Cała logistyka i przemysł zależały od dostaw tego surowca. Budowanie szlaków zapewniających szybkie dotarcie do złóż węgla oraz połączenie ich z dużymi kombinatami metalurgicznymi stanowiły priorytetowy kierunek rozwoju transportu w ZSRS. Znacząca liczba tzw. wielkich budowli Związku Sowieckiego w latach trzydziestych–pięćdziesiątych XX wieku funkcjonowała w systemie Gułag NKWD, gdzie do osiągnięcia zamierzonego celu wykorzystywano pracę więźniów, tzw. specosiedleńców, osób deportowanych oraz zwykłych obywateli Związku Sowieckiego. Ci ostatni pracowali zazwyczaj jako kadra kierownicza.

W marcu 1939 roku decyzją XVIII Zjazdu WKP(b) zapoczątkowano budowę kolei relacji Akmolinsk–Kartały<sup>1</sup>, która była jednym z priorytetowych projektów trzeciej pięcioletki 1938–1942 (w tym okresie zakładano, że w Kazachskiej SRS powstanie 3000 km torów kolejowych). W myśl projektu owa magistrala kolejowa miała połączyć najkrótszym szlakiem Karagandyńskie Zagłębie Węglowe z Magnitogorskim Kombinatem Metalurgicznym. Tym samym odległość od węgla z Karagandy<sup>2</sup> do Magnitogorska skróciłaby się o 470 km (*Trietij piatiletnij plan razwitija narodnogo chozajstwa...*, 1939, s. 94).

Prace przygotowawcze zaczęły się już w 1935 roku, kiedy to geodeci wyznaczyli optymalny przebieg przyszłej trasy kolei oraz przeprowadzono konieczne badania techniczne. Zaproponowano wówczas trzy kierunki: południowy (przez Siemiozierje), środkowy (przez Jesyl) oraz północny (przez Kustonaj) (Pawłow, 1997, s. 122). Zważywszy na to, że linia kolejowa miała raczej charakter tranzytowy (oraz towarowy), wybrano kierunek środkowy. Na wybór tej trasy wpłynęły również łagodne ukształtowanie terenu oraz niewielka liczba rzek. W tym samym czasie, w czerwcu 1939 roku, rozpoczęto budowę kolei w dwóch miejscach (w Akmolinsku oraz Kartałach). Całość trasy przebiegała przez rejony: akmolinski, szortandyński, nowoczerkaski, kaliniński, atbasarski, mołotowski, jesylski, ariksbajalski, rużajewski i zerendiński (Dokładnyje informacyi, sprawki, obzory, ż.d. linii Akmolinsk–Kartały, b.d., l. 16). Planowano wybudować (albo adaptować) dwie główne stacje z zajezdniami w Atbasarze i Kuszmurunie oraz trzy stacje pomocnicze z obrotowymi zajezdniami w Jesylu, Tobole i Dżeltyrze (Stroitelstwo ż.d. linii Akmolinsk–Kartały, b.d., s. 105). Cała budowa została podzielona na siedem odcinków, za realizację których odpowiadały odrębne brygady (Dokładnyje zapiski, informacyi politotdieła na stroitelstwie ż-doroż. linii Akmolinsk–Kartały, b.d., l. 57). W czasie budowy planowano wznieść 116 mostów, w tym siedem dużych, 10 średnich oraz 99 małych

1 Po 1940 roku często tę drogę nazywano Stalinsko-Magnitogorską (Dokładnyje informacyi, sprawki, obzory, ż.d. linii Akmolinsk–Kartały, b.d., l. 1).

2 Więcej na temat budowy Karagandy oraz kopalniach węgla: Kim, 2017.

(Dokładnyje informacyi, sprawki, obzory, ż.d. linii Akmolinsk–Kartały, b.d., l. 24). Kierownikiem budowy linii kolejowej Akmolinsk–Kartały był Szychman, wydziału politycznego zaś – Pawłow (Dokładnyje zapiski, informacyi politotdieła na stroitielstwie ż-doroż. linii Akmolinsk–Kartały, b.d., l. 18). Całkowity koszt projektu budowy wyniósł 5 298 700 rubli (Dokładnyje informacyi, sprawki, obzory, ż.d. linii Akmolinsk–Kartały, b.d., l. 24 ob.).

Mimo zapowiedzi i nakazów członkowie III Zjazdu КР(b) Kazachstanu oddali pierwszą część magistrali w 1940 roku (chcąc wykorzystywać doświadczenie budowy Turksibu, zapowiedzieli, że kolej powstanie w ciągu siedmiu miesięcy) (Pawłow, 1997, s. 123), budowlańcy nie wywiązali się więc z obietnic. Warto podkreślić, że cała kolej została podzielona na części (fazy budowy) – patronowały im obwody, na terenie których trwały prace. Dla przykładu: obwód kustonajski (przede wszystkim powiat tarnowski) patronował drugiej fazie budowy. W celu zwiększenia tempa prac oraz uzupełnienia braków kadrowych z Ukraińskiej SRS przybyło około 20 tys. młodych ludzi. Dla porównania – można nadmienić, że Komitet Wykonawczy Obwodu Kustonajskiego w 1939 roku skierował na budowę kolei 100 komunistów, 500 komsomolców i 1000 kołchoźników, a także 200 koni i 700 bydła (Magistral Akmolinsk–Kartały sdat' w eksploatacyju, 1940). Korzystając z tych wszystkim zasobów, w 1939 roku wykonano plan tylko w 87%, koszt budowy natomiast wzrósł o około 30%. Z zaplanowanych 806 km torów zbudowano jedynie 110. Do spadku tempa budowy przyczyniły się niekorzystne warunki pogodowe (gorące lato i bardzo mroźna zima, burze piaskowe i suchowieje), ale przede wszystkim brak mechanizacji czy niedobór wykwalifikowanych kierowników zmian i specjalistów z poszczególnych dziedzin. Do dyspozycji pracowników było około 400 zgarniarek konnych, 200 grabi i jedna (sic!) koparka. Większość prac wykonywano ręcznie. O tym świadczą również wspomnienia obywateli polskich pracujących na budowie tej kolei: „Tam pracowaliśmy z końmi i ręcznie łopatą albo łomem” (Reports, 1939–1946, s. 1959).

Nowy etap budowy kolej rozpoczął się w 1940 roku. Wydarzenia pierwszych miesięcy II wojny światowej rozwijały się pomyślnie dla Związku Sowieckiego. Polityczna, gospodarcza i wojskowa współpraca III Rzeszy i ZSRS wpływała na przyspieszenie rozwoju stalinowskiej industrializacji. W celu wzmocnienia przemysłu (ciężkiego, lekkiego i drzewnego) Sowietnicy wykorzystywali niewolniczą pracę osób deportowanych z terenów Polski, Litwy, Łotwy, Estonii, Besarabii i Północnej Bukowiny, które były okupowane przez Związek Sowiecki. W ramach czterech fal deportacyjnych z terenów Polski w głąb ZSRS deportowano ponad 320 tys. obywateli. W 1940 roku przeprowadzono trzy operacje, których celem była zsyłka ludzi – odpowiednio 10 lutego, 13 kwietnia i 29 czerwca<sup>3</sup>. Przez

3 Deportacja „specjalnych przesiedleńców – uciekinierów” odbyła się 29 czerwca 1940 roku. Większą część wywiezionych stanowili Żydzi (85%), którzy zostali

okres maja i czerwca 1941 roku prowadzono ostatnią, czwartą deportację obywateli polskich.

Deportowani obywatele Polski, z tych tylko trzech fal zsyłek, trafiali do Kazachskiej SRS. Pierwszą deportację przeprowadzono wczesnym raniem 10 lutego 1940 roku i zapamiętano ją jako jedną z najbardziej okrutnych, z powodu warunków pogodowych oraz szoku, jakiego doznali polscy obywatele. Wysiedlano wtedy osadników (wojskowych i cywilnych) oraz leśników. W trakcie tej deportacji pozbawiono domu około 140 tys. osób. Warto podkreślić, że na terytorium Kazachstanu trafiło wówczas około 4% osób spośród wszystkich deportowanych, 1206 rodzin, co dawało sumę 5379 ludzi. Polscy obywatele po przybyciu do Kazachstanu byli rozlokowywani w następujący sposób: obwód akmoliński (rejon stalinowski, stiepiński i szortandyński) – 506 osób; obwód kustanajski (rejon dżetatarski) – 884 osoby; obwód pawłodarski (rejon bajanaulski) – 1108 osób; obwód semipałatyński (rejon żarliński) – 1085 osób; obwód wschodniokazachstański (rejon samarski) – 325 osób (Głowacki, 1996, s. 293).

Druga deportacja rozpoczęła się 13 kwietnia 1940 roku. Wywieziono wówczas członków rodzin represjonowanych polskich oficerów, policjantów, żandarmów, strażników więziennych, urzędników państwowych, ziemian, fabrykantów i uczestników kontrrewolucyjnych organizacji powstańczych (Gurjanow, 1997a), jak również prostytutki. W odróżnieniu od pierwszej fali deportacji, podczas kwietniowej wywózki większą część osób zesłanych skierowano do Kazachstanu. Jak wynika z dokumentów, do Kazachskiej SRS przybyło ponad 61 tys. obywateli polskich (Ciesielski, 1993, s. 77). Deportowanych rozlokowano w obwodach: akmolińskim, aktiubińskim, kustanajskim, pawłodarskim, południowokazachstańskim i semipałatyńskim. Statystyczne prezentuje się to następująco<sup>4</sup>: obwód akmoliński – 6308 osób; obwód aktiubiński – 6816 osób; obwód kustanajski – 8103 osoby; obwód pawłodarski – 11 440 osób; obwód południowokazachstański – 20 046 osób; obwód semipałatyński – 7638 osób. Łączna liczba deportowanych wniosła 60 351 osób (Ciesielski, 1993, s. 77). Należy zaznaczyć, że między osadnikami leśnikami, których wywieziono w lutym, a osobami należącymi do kwietniowego kontyngentu istniała zasadnicza różnica – pierwszych skierowano do przygotowanych

---

wysłani do osiedli specjalnych, rozlokowanych w północnej części ZSRS, do wykorzystania przy wyrębie lasu i metalurgii metali kolorowych. Ogólna liczba „specjalnych przesiedleńców – uciekinierów” to około 77 tys. ludzi. Z tego względu, że większa część deportowanych nie była narodowości polskiej, i przede wszystkim dlatego, że dana deportacja nie była skierowana do Kazachstanu, nie rozpatrujemy jej w głównym tekście artykułu.

4 Dane statystyczne przytaczane w tym artykule różnią się nieco od tych, które pojawiają się w innych publikacjach, gdyż w dokumentach NKWD za ten sam okres zamieszczono liczby minimalnie różniące się od siebie. Tak samo warto podkreślić, że trudno ustalić, jak długo deportowani mieszkali w danym miejscu; czasami pozwalano im przenosić się do innego obwodu lub rejonu.

dla nich miejsc pracy, drudzy zaś mieli sami szukać zatrudnienia. Ogólna sytuacja nowo przybyłych represjonowanych była znacznie gorsza niż ich poprzedników, którzy dotarli do Kazachskiej SRS w lutym 1940 roku (objawiało się to m.in. znacznie trudniejszymi warunkami mieszkaniowymi i żywniowymi).

Ostatnią deportację obywateli polskich do Kazachstanu przeprowadzono w maju i czerwcu 1941 roku. Warto zaznaczyć, że deportacje z 1941 roku objęły nie tylko okupowane terytorium Polski, lecz także Besarabię, Północną Bukowinę i kraje nadbałtyckie. Agresja Niemiec na ZSRS z 22 czerwca 1941 roku zatrzymała ostatnią falę deportacyjną. Część eszelonów nie nadążała z docieraniem do miejsca przeznaczenia, wskutek czego pozostawiała wywożonych ludzi w połowie drogi. W maju–czerwcu 1941 roku z tzw. zachodniej Białorusi wywieziono 22 353, z tzw. zachodniej Ukrainy – 12 371, a z Litwy – 12 682 obywateli polskich. Część eszelonów kierowano do Kazachskiej SRS, z czego trzy pojechały do obwodu południowo-kazachstańskiego (Ciesielski, 1996, s. 45). W wyniku wojennych deportacji na terenie Kazachstanu znalazło się około 100 tys. obywateli polskich.

Po przywróceniu stosunków dyplomatycznych między Polską a Związkiem Sowieckim większość obywateli polskich zwolniono z Gułagu. Ponad 43 tys. z nich (według niekompletnych danych), mając możliwość opuszczenia miejsca deportowania, wyruszyło w poszukiwaniu miejsc schronienia, a także sposobności wstąpienia do Armii Polskiej organizowanej przez gen. Władysława Andersa (Polskie Siły Zbrojne w ZSRS). Ze wszystkich stron ZSRS – obwodu archangielskiego, Komi ASRS, obwodu wołogodzkiego – obywatele polscy, nie tylko więźniowie, ale również i ci Polacy, którzy uciekali z zachodu przed frontem, kierowali się do Kazachstanu i Uzbekistanu. To poważnie zmieniło wskaźniki demograficzne w Kazachskiej SRS. Według danych polskiej ambasady w ZSRS w okresie 1941–1942 przebywało tam około 125 tys. polskich obywateli. W kolejnym roku ich liczba się zwiększyła. W czerwcu 1942 roku ambasada RP w ZSRS – na podstawie danych otrzymanych od delegatów ambasady RP w Kazachstanie – podawała, że znajdowało się tam 142 800 obywateli polskich, którzy otrzymali opiekę społeczną. Część z nich wyjechała w związku z ewakuacją armii Andersa – ZSRS opuściło wtedy łącznie 120 tys. osób (119 855). W listopadzie tego roku ambasada szacowała całkowitą liczbę obywateli polskich, którzy pozostali w Kazachskiej SRS, na 89 111 osób (Ciesielski, 1993, s. 80–81).

Ze względu na rozpoczętą wojnę niemiecko-sowiecką tempo budowy kolei znacząco spadło. Braki kadrowe (większość budowlańców została skierowana na front) wypełniały osoby deportowane do Kazachstanu (zwolnione w ramach tzw. amnestii). Na przykład na początku 1942 roku<sup>5</sup> na budowie kolei pracowało około 4 tys. deportowanych oby-

5 Warto podkreślić, że już od 1940 roku, a zwłaszcza wiosną 1941 roku, deportowani obywatele polscy pracowali przy budowie tej kolei (Ciesielski, 1996, s. 131).

wateli polskich<sup>6</sup> (większość z nich została zaciągnięta z obwodów pawłodarskiego, kustanajskiego oraz pietropawłowskiego) (Informacja NKWD Kazsrs o ogólnej liczbie polskich obywateli rozmieszczonych w Kazachskiej srs, cyt. za: Panto, 2019, s. 190), przywiezionych z okupowanych przez zsrś po 17 września 1939 roku wschodnich województw II RP<sup>7</sup>. Obywatele polscy pracowali głównie na stacjach w Atbasar oraz Jesyl, które wówczas były już dość dużymi miastami. Byli świadomi zadania, które wykonywali w szybkim tempie, z ogromnym nakładem sił:

Jesteśmy na budowie magistrali kolejowej: Akmolińsk-Kartały. Robota pilna, bo tędy mają iść transporty na Ural i na front, zamiast okrężną drogą przez Pietropawłowsk. W tej chwili trwa przebudowa mostu na rzece. Kładziemy drugi tor. Relsy i szpały<sup>8</sup>. Mamę przydzielili do układania torów... (Krzysztoń, 1996, s. 53–54)<sup>9</sup>.

Eugenia Mamak, deportowana wraz z rodziną do Kazachskiej srs 13 kwietnia 1940 roku, tak wspomina swoją pracę na kolei:

W 1941 roku było zapotrzebowanie na pracę Polaków przy budowie kolei i NKWD wysłało nas tam, linia Akmolińsk-Kartały, kustanajska obłast, rejon siemiozierny, stacja Kuzmurun [Kusmuryń]. I tam się rozpoczęła ciężka, bardzo ciężka praca (Reports, 1939–1946, s. 2239).

Dodatkowo w 1942 roku do prac przy budowie kolei mobilizowano tzw. trudarmiejców<sup>10</sup>, w szeregach których znajdowali się Niemcy deportowani do Kazachstanu w 1941 roku oraz Polacy zesłani w 1936 roku.

- 
- 6 Nie wszyscy wywiezieni obywatele polscy podlegali pod system Gułag NKWD. Deportowani z 10 lutego oraz z czerwca 1940 roku znaleźli się pod zarządem specjalnych komendantur Gułag NKWD, deportowani z 13 kwietnia 1940 roku dostali status administracyjno-wysłanych, z czerwca i maja 1941 roku zaś zsylnoprzesielenców. Ostatnie dwie kategorie również były pod nadzorem spec-komendantur, ale musiały same zarobić na życie, z tego powodu „dobrowolnie” zatrudniały się m.in. przy budowie owej kolei (Ciesielski, 2010, s. 254; Bierdinski, Bierdinski, Wieriemiejew, 2017; Ob obszczem kołliczestwie polskich grażdian razmieszczennych w Kazachskoj SSR, b.d., l. 6).
- 7 Więcej na temat deportacji obywateli polskich do Kazachstanu: Głowacki, 1996; 2009; Ciesielski, 1993; 1996; Ciesielski, Hryciuk, Srebrakowski, 1993; Zaroń, 1990; Gurjanow, 1994; 1997; Ziemschow, 2005; Gurjanow, 1997b; Polian, 2001; Bugaj, 1995.
- 8 Chodzi o tory i podkłady kolejowe.
- 9 Wspomnienia Krzysztonia zostały pierwszy raz wydane w 1978 roku.
- 10 Tymczasowe zespoły pracy (Trudarmia) z lat 1942–1956 – istniejący w zsrś w trakcie II wojny światowej system przymusowego obowiązku pracy ludności, powoływanej w sposób zorganizowany na wzór wojskowy. Armie Pracy były włączone do systemu NKWD.

Losy prowadzące obywateli polskich na budowę linii kolejowej były różne. Niektórzy – jak Stanisława Kamieniecka, deportowana do Kazachstanu 13 kwietnia 1940 roku – przed poborem do armii Andersa sami zaangażowali się do pracy:

W maju 1941 roku był ogłoszony pobór robotników na kolei. 17 maja wyjechałam z rodziną do akmolińskiej *obłasti* sypać nasyp pod kolej. [...] W drugiej połowie sierpnia zabrano nas do ukończenia kolei pod miastem Kartały, stacja Toboł (Reports, 1939–1946, s. 1959).

Inne osoby, jak Stanisław Szczepaniak, były przymusowo wywożone na budowę kolei:

W lipcu 1941 roku zostałem wywieziony bez rodziny na budowę linii kolejowej Akmolińsk–Kartały. Wyjechało tam kilka tysięcy ludzi, ale nie całe rodziny, lecz tylko młodzi. Tam mieszkaliśmy w barakach, w których w czasie deszczu woda ciekła przez dach, albo w zapluskwionych wagonach (Reports, 1939–1946, s. 2363).

„Amnestiowani” obywatele polscy lawinowo przemieszczali się z północy na południe. Chcąc przetrwać, brali się za każdą pracę. Budowa kolei Akmolińsk–Kartały ciągle wymagała nowych nakładów ludzkich. Niestety, nie zawsze proponowana praca odbywała się w godnych warunkach i na humanitarnych zasadach. Często zwolnieni obywatele polscy, aby przetrwać, trafiali do kolejnych robót. Marianna Owczarek, żona policjanta, deportowana wraz z córkami 13 kwietnia 1940 roku do Kazachstanu, tak wspomina ten epizod swojej pracy: „Po amnestii zabrano nas na przymusowe roboty na linii kolejowej Akmolińsk–Kartały. Praca była bardzo ciężka, pracowałam z córkami – jedna lat 15, druga 16” (Reports, 1939–1946, s. 1590).

W 1943 roku na tej samej budowie było już tylko jedynie 730 deportowanych obywateli polskich. Spadek liczby osób pracujących wynikał z przywrócenia stosunków dyplomatycznych między Związkiem Sowieckim a Polską w sierpniu 1941 roku. Był także skutkiem „amnestii” wobec obywateli polskich, którzy po tym, jak opuścili obozy i „specposiołki”, wstąpili w szeregi formującej się armii gen. Władysława Andersa. Wkrótce po dołączeniu do wojska część z nich (116 543 osoby, w tym 78 631 żołnierzy) (Wawer, 2010, s. 241; Materski, 2005, s. 661) ewakuowała się ze Związku Sowieckiego<sup>11</sup>.

11 W dniu 30 lipca 1941 roku podpisano umowę między Polską a ZSRS, znaną jako układ Sikorski–Majski. Dokument ten stanowił podstawę prawną do budowania nowych relacji oraz umożliwił stworzenie armii polskiej na terenie Związku Sowieckiego.

Pewna grupa deportowanych dzięki pracy przy budowie dowiedziała się zarówno o ogłoszonej „amnestii”, jak i o trwającym naborze do armii Andersa:

To lato było dla nas bardzo pracowite. Przez tę linię kolejową przejechał pierwszy pociąg wiozący Polaków do armii Andersa. Od nich dowiedzieliśmy się w przejeździe, że jest amnestia i że tworzy się Polska Armia. Ale nas za kilka dni wywieźli z powrotem do kołchozu i gonili codziennie do zbioru zboża; bo nie było komu sprzątać, gdyż ruskich mężczyzn zabrali do wojska: była wojna Związku Radzieckiego z Niemcami (Relacja Czesławy Pączek z d. Nowickiej, b.d.).

Ci, którzy dołączyli do armii, w 1942 i 1943 roku byli zastępowani przy budowie magistrali przez specprzesiedleńców z krajów bałtyckich i Mołdawii (około 2,8 tys. osób), a następnie przez deportowanych Czechenów i Inguszy w 1944 roku (1,5 tys. osób) (Alimgazinow, 2019, s. 585).

Warto podkreślić, że niektórzy po zwolnieniu z miejsc osiedlania „dobrowolnie” zatrudniali się do pracy przy budowie kolei. Powodem ich decyzji była skrajnie trudna sytuacja ekonomiczna, wynikająca z braku dostępu w okolicy do jakiegokolwiek innej pracy, która pozwoliłaby utrzymać rodzinę. Tak wspomina ten okres Halina Wyrzykowska:

Zaangażowałam się do pracy na budowie linii kolejowej Akmolińsk–Kartały jako niekwalifikowany pracownik [...]. Prace ziemne, do których nas przydzielono, były trudne. Jedynym narzędziem była łopata i „nosiłki”, a zarobek 5 rubli dziennie wystarczał zaledwie na chleb i zupę. Posiłek podgrzewaliśmy na 2 cegłach przed barakiem. Mieszkaliśmy w ogólnych barakach po 20 osób, bez podziału na płęć. Nie mogło być mowy w tych warunkach o higienie i możliwości przeżycia zimy (wspomnienia Haliny Wyrzykowskiej, cyt. za: Hersztowska, b.d.).

Warunki, w których pracowali, były niezmiernie trudne; na taką sytuację składał się nie tylko surowy klimat, ale również (albo nawet przede wszystkim) brak możliwości zaspokojenia podstawowych potrzeb. W miejscach zsyłki nie było pomieszczeń przeznaczonych do mycia, pannały choroby zakaźne, brakowało dostępu do sanitariów i opieki medycznej. Bywało tak, że około 30% pracowników chorowało w tym samym czasie na malarię (Nursieitow, 2013). Według kierownika części budowy, na której byli zatrudnieni deportowani obywatele polscy, zimą nie było wystarczającej ilości ubrań i obuwia, wskutek czego musieli oni pracować rozebrani, co powodowało wzrost liczby zachorowań i zgonów. Dzieci zesłanych tak wspominały ten czas:



W każdym razie zatrudniono matkę przy rozbudowie, właściwie przy układaniu, później przy rozbudowie torów. Budowali kolej Akmolińsk–Kartały. Matka wspominała, że [...] tutaj może jeszcze było ciężiej, bo 10 godzin musiały pracować, [...] wyżywienia praktycznie nie dostawały, wszystko było ograniczone, także organizmy osłabione, a praca była ciężka, dla mężczyzn. To nie było lekkie, były brygady, były normy itd. (Relacja Bogdana Doniszkowica, cyt. za: Panto, 2019, s. 218).

Na ciężkie warunki zwracała uwagę również znajdująca się w Kustonaju Delegatura Ambasady RP w Kujbyszewie, która działała w latach 1941–1942. Warto podkreślić, że mianowany na placówkę delegat kpt. Mieczysław Romański także przez jakiś okres pracował przy budowie tej kolei (we wrześniu 1941 roku), zatem doskonale wiedział, w jak trudnej sytuacji znajdowali się jego rodacy. W swoich raportach, wysyłanych do polskiej ambasady, pisał:

Warunki życia obywateli polskich są w przeważającej większości bardzo trudne. Ludność ta wyniszczona dotychczasowymi ciężkimi warunkami pracy, brakiem odzieży i obuwia, złym odżywianiem (brak tłuszczów, mleka, cukru), pozostaje w stanie wycieńczenia i podlega różnym chorobom (przeważa gruźlica). W szczególnie ciężkich warunkach znajdują się obywatele polscy na wyżej wspomnianej linii Akmolińsk–Kartały. Na niektórych punktach budowy tej linii pomieszczeni są pracujący w barakach nieprzystosowanych do okresu zimowego, w jednym wypadku tak przepełnione, że zamieszkujący baraki nie mają nawet wystarczającego miejsca, ażeby się położyć, nie posiadają stołówek, i otrzymują jako jedyne pożywienie tylko chleb (400–600 g dziennie), zależnie od tego, czy pracują czy nie. Wynagrodzenie za pracę na linii kolejowej jest bardzo niskie i kalkulowane w sposób nieuczciwy. Odnoszenie się brygadierów do pracujących nieprzychylnie, a często wręcz złośliwie.

Warunki pracy po kołchozach są nie o wiele lepsze. Warunki mieszkaniowe fatalne. Pomieszczenie przeważnie w kirgiskich ziemlankach wraz z właścicielem ziemlanki i jego rodziną, a często i z inwentarzem domowym. Brak opału. Wielka trudność w zdobyciu opału ze względu na stepowy charakter okolic.

Stan zdrowotny obywateli polskich bardzo zły. Niedostateczne pożywienie, brak mydła, właściwej pomocy lekarskiej, zupełny brak wszelkich lekarstw, brud, robactwo, wszelkiego rodzaju choroby skórne – te wszystkie

okoliczności powodują wysoką śmiertelność, zwłaszcza u dzieci i osób starszych wiekiem. Okres zimowy jest stale powtarzającym się okresem epidemii odry, po którym z reguły następuje zapalenie płuc i przeważającej ilości wypadków śmierci (Kustanajska obl. Sprawozdanie kpt. [Mieczysława] Romańskiego..., 1942, k. 9–10).

Główną pracą wykonywaną bez maszyn był ręczny przeładunek węgla, kamienia, desek, piasku, żwiru, cementu i innych materiałów budowlanych; wykonywano też prace porządkowe (sprzątano m.in. zamrożone wagony, odśnieżano zasypane śniegiem tory) (Ciesielski, 1996, s. 132). Zesłańcy pracowali minimum 8 godzin, dzień roboczy często wynosił nawet 12–14 godzin. Miesięczne zarobki (około 280 rubli) wystarczały jedynie na zakup żywności, której i tak brakowało<sup>12</sup> (o tym dalej) (*Zapisy terroru...*, 2022, s. 132). Dzięki relacji Marii Oskierki, deportowanej do Kazachstanu 13 kwietnia 1940 roku, wiemy, jak wyglądał przeciętny dzień na budowie kolei:

Przebieg dnia był następujący: o godzinie 7 rano wychodziliśmy na pracę i pracowaliśmy do obiadu do godziny 12, o 13 wychodziliśmy na popołudniową pracę i pracowaliśmy do godziny 19. Bardzo często mieliśmy pracę w nocy. Normy były ponad siły, tak że nikt nie wypełniał ich. Wynagrodzenie za pracę było minimalne. O wyżywienie staraliśmy się sami, ponieważ w tamtejszych sklepach nic innego dostać prócz chleba (którego też często brakowało). Inne artykuły spożywcze kupowaliśmy w pobliskich kołchozach za rzeczy osobiste. Żadnego ubrania nie dostawaliśmy. Po skończonej pracy Polacy z pobliskich baraków zbierali się w którymś i uprzyjemniali sobie czas czytaniem na głos książek i wspomnieniami dawnych czasów. Stosunek NKWD do Polaków był bardzo nieprzychylny. Propaganda komunistyczna polegała na tym, żeby wpoić w naszą młodzież i dzieci ducha komunistycznego. Informacji o Polsce mieliśmy bardzo mało. Pomoc lekarska była bardzo mała. Do szpitali zabierali tylko te osoby, które były bardzo ciężko chore. Śmiertelność na ogół nie była zbyt wielka (Reports, 1939–1946, s. 1262).

<sup>12</sup> Maria Wojewoda wspomina: „Wynagrodzenie było okropne, trzeba było sprzedawać ostatnią koszulę, żeby móc kupić talerz zupy” (Reports, 1939–1946, s. 1612). Eugeniusz Czekał: „Później przymusowo przewieźli nas do budowy dróg kolejowych oraz urządzeń biegnących Akmolińsk–Kartały. Tysiące kobiet budowało kolej za 80 dag chleba i za małym wynagrodzeniem pieniężnym” (*Zapisy terroru...*, 2022, s. 78).

Z kolei Bohdan Doliński, deportowany 13 kwietnia 1940 roku do Kazachstanu, nie tylko potwierdza takie wspomnienia, lecz również dodaje kilka interesujących faktów:

Dzień pracy trwał dwanaście godzin, nie licząc dwa razy na tydzień pracy nocnej. Mieszkaliśmy w barakach po czterdzieści osób, łóżko przy łóżku. W czasie deszczu woda w baraku sięgała do kostek. Dni wypoczynku nie było. Płacono początkowo (zależnie od normy) około dziesięciu rubli dziennie. Jednakowoż można było kupić chleb 800 gramów po 1,50 rubla za 1 kg. W październiku zmniejszono rację chleba do 400 gramów. Inne produkty: słonina 120 rubli za 1 kg, olej 70 rubli za 1 kg, 20 kg mąki – 150 rubli. Norma dzienna dla kobiet: 8 metrów sześciennych wykopać i wyrzucić na wagon, a następnie rozładować na torze, dla mężczyzn – 12 metrów. W październiku zmniejszono płace o połowę (Reports, 1939–1946, s. 2417).

Generalnie, według wspomnień, robota na budowie kolei była dużo cięższa niż dotychczas w licznych kolchozach sowieckich. Warunki pracy i zamieszkiwania były fatalne, a zaopatrzenie znikome.

Przedstawione wspomnienia ukazują nam zupełnie inną historię, niż to, co wyczytujemy w sowieckich dokumentach archiwalnych. Dalej, dzięki analizie archiwaliów, zostanie przybliżona codzienność deportowanych oraz to, w jaki sposób funkcjonowała budowa magistrali.

Jednym z najważniejszych problemów, z którym spotykali się pracownicy budowy (o nim traktuje większość wspomnień), był brak pożywienia. W piśmie z 23 września 1940 roku, adresowanym do Raisowa (przewodniczącego obwodowego komitetu wykonawczego), czytamy o drastycznych brakach w dostawach produktów spożywczych. Planowane dostawy posiłków przedstawiały się następująco: 1000 ton ziemniaków, 230 ton kapusty, 55 ton cebuli i czosnku, 10 ton ogórków, 45 ton pomidorów i 50 ton korzeni. Władza obwodowa obligowała do dostarczenia żywności na plac budowy poszczególne rejony: akmoliński, atbasarski, nowoczerkaski, kaliniński, szczuciński, szortandyński i jesyłski. Mimo wszystkich starań poszczególne rejony nie wykonywały swoich norm, np. rejon nowoczerkaski z zaplanowanych 5500 kg cebuli dostarczył tylko 1100 kg, a z obiecanych 3000 kg buraków – jedynie 500 kg. W innych rejonach sprawa wyglądała podobnie. Zdarzało się również, że z zapowiadzianych 2500 kg ziemniaków rejony atbasarski, kaliniński, nowoczerkaski i jesyłski nie dostarczały ani jednego kilograma ziemniaków (komitet wykonawczy rejonu jesyłskiego przyznał, że nie wykona danego polecenia i ziemniaków nie przekaże; reszta rejonów „karmiła” jedynie obietnicami). Piszący to pismo kierownik budowy Szuchman zwracał się z pytaniem, co ma czynić w zaistniałej sytuacji niewywiązania się z założonych norm.

Prosił kierownictwo obwodowe o wyegzekwowanie obietnic składanych przez poszczególne rejony w planie dostarczenia zaopatrzenia, o nowe normy, żeby określone zapotrzebowanie było realne do zrealizowania, a w związku z brakiem warzyw (pomidorów i ogórków) prosił, aby zastąpić je marynowanymi grzybami (Dokładnyje zapiski, informacji politotdieła na stroitielstwie ż-doroż. linii Akmolinsk-Kartały, b.d., l. 17–18). Dekretacja na piśmie świadczy o natychmiastowym zajęciu się tą sprawą. Jednak jak było w rzeczywistości, dowiadujemy się z relacji pracujących na budowie Polaków:

Były także okresy, [...] w których przez dobrych kilka miesięcy żyliśmy tylko z 30 dekagramów chleba [...] i jednej porcji zupy ze stołówki (to była zabarwiona woda z listkami kapusty). I tym we dwójkę żyliśmy kilka miesięcy... (Śliwowska, Giżejewska, Ankudowicz, 1992, s. 121).

Do notorycznych braków w dostawach żywności dochodziły inne problemy, np. ucieczki z miejsca pracy. Po tym, jak 26 czerwca 1940 roku wprowadzono na budowie ośmiogodzinny dzień i siedmiodniowy tydzień pracy, budownicy kolei natychmiast gniewnie zareagowali na to zarządzenie centrali. Przejście na taki tryb pracy wynikało ze sporych opóźnień w wykonaniu założeń planu. W celu rozładowania napięcia i rozwiązania powstałej sytuacji, 14 września 1940 roku odbyła się narada wydziału politycznego budowy kolei. Z przedstawionego przez towarzyszy Kupcowa i Ampilogowa sprawozdania wynikało, że tylko na jednym wycinku budowy liczba osób, które nie stawily się do pracy w sierpniu 1940 roku, wyniosła 78. W okresie między 26 czerwca a 10 września 1940 roku zarejestrowano 447 wykroczeń dyscyplinarnych (Dokładnyje zapiski, informacji politotdieła na stroitielstwie ż-doroż. linii Akmolinsk-Kartały, b.d., l. 29) (warto podkreślić, że nierzadko brygadziści „kryli” swoich podwładnych, np. Sigaczew, kierownik czwartej działki budowlanej, chronił przed kierownictwem nieobecnych ośmiu pracowników) (l. 20, 25). Ostatecznie głównego źródła problemu najwyższe władze partyjne dopatrywały się w niedostatecznym informowaniu pracowników i deportowanych o tym, że wprowadzony siedmiodniowy tryb pracy był tymczasowym rozwiązaniem. Tym samym władze zalecały, aby zadbać o odpowiednie rozpowszechnienie tak ważnych z punktu widzenia budowy informacji w prasie i w miejscach pracy (polegało to m.in. na wygłaszaniu prelekcji czy odczytów) (l. 20–23). Deportowani obywatele polscy wzbraniali się przed pracą w niedziele, często motywując to względami religijnymi. Niektórzy Polacy stawiali opór oraz nie wychodzili na budowę w wyznaczone dni (*Zapisy terroru...*, 2022, s. 192). Eugenia Mamak tak opowiada o tym okresie:

Pracowaliśmy po 12 do 14 godzin i bez dnia odpoczynku. Więc nie zważaliśmy na ich groźby i zaczęliśmy robić sobie

samowolnie dni wolne. Wtedy zaczęły się masowe aresztowania. Zaprzestaliśmy działać samowolnie, musieliśmy być cicho i pracować (Reports, 1939-1946, s. 2239).

Zachęcając do pracy, komendanci poszczególnych działek budowy premiowali pracujących robotników dodatkowymi porcjami chleba (Ciesielski, 1996, s. 132). Także nie tylko ekwilibrystyka propagandowa i represje, lecz również pewna forma „nagród” stała się motywacją do wypracowywania niezbędnych norm narzuconych przez kierownictwo. Z regularnymi dostawami pieczywa na budowę drogi Akmolińsk-Kartały także były jednak duże problemy. W piśmie z 2 października 1940 roku czytamy, że w wyniku zaniedbania w dostawie mąki oraz z przyczyny długotrwałego (ponad miesięcznego) remontu piekarni nr 1 w Akmolińsku doszło do deficytu chleba, co niekiedy kończyło się kilkudniowymi brakami w jego dostawach (Dokładnyje zapiski, informacyi politotdieła na stroitielstwie ż-doroż. linii Akmolinsk-Kartały, b.d., l. 48-49).

Budowy kolei były miejscami niebezpiecznymi. Na ich terenach dochodziło do licznych wypadków i uchybień. Jako przykład może posłużyć sytuacja na linii Akmolińsk-Kartały. 25 sierpnia 1940 roku na 654. km przy stacji Kołuton wykoleił się „Janwarec”, czyli dźwig nr 450. Przyczyną wypadku było naruszenie zasad transportowych, ponieważ ramię dźwigu nie zostało w odpowiedni sposób unieruchomione, co spowodowało wibracje i finalnie przewrócenie całej konstrukcji (Dokładnyje zapiski, informacyi politotdieła na stroitielstwie ż-doroż. linii Akmolinsk-Kartały, b.d., l. 50). Komisja, która zbadała wypadek, oskarżyła pracowników Barabasza i Nieżincewa, którzy dopuścili się złamania zasad transportowania oraz ВНР. Koszt wypadku komisja wyliczyła na 1836 rubli i 32 kopiejki.

Do drugiego zdarzenia doszło 20 września 1940 roku, kiedy to na stacji kolejowej Adyr zderzyły się dwa pociągi nr 1301 oraz nr 1302. Do wypadku doszło w wyniku zaniedbania kierownika stacji Zubkova, który naruszył zasady przechowywania kluczy do torów, jak również zasady ВНР. Winnymi byli także motorniczy Bunakow, konduktor Bairowa oraz zwrotniczy Kuśenko. Wszyscy zostali skazani i pociągnięci do odpowiedzialności karnej (Dokładnyje zapiski, informacyi politotdieła na stroitielstwie ż-doroż. linii Akmolinsk-Kartały, b.d., l. 50-51). Wykolejanie się pociągów, zderzenia z materiałami budowlanymi, zaniedbanie torów i niezachowanie ich przejezdności przydarzały się notorycznie. Każdy wypadek przy pracy kończył się przeprowadzeniem dochodzenia, a w stosunku do osób winnych zasądzano wówczas wyroki karne. Od sierpnia do października 1940 roku doszło do około 200 dużych wypadków (we wrześniu 48, w październiku 54) (l. 50-63). Warto dodać, że nie brakowało również ofiar śmiertelnych - tylko we wrześniu 1940 roku odnotowano cztery tego typu zdarzenia. Wielu pracowników zatrudnionych przy budowie kolei ginęło pod kołami pociągów (l. 61). Znacząca liczba

wypadków oraz ich charakter świadczą o braku kompetencji osób zatrudnionych na budowie. Co należy podkreślić, przedstawione dane odnoszą się jedynie do osób wolnych, czyli obywateli Związku Sowieckiego. Obywatele polscy – zarówno deportowani, jak i potem „amnestiowani” – nie pojawiali się w dokumentach archiwalnych. Prawdopodobnie do rejestracji wypadków z udziałem speckontyngentu służyła osobna ewidencja.

Duże tempo budowy obiektów osiągnęto nie tylko przez wykorzystywanie pracy osób deportowanych. Narzędziem, które miało sprzyjać szybkim postępom, były „socjalistyczne wyścigi pracy” oraz ustanowienie przodowników pracy. W maju 1940 roku – według oficjalnych danych – średnia wydajność pracy wynosiła 124,9%, w czerwcu 126,7%, w lipcu 131,2%, a w sierpniu 138% (Dokładnyje zapiski, informacjami politodzieła na stroitielstwie ż-doroż. linii Akmolinsk–Kartały, b.d., l. 70). Wraz z wydajnością rosła liczba przodowników pracy (stachanowców). W maju 1940 roku było ich 3650, natomiast w październiku – już 5600. Obecnie trudno jednoznacznie stwierdzić, w jakim stopniu wiarygodne są te liczby, aczkolwiek zawrotne tempo pracy oraz duża liczba pracowników mogły realnie przełożyć się na przytoczone dane. Anna Jaxa-Małachowska wspominała: „Wszyscy powyżej 14 lat [14. roku życia] pracują w *depo* i przy budowie linii kolejowej [...]. Praca nieludzko ciężka” (Śliwowska, Giżejewska, Ankudowicz, 1992, s. 120).

Warto zwrócić uwagę, że sytuacja przy budowie kolei nie była tak dramatyczna, jak to się zdarzało w przypadku innych budów nadzorowanych przed NKWD (choćby Dalstroj, Karłag). Było to spowodowane nie tylko przez to, że Moskwie bardzo zależało na rezultacie i jak najszybszym oddaniu do użytku linii kolejowej, ale również przez okoliczność, że przy budowie pracowały wspólnie osoby deportowane (oraz zwolnieni po tzw. amnestii) i ludzie wolni (obywatele ZSRS). Maria Rossowska tak zapamiętała prace:

10 kwietnia 1941 roku. 4 bm. przyjechała po nas ciężarówka i wzięli mnie i Helę Kuspysiówą do robót przy żelaznej drodze. Linia kolejowa Akmolinsk–Kartały. Stacja Kajbohor. Rozpacz z powodu rozstania z Hanką i cicią była wielka. Tu warunki wydawały nam się lepsze, specjalnie w Kajbahorze wszystko można było dostać i ceny niewysokie, stołówka zaopatrzona dobrze, nawet kompot i sałatka śledziowa była. Nasza praca polegała na oczyszczaniu toru z gliny na głębokość łopaty, płacą nam za oczyszczenie jednej szyny 7,65 rubla dziennie. Wiadomości od rodzin nie mamy i nie będziemy mieć. Chodzą słuchy, że mają nas obozować w Iszynie, nam na wyjeździe mówiono, że na zimę wrócimy do W. Padołu. Tu czujemy się doskonale. Mieszkamy w namiotach (Reports, 1939–1946, s. 1567).

Jak widać, indywidualna percepcja i subiektywne wrażenia świadków historii mogą się diametralnie różnić. Poprzednie świadectwa ewidentnie wskazują na cięższe warunki niż w okresie pracy w specposiołkach i kołchozach. Przytoczona relacja jest odmienna: podkreśla lepsze warunki pracy i egzystencji przy budowie kolei. W takim wypadku możemy uznać po prostu, że wspomnienia każdego ze świadków z okresu budowy magistrali Akmolińsk–Kartały determinuje wcześniejsze doświadczenie (z okresu od deportacji do „amnestii”).

28 stycznia 1940 roku dwie części torów zostały złączone (warto podkreślić, że droga była oddana do tymczasowej eksploatacji z dużą liczbą niedoróbek) (Pawłow, 1997, s. 123). Świadcowie tego wydarzenia wspominają, że w ten dzień panowały srogi mróz i zamieć śnieżna (Nursieitow, 2013). Zmarznięty chleb, przygotowany jako poczęstunek dla uczestników uroczystości, trzeba było ciąć piłą. Rok 1940 na budowie spędzono pod hasłem „20-lecia Kazachskiej SRR”. Ogólny plan w tym roku został wykonany tylko w 70% (Stroitielstwo ż.d. linii Akmolinsk–Kartały, b.d., s. 40).

W 1941 roku sprawy związane z budową kolei nie wyglądały najlepiej. Plany i projekty, które miały dotrzeć z Lenintrasprojektu w kwietniu tego roku, dostarczono z licznymi brakami dopiero 2 lipca (Dokładnyje informacyi, sprawki, obzory, ż.d. linii Akmolinsk–Kartały, b.d., l. 10). Z opóźnieniem przybyły również projekty budowy pomieszczeń technicznych, dworców oraz zajezdni. Jednak największy problem stanowiło zaopatrzenie w wodę pracowników budowy. Żaden z planowanych terminów zakończenia prac (stacja Atbasar – do 15 lipca; Jesyl – do 15 marca; Tobol – do 15 maja itp.) nie został dotrzymany. Dochodzenie w tej sprawie wykazało, że jedną z przyczyn opóźnienia w budowie było niedoszacowanie przez Lenintrasprojekt ilości wymaganych materiałów budowlanych. Drugim powodem niezrealizowania planu było niedostarczenie na czas rysunków technicznych obiektów (Dokładnyje informacyi, sprawki, obzory, ż.d. linii Akmolinsk–Kartały, b.d., l. 11). Co istotne, dodatkowe szkody budowlane spowodowała wiosenna powódź.

We wrześniu 1943 roku oddano do użytku kuzmuruńską zajezdnię i linię Akmolińsk–Kartały (oczywiście z niedokończonymi elementami). We wspomnieniach jednego z pracowników znajdujemy taką informację na ten temat:

Mamlutka, dnia 14 marca 1943 roku. Szanowna Pani! Nie miałem możliwości wysłać wcześniej wspomnianej w styczniowym liście przesyłki, ponieważ kolej nie przyjmuje bagażu na drogę Akmolińsk–Kartały, gdyż droga ta nie jest zdana pod eksploatację, a poczta nie przyjmuje przesyłek ponad 8 kg (Dokładnyje informacyi, sprawki, obzory, ż.d. linii Akmolinsk–Kartały, b.d., l. 176).

Oficjalnie kolej budowano do 1943 roku, jej pełna eksploatacja była jednak możliwa dopiero w 1945 roku. Aczkolwiek, co należy zaznaczyć, już w 1942 roku zostało nią przetransportowane 1,4 mln ton węgla oraz różnego rodzaju żywności i amunicji, które były niezbędne dla walczących żołnierzy Armii Czerwonej.

Budowa magistrali Akmolińsk–Kartały była kluczowym projektem stalinowskiej industrializacji z czasów II wojny światowej. Moskwa, której bardzo zależało na tej trasie kolejowej, wykorzystywała do niej nie tylko pracę przymusową deportowanych obywateli polskich (i innych narodowości), lecz także dobrowolnych pracowników oraz komunistów i komsomolców z całego Związku Sowieckiego. Budowa kolei bez wątpienia wpłynęła na rozwój gospodarki ZSRS, a zwłaszcza północnego regionu Kazachskiej SRS. Warto jednak zaznaczyć, że nie tylko na mapie Związku Sowieckiego zostawiła ona swój ślad – tragiczna ryna związana z historią powstawania kolei pozostała na losach ludzi, którzy przy niej pracowali. Wyczerpująca praca i konieczność pozyskania robotników wpłynęły na kształt polskiej inteligencji i elit, których członkowie byli masowo deportowani do Kazachstanu. Osoby te doświadczyły całego spektrum sowieckiego terroru, a dodatkową karą dla inteligencji, poza oczywistym trudem pracy, był brak możliwości prowadzenia aktywności umysłowej we własnym języku, co dla niektórych osób było ciężarem nie do zniesienia.

## Bibliografia

### Źródła archiwalne:

- Archiwum Instytutu Hoovera (AIH)  
Reports (1939–1946). AIH. Dokumenty Władysława Andersa, 800/1/0/-/48.
- Archiwum Państwowe Obwodu Akmolińskiego w Kokczetawie (Gosudarstwiennyj archiw Akmolinskoj oblasti, GAAO)  
Dokładnyje informacyi, sprawki, obzory, ż.d. linii Akmolinsk–Kartały (b.d.). GAAO, f. 1, op. 1, d. 229.  
Dokładnyje zapiski, informacyi politotdieła na stroitielstwie ż-doroż. linii Akmolinsk–Kartały (b.d.). GAAO, f. 1, op. 1, d. 124.
- Archiwum Prezydenta Republiki Kazachstan (APRK)  
Stroitielstwo ż.d. linii Akmolinsk–Kartały (b.d.). APRK, f. 708, Osobaja papka, op. 5/1, d. 921.
- Centralne Archiwum Państwowe Republiki Kazachstan (Centralnyj Gosudarstwiennyj Archiw Riestpubliki Kazachstan, CGARK)  
Ob obszczem kołliczestwie polskich grażdian razmieszczennyh w Kazachskoj SSR (b.d.). CGARK, f. 1146s, op. 1, d. 287.
- Fundacja Generał Elżbiety Zawackiej w Toruniu (FGEZ)  
Relacja Czesławy Pączek z d. Nowickiej (b.d.). FGEZ, Teczka Czesławy Nowickiej. Pobrane z: [http://kpbk.umk.pl/Content/201041/Nowicka\\_Czeslawa\\_1392\\_wsk.pdf](http://kpbk.umk.pl/Content/201041/Nowicka_Czeslawa_1392_wsk.pdf) [dostęp: 24.08.2022].
- Instytut Polski i Muzeum gen. Sikorskiego (The Polish Institute and Sikorski Museum, PISM)  
Kustanajska obl. Sprawozdanie kpt. [Mieczysława] Romańskiego złożone w Ambasadzie w dn. 31 stycznia 1942 roku (1942). PISM, Ambasada RP w ZSRR, Kujbyszew, 1941–1943. Opieka społeczna. Delegatura na obłast Kustanajska, 10.1941–11.1942, A.7. 307/14.



## Publikacje:

- Alimgazinow, K. (oprac.) (2019). *Iz istoriji dieportacyj. Kazachstan. 1939–1945 gg: sbornik dokumentow*, t. III. Ałmaty: Wydawnictwo LEM.
- Bierdinski, W., Bierdinski, I., Wieriemiejew, W. (2017). *Sistiema spieczposielenij w Sowietkom Sojuzie 1930–1950-ch godow*. Moskwa: Rosspen.
- Bugaj, N. (1995). *Ł. Bieria – J. Stalinu*. „Sogłasno waszemu ukazaniu...”. Moskwa: AIRO-20.
- Ciesielski, S. (1993). Liczebność zesłańców polskich w Kazachstanie 1940–1946. *Dzieje Najnowsze*, nr 4, s. 75–89.
- Ciesielski, S. (1996). *Polacy w Kazachstanie 1940–1946. Zesłańcy lat wojny*. Wrocław: Oficyna Artystyczno-Wydawnicza „W kolorach tęczy”.
- Ciesielski, S. (2010). *Gułag. Radzieckie obozy koncentracyjne 1918–1953*. Warszawa: Instytut Pamięci Narodowej. Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu.
- Ciesielski, S., Hryciuk, G., Srebrakowski, A. (1993). *Masowe deportacje radzieckie w okresie II wojny światowej*. Wrocław: Instytut Historyczny Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocławskie Towarzystwo Miłośników Historii.
- Głowacki, A. (1996). *Deportacje obywateli polskich do Kazachstanu i ich osiedlenie w latach 1940–1941*. W: S. Ciesielski, A. Kuczyński (red.), *Polacy w Kazachstanie. Historia i współczesność* (s. 291–308). Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Głowacki, A. (2009). *Deportowani w latach 1940–1941*. W: W. Materski, T. Szarota (red.), *Polska 1939–1945. Straty osobowe i ofiary represji po dwiema okupacjami* (s. 238–246). Warszawa: Instytut Pamięci Narodowej. Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu.
- Gurjanow, A.E. (1994). Cztery deportacje 1940–41. *Karta*, nr 12, s. 114–136.
- Gurjanow, A.E. (1997). *Polskije spieczpriesielency w sssr w 1940–1941 gg*. W: A.B. Roginskij (red.), *Riepriessii protiv polakow i polskich grażdian* (s. 56–68). Moskwa: b.w.
- Gurjanow, A.E. (1997b). *Massztaby dieportacyi nasielenija w głub’ sssr w maje–ijunie 1941 g*. W: A.B. Roginskij (red.), *Riepriessii protiv polakow i polskich grażdian* (s. 74–76). Moskwa: b.w.
- Hersztowska, B. (oprac.) (b.d.). Halina Wyrzykowska – pobyt w łagrze. Pobrane z: <http://armiaandersa.pl/submission/show/3723> [dostęp 24.07.2019].
- Kim, M. (2017). *Karaganda. Żywno ludiej w gorodie ugla 1931–1941 gg*. Moskwa: Rosspen.
- Krzysztoń, J. (1998). *Wielbłąd na stepie*. Wrocław: Wydawnictwo „Siedmióróg”.
- Magistral Akmolinsk–Kartały sdat’ w eksploatacyju w 1940 godu. *Stalinskij Put’*, 6 kwietnia 1940 roku, s. 3.
- Materski, W. (2005). *Na widecie. II Rzeczpospolita wobec Sowietów 1918–1943*. Warszawa: Instytut Studiów Politycznych Polskiej Akademii Nauk, Wydawnictwo „Rytm”.
- Nursieitow, B. (2013). *Iz istorii stroitelstwa zheleznodorożnoj magistrali Akmolinsk–Kartały (1939–1945 gg.)*. *Qazaqstan Tarihy*. Pobrane z: <https://e-history.kz/ru/history-of-kazakhstan/show/9243> [dostęp 13.02.2023].
- Panto, D. (oprac.) (2019). *Deportacje Polaków i obywateli polskich do Kazachstanu w latach 1936–1941. Dokumenty ze zbiorów Archiwum Prezydenta Republiki Kazachstanu* (tłum. materiałów źródłowych B. Żyłko). Gdańsk: Muzeum II Wojny Światowej.
- Pawłow, W. (1997). *Istoriija zheleznodorożnogo transporta Rossii i Sowietского Sojuza*, t. 2: 1917–1945. Sankt Pietierburg–Moskwa: b.w.
- Polian, P. (2001). *Nie po swojej wole... Istoriija i gieografija prinuditielnych migracyj w sssr*. Moskwa: Wydawnictwo OGI, Memoriał.
- Śliwowska, W., Giżejewska, M., Ankudowicz, J. (oprac.) (1992). *Tryptyk kazachstański. Wspomnienia z zesłania – Marian Papiński, rodzina Małachowskich, Leśława Domańska*. Warszawa: Instytut Studiów Politycznych Polskiej Akademii Nauk; Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Trietij piatiletnij plan razwitija narodnogo chozjajstwa sojuza sssr (1938–1942 gg.)*. (1939). Moskwa: b.w.
- Wawer, Z. (2010). *Polskie Siły Zbrojne na obczyźnie*. W: K. Persak, P. Machcewicz (red.), *Polski XX wiek*, t. 2 (s. 223–266). Warszawa: Muzeum Historii Polski w Warszawie, Wydawnictwo „Bellona”.
- Zapisy terroru*, t. 10: *Losy Polaków w Kazachstanie w świetle relacji żołnierzy Armii Andersa* (2022). Warszawa: Instytut Pileckiego.
- Zaroń, P. (1990). *Ludność polska w Związku Radzieckim w czasie II wojny światowej*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Ziemsow, W. (2005). *Spieczposielency 1930–1960* [praca doktorska obroniona w Instytucie Rosyjskiej Historii Rosyjskiej Akademii Nauk]. Moskwa: b.w.