

ЮЛИЯ НИКОЛАЕВНА ЗЕЛЕНСКАЯ

кандидат исторических наук, доцент кафедры отечественной истории Института истории, политических и социальных наук

Петрозаводский государственный университет
(Петрозаводск, Российская Федерация)

ORCID 0000-0002-2818-3684; yulia-zelenskaya2008@yandex.ru

ОНЕЖСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ И МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД НА НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

А н н о т а ц и я . Объектом исследования является Онежский машиностроительный и металлургический завод – ведущее предприятие народного хозяйства Карело-Финской ССР. Рассмотрены основные направления работы завода на начальном этапе Великой Отечественной войны. Основу статьи составили опубликованные и неопубликованные письменные источники, включающие делопроизводственную документацию и эго-документы. Широкий корпус источников позволил реконструировать сложный процесс эвакуации материальных ценностей и работников предприятия в тыл, выполнение стратегических оборонных заданий. Проанализированы два этапа эвакуации. Раскрыта работа «малого завода». Показаны примеры несогласованных, противоречащих друг другу действий руководящих органов, определявших сроки и направления эвакуации. Сделан вывод о значении этого периода в истории завода, позволившего сохранить ценное оборудование и материалы, оперативно развернуть производство на новом месте. Стержневой основой исследования являются принципы историзма и научной объективности. Использованы системный, историко-сравнительный и описательный методы исследования.

К л ю ч е в ы е с л о в а : Великая Отечественная война, Карело-Финская ССР, Онежский завод, эвакуация, заказы фронта, Красноярск, Камбарка

Д л я ц и т и р о в а н и я : Зеленская Ю. Н. Онежский машиностроительный и металлургический завод на начальном этапе Великой Отечественной войны // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2024. Т. 46, № 4. С. 59–66. DOI: 10.15393/uchz.art.2024.1043

ВВЕДЕНИЕ

История города Петрозаводска, столицы Республики Карелия, неразрывно связана с Онежским тракторным заводом (в 1928–1944 годах назывался «Онежский машиностроительный и металлургический завод»), который в 2023 году отметил 320-летие. На протяжении столетий деятельность завода ориентировалась на выполнение государственных задач, которые менялись с течением времени, но сохраняли особую важность как для региона, так и для страны [14]. Через историю завода можно проследить становление и развитие технической мысли в России на протяжении веков [9], социально-экономические процессы, градостроительство, судьбы трудовых династий предприятия и т. д. [13]. Важной вехой в жизни завода стало испытание Великой Отечественной войной. В отечественной [1], [5], [6], [7], [8], [12] и зарубежной [11], [15] историографии, пожалуй, нет ни одной работы, освещающей аспекты военных событий на территории Ка-

рело-Финской ССР, в которой бы не встретилось упоминание о нем. В научных публикациях даны сведения о трудовом почине его работников, эвакуации в Красноярск, возвращении в Петрозаводск после освобождения города от оккупации в 1944 году. В статье, посвященной экономической стороне оккупации районов КФСР в 1941–1944 годах, С. Г. Веригин обратился к вопросу восстановления работы Онежского завода военной администрацией Восточной Карелии [2]. В публикациях обобщающего характера, посвященных многовековой истории завода, также присутствует краткая справка о его деятельности в военный период [16], [17].

В опубликованных источниках, в том числе тематических сборниках документов¹, представлены сведения о перестройке работы завода на выполнение оборонных заказов, замене ушедших на фронт и в истребительные батальоны работников предприятия студентами Карело-Финского государственного университета,

патриотическом подъеме коллектива. О работе завода в годы войны оставил воспоминания председатель СНК КФССР П. С. Прокконен. В частности, Павел Степанович отметил освоение литейщиками производства высококачественной стали для авиационной промышленности. Изделия Онежского завода оказались в полтора раза дешевле, чем аналогичная продукция ряда других металлургических предприятий².

Наличие неопубликованных источников в фондах Национального архива Республики Карелия позволяет вновь обратиться к военной истории завода, рассмотреть наиболее значимые периоды его функционирования во время военных испытаний. Фонд Р-533 «ОАФ «Онежский тракторный завод» (1917–2005)» содержит материалы делопроизводственного характера, раскрывающие основные направления функционирования предприятия, выполнение плановых заданий, модернизацию производственного процесса, социальное обслуживание, оказание социальной поддержки членам трудового коллектива и т. д. В данном фонде сосредоточена распорядительная, протокольная и отчетная документация. Воспоминания главного инженера А. Н. Брызгалова, которые частично опубликованы в книге «Онежский завод»³ и представлены в личном фонде НАРК Р-3338 «Брызгалов А. Н. Главный инженер Онежского завода (1910–1962)», содержат информацию об особенностях работы завода. Не менее содержательны воспоминания первого секретаря ЦК КП(б) КФССР, члена Военного Совета Карельского фронта Г. Н. Куприянова из личного фонда Р-3435 «Куприянов Г. Н., генерал майор, секретарь ЦК КП(б) (1943–2002)». Геннадий Николаевич с гордостью писал, что, даже находясь в эвакуации на большом расстоянии от Карелии, завод не потерял связи с родным краем, оказывал помощь армиям Карельского фронта, предприятиям, налаживавшим производственный процесс на неоккупированной территории республики⁴.

Предпринятая автором статьи попытка реконструировать работу завода на начальном этапе Великой Отечественной войны базируется на основополагающих общенаучных и специальных методах научного исследования, из которых наибольшее значение получили системный, историко-сравнительный и описательный.

* * *

Военные действия на территории Карело-Финской ССР начались в первые дни июля 1941 года. Финские войска предприняли наступление сразу по нескольким направлениям, включая петрозаводское. Быстрое продвижение

противника в глубь территории республики потребовало от советского и политического руководства приступить к оперативной эвакуации материально-технической базы и населения КФССР в тыловые районы.

Комиссия по эвакуации при СНК КФССР начала работу по организации и проведению эвакуации имущества и населения республики 3 июля 1941 года. Возглавили комиссию секретарь обкома партии П. В. Соляков и заместитель председателя СНК республики М. В. Иванов⁵. Под руководством комиссии разрабатывались планы эвакуации отдельных районов и предприятий с учетом оперативной обстановки на линии фронта. В городах и районах, подлежащих эвакуации, были образованы тройки по эвакуации⁶.

Основное внимание комиссия по эвакуации уделила вывозу оборудования, материалов и сырья предприятий республики, которые отправлялись в Архангельскую, Вологодскую, Кировскую, Молотовскую, Челябинскую области, Ленинград, Красноярск и Череповец или перемещались в тыловые восточные районы КФССР.

СНК СССР постановлением № СЭ-12сс от 3 июля 1941 года установил правила демонтажа заводского и фабричного оборудования, ответственность директоров предприятий и руководителей соответствующих наркоматов за проведение эвакуации промышленности. Документ регламентировал порядок демонтажа, маркировки и упаковки деталей, крепежного материала, порядок погрузки и отгрузки станков и машин, обеспечивавший сохранность и комплектность оборудования⁷. Расходы на перемещение в другие районы отдельных частей производства, согласно постановлению СНК СССР № 1806-806сс от 2 июля 1941 года, распределялись между фондами предприятий, наркоматов и государственным бюджетом⁸.

Вместе с имуществом предприятий вывозились в тыл его сотрудники. Каждый работник при эвакуации имел право взять с собой 100 кг груза на себя и по 40 кг на каждого члена семьи. На время эвакуации сохранялась заработная плата, выплачивались подъемные средства главе семьи, жене и каждому из иждивенцев [10: 99–100]. Эвакуированное из прифронтовой полосы население имело право на получение бесплатного питания во время всего пути следования и в течение 5–7 дней после прибытия на место расселения из расчета 6 руб. в сутки. Расходы на питание покрывал союзный бюджет⁹.

Эвакуация из Петрозаводска в Красноярск крупнейшего предприятия металлообрабатывающей промышленности Онежского машиностро-

ительного и металлургического завода началась во второй декаде июля 1941 года после получения телеграммы № 4032 наркома лесной промышленности СССР М. И. Салтыкова, предписывавшей немедленно демонтировать и отгрузить на Красноярский механический завод Лесосудомашстроя металлорежущие станки, пресс, прокатный стан, электрооборудование и прочее ценное имущество и материалы. 17 июля 1941 года заместитель наркома лесной промышленности СССР Меньшиков телеграммой № 4204 обязал оборудование токарного и газогенераторного цехов отдельными вагонами отправить в Камбарку. 19 июля 1941 года телеграммой № 4256 Меньшиков распорядился приступить к демонтажу агрегатов энергохозяйства, пять паровых котлов, два локомотива отгрузить в Красноярск, дизель отправить в Камбарку, кислородную станцию оставить на месте. В соответствии с этими указаниями работа завода была полностью остановлена и демонтаж оборудования развернулся на всех участках¹⁰.

Транспортировку материальных ценностей и рабочих, инженерно-технических кадров и членов их семей следовало осуществлять по Кировской железной дороге. Для оперативной отгрузки оборудования у железнодорожной ветки внутри завода были поставлены два железнодорожных электрокрана, снятых с прокатного и мартеновского цехов. Фронт погрузки удалось увеличить за счет строительства пяти временных погрузочных площадок¹¹. Согласно эвакуационному плану, с 18 по 24 июля 1941 года от управления Кировской магистрали требовалось предоставить Онежскому заводу 250 вагонов, подано же было только 127¹². Невыполнение требований комиссии по эвакуации КФССР администрацией Кировской железной дороги произошло вследствие обострившейся топливной проблемы, неразвитости станционного хозяйства и низкой пропускной способности магистрали в целом и Сорокско-Обозерской железнодорожной линии [3], которая с запада на восток связала Карело-Финскую ССР с Архангельской областью, в частности, эвакуации части подвижного состава на тыловые железные дороги [4].

Первый эшелон с оборудованием лабораторий, станками инструментального и ремонтного цехов, сырьем отправился из Петрозаводска в направлении Красноярска 19 июля 1941 года. В тыл направлялось имущество, поддававшееся быстрому демонтажу, а также ценные материалы (медь, ферросплавы, трубы, алюминий). Одновременно велось укомплектование пяти вагонов с личным составом, ИТР тех специальностей,

которые необходимы для развертывания проектно-сметных и строительно-монтажных работ в Красноярске¹³. В процессе эвакуации создавались предпосылки для быстрого разворота работы завода на новом месте. Вывозились агрегаты, необходимые приспособления, инструменты, полуфабрикаты, специалисты, которые работали на этом оборудовании¹⁴.

Параллельно с погрузкой первого эшелона в производственных цехах товарного выпуска (№ 5, 10) завершалось начатое производство, велась форсированная подготовка к разбору технически сложного оборудования. Имущество энергетического хозяйства завода демонтажу не подвергалось, продолжало эксплуатироваться¹⁵.

Со вторым и третьим эшелонами, отправленными в Красноярск, отгружалось комплектное оборудование ремонтного, инструментального и других цехов с дефицитными материалами. С третьим эшелоном в эвакуацию выехала самая большая группа личного состава завода (10 вагонов)¹⁶.

21 июля поступила телеграмма управляющего трестом «Лесосудомашстрой» Градова с требованием продолжить работу мартеновского и прокатного цехов и обеспечить их кадрами. Работников других цехов предприятия следовало отправить в Красноярск. Предписание, полученное в момент, когда оборудование этих цехов уже было частично демонтировано, послужило сигналом к более сдержанным темпам работ по погрузке оборудования. Телеграммой от 29 июля нарком лесной промышленности СССР М. И. Салтыков обязал немедленно организовать выплавку и прокат стали ХМЮА С-50. Отгрузка оставшегося оборудования металлургических цехов и участков, с ними связанных, прекратилась. Одновременно руководство завода предприняло меры по розыску вагонов с отправленным ранее имуществом и материалами. Поскольку отгрузка оборудования в первых эшелонах производилась непрерывно по мере его демонтажа и не рассматривалась возможность его возврата в пути следования, то попытки вернуть на завод лабораторное оборудование и материалы не увенчались успехом, так как они были отгружены в разных вагонах. Для подбора аналогичного эвакуированному в Красноярск лабораторного оснащения в Ленинград отправились представители завода. Одновременно по специально разработанному плану развернулись монтаж прокатного, мартеновского, литейно-кузнечного цехов, работа лесного отдела, энергоблока. Отгрузка части металлорежущего оборудования для создания ремонтной базы переносилась на более поздние сроки¹⁷.

Всего в Красноярск и Камбарку было отправлено шесть эшелонов в составе 292 вагонов, эвакуированы 4581 т груза и 1216 человек личного состава завода. Последний, шестой эшелон выехал из Петрозаводска в начале августа 1941 года¹⁸.

Коллектив, оставшийся на предприятии, переключился на восстановительные работы для производства стали С-50. 18 августа приступили к разогреву мартена для ее выплавки. Кузнечный цех с начала восстановления выполнял оборонные заказы по заданиям ЦК и СНК СССР, освоив производство саперных лопат, ломов и другого шанцевого инструмента для строительства рубежей обороны, осуществлял ремонт орудий и ковал кривошип для танков¹⁹. Прокатчики делали обшивку для бронепоездов. Завод поставлял ценный металл для военных предприятий. Работала электростанция с гидротурбинами, центральная котельная, парогидравлический пресс, мартеновский, прокатный, механический цеха, кислородная станция и связь, транспорт и лесобиржа, обеспечивавшая завод топливом. Таким образом, после эвакуации «большого завода» остался работать комплексно оснащенный «малый завод» с группой металлорежущих и заготовительных цехов и всеми вспомогательными службами²⁰.

«Малый завод» проработал недолго в результате того, что противник перерезал железную дорогу между Петрозаводском и Ленинградом. 24 августа 1941 года пришло распоряжение СНК СССР и ЦК ВКП(б) о проведении полной эвакуации предприятия в течение 24 часов. В первую очередь предстояло демонтировать кислородную станцию и все наиболее ценное из оставшегося оборудования. При этом в силу отрезанности железнодорожного сообщения следовало вывозить оборудование и материалы водным путем²¹.

Работа цехов остановилась. Разобранное оборудование и материалы по узкоколейной ветке доставлялись на лесоподъемный пункт, где грузились на баржу для отправки через Вологду в Красноярск. На баржах были вывезены восстановленные после первого этапа эвакуации цеха с оставшимся личным составом. Отгрузка металла осуществлялась по железной дороге через Беломорск до 26 сентября. Всего за время второго этапа эвакуации в тыл были вывезены 5483 т груза и 324 человека. Удалось отправить практически все запасы сырья и оборудования за исключением негабаритных тяжеловесных агрегатов²². Пришлось оставить прокатный стан, ковши, молоты, паровые котлы, пресс, грузоподъемные устройства, множество станков механических цехов²³. К моменту, когда части Красной армии оставили г. Петрозаводск, на предприятии на-

ходились печи, газогенераторы, прокатный стан, пила горячей резки, парогидравлический пресс, трехтонный молот, вагранки, мостовой кран, паровые котлы, узкоколейный паровоз и мотовоз. Из материалов не успели вывезти чугун, частично кирпич, около 1 тыс. т углеродистой стали в болванках. В соответствии с планом вывода из строя оставшегося оборудования заблаговременно с паровой машины прокатного цеха были сняты золотники и блоки управления, с котлов – питательные приборы и арматура, паровозов – шатуны, золотники и арматура. Все эти части закопали в разных местах на территории завода²⁴.

Согласно указанию ЦК КП(б) и СНК КФССР от 31 августа 1941 года, оборудование кислородной станции для снабжения фронта кислородом следовало в течение двух суток демонтировать и за 20 дней собрать в Беломорске, передав на правах специального цеха лесозаводу № 2²⁵. Бригада за два дня разобрала оборудование станции, погрузила в вагоны. По пути в Беломорск возникали пробки, так как противник бомбил Кировскую железную дорогу. Оборудование удалось доставить в Беломорск только 9 сентября. По прибытии развернулась круглосуточная работа по установке станции, которая продолжалась на протяжении 11 дней²⁶. На каждый день выдавалось суточное задание, рабочий день не заканчивался до тех пор, пока задание не было выполнено. В период монтажа рабочие трудились по 14–16 часов. В отдельные дни (во время бетонирования) работали по 20 часов с выходом через 4 часа в очередную смену. Наилучшие образцы работы показали начальник ремонтного цеха А. Н. Марков, машинист С. Н. Гречников, слесари М. Н. Печерин и С. П. Ефремов, плотники Ф. В. Малышев и И. И. Сизов, такелажник Р. С. Кузьмин, сварщик П. И. Решетников, механик С. Евсеев. На подсобных работах участие в монтаже кислородной станции принимали члены семей работников²⁷. За производственную инициативу и образцовую стахановскую работу по выполнению важного оборонного задания почетные грамоты Верховного Совета КФССР получили рабочие, служащие и инженеры кислородной станции²⁸. 26 октября станция произвела первый кислород. Анализ газа показал высокое качество (99,4 %) чистого кислорода. Такой процент значительно превосходил норму технического кислорода и переводил его в разряд медицинского²⁹.

С трудностями столкнулись слесари, токари, сварщики, электромонтеры, отправленные вместе с семьями на Камбарский литейно-механический завод. На основании телеграммы

№ 537-37-9-22-33 от 10 ноября 1941 года уполномоченного ГКО по Удмуртской АССР Чекинова к моменту приезда из Петрозаводска последних партий груза и работников Камбарский завод оказался переданным в ведение НКО. Директор Онежского завода С. И. Андреев получил предложение передать все материалы и оборудование заводу № 71 Камбарской артели, а личный состав, не обеспеченный работой, трудоустроить на различных предприятиях в Ижевске, Камбарке и ближайших населенных пунктах³⁰.

Передача оборудования на временное хранение на склад № 136 производилась, согласно служебной записке, с 22 по 30 октября 1941 года. Все материалы пересчитывались, группировались по видам, заносились в ведомости³¹. 5 ноября 1941 года на имя директора завода С. И. Андреева поступила телеграмма заместителя наркома лесной промышленности А. Е. Сучкова с требованием отправить людей и оборудование в Красноярск³². Начался обратный процесс передачи имущества и его транспортировки в Красноярск.

Красноярский механический завод, на площадку которого в августе 1941 года начало прибывать эвакуированное оборудование Онежского завода, представлял собой небольшое предприятие. Его производственная программа в пять раз уступала возможностям Онежского завода. В Красноярске выпускали лесовозные платформы, вагонетки конной тяги, колуны для производства газогенераторных чурок и другое малое оснащение для лесной промышленности³³.

Для возобновления работы Онежского завода на новом месте каждый начальник цеха брал на себя руководство строительными и монтажными работами в своем цеху до полной сдачи его в эксплуатацию: В. Д. Рыбин отвечал за строительство механического цеха, М. Д. Филиппов – прессового, П. Ф. Тетюев – котельной и трансформаторной подстанции, П. С. Зеленский – инструментального цеха³⁴.

В условиях мирного строительства развертыванию производства предшествуют проектирование, составление сметы, заготовка материалов. Далее следует строительство промышленных зданий и подсобных помещений, размещение оборудования и ввод в эксплуатацию энергетической системы. В период военных испытаний последовательность действий по налаживанию производства проходила по-другому сценарию. Началось все с расстановки оборудования по потоку, подведения к нему электричества. Строительство зданий велось параллельно с монтажом оборудования. Нередко станки вводились

в эксплуатацию еще до того, как строители возвели стены и крышу. Более целесообразным оказалось смонтировать механические цеха, а не заготовительные. Это позволило широким фронтом развернуть работы на всех участках, использовать всех рабочих и выиграть время. Как только станочное оборудование было смонтировано, его оснастили инструментом и приспособлениями. Кадровые рабочие приступили к настройке станков и одновременно начали обучение новых работников. Параллельно производились работы по монтажу более сложного оборудования. В результате, когда заготовительные цеха стали давать продукцию, цеха механической обработки уже ее ожидали. За неимением времени на строительство подстанции мощный трансформатор установили прямо в одном из цехов в центре энергетических нагрузок завода. На этом трансформаторе завод проработал два года до постройки постоянной трансформаторной подстанции. Строительство котельной проходило медленно. Кузница нуждалась в паре. По инициативе главного механика Д. Н. Маркова во дворе завода на стационарный режим были установлены два паровоза. Более года они питали паром предприятие³⁵.

В последующем, когда завод достиг заложенных в него производственных мощностей, возникла проблема недостатка воды и электроэнергии. Пришлось на ходу усиливать линию подачи и строить подстанцию, прокладывать резервный водопровод, ставить на берегу Енисея водоносную станцию и через нее снабжать завод достаточным количеством воды³⁶.

Широкое распространение получили субботники. Краевые и городские организации предоставляли транспорт, оказывали содействие в изыскании дополнительного оборудования, материалов, рабочих³⁷.

Кадровая проблема на заводе была решена за счет привлечения женского труда. На начало 1942 года женщины составляли 48 % коллектива. Завод превратился в своеобразный учебный центр, на котором одновременно со строительством и производством проходил процесс подготовки кадров. Применялось индивидуальное и групповое обучение без отрыва от производства. Через четыре месяца, еще не завершив строительные работы, коллектив завода начал выпускать продукцию для нужд фронта. В декабре 1941 года ее объем в 1,5 раза превышал максимальный выпуск изделий на Онежском заводе. К концу 1942 года объем выпуска уже втрое превзошел довоенный уровень³⁸, в 1943 году – в 5–6 раз, в июле 1944 года – в 7 раз³⁹.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, на начальном этапе Великой Отечественной войны коллективу Онежского завода пришлось помимо перестройки работы на военные рельсы осуществить эвакуацию имущества в Красноярск, чтобы возобновить производство на новом месте. Резко меняющаяся ситуация на линии Карельского фронта потребовала быстрых и слаженных действий для сохранения цен-

ного оборудования и материалов. На темпах эвакуации сказались недостаток подвижного состава, загруженность железнодорожных участков Кировской магистрали, несогласованность действий высшего руководства по определению направлений для эвакуации. В целом, преодолев испытание начального этапа войны, Онежский завод, находясь в Красноярске, продолжил выполнять оборонные задания, приближая победу.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Петрозаводск: 300 лет истории: Документы и материалы: В 3 кн. Кн. 3. 1903–2003. Петрозаводск: Карелия, 2003. 574 с.; По обе стороны Карельского фронта, 1941–1944: Документы и материалы. Петрозаводск: Карелия, 1995. 636 с.; Эвакуированная Карелия. Жители республики об эвакуации в годы Великой Отечественной войны. 1941–1945: Воспоминания. Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 2015. 553 с.
- ² Прокконен П. С. В дни войны. Петрозаводск: Карел. кн. изд-во, 1967. С. 51.
- ³ Брызгалов А. Н. Онежский завод. Петрозаводск: Гос. изд-во Карельской АССР, 1957. 125 с.
- ⁴ Национальный архив Республики Карелия (далее – НАРК). Ф. Р-3435. Оп. 2. Д. 3/123. Л. 91.
- ⁵ НАРК. Ф. Р-1394. Оп. 7. Д. 8/69. Л. 1–158; Д. 8/70. Л. 1–150.
- ⁶ Там же. Д. 8/73. Л. 15.
- ⁷ Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. Р-6822. Оп. 1. Д. 541. Л. 15–17.
- ⁸ НАРК. Ф. Р-1394. Оп. 7. Д. 8/61. Л. 8.
- ⁹ ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 194. Л. 398.
- ¹⁰ НАРК. Ф. Р-533. Оп. 11. Д. 3/26. Л. 1–2.
- ¹¹ Там же. Л. 1.
- ¹² НАРК. Ф. Р-1394. Оп. 7. Д. 9/87. Л. 8.
- ¹³ Там же. Ф. Р-533. Оп. 11. Д. 3/26. Л. 1.
- ¹⁴ Там же. Ф. Р-3338. Оп. 1. Д. 2/7. Л. 114.
- ¹⁵ Там же. Ф. Р-533. Оп. 11. Д. 3/26. Л. 1.
- ¹⁶ Там же. Л. 2.
- ¹⁷ Там же. Л. 2–3.
- ¹⁸ Там же. Л. 3.
- ¹⁹ Там же.
- ²⁰ НАРК. Ф. Р-3338. Оп. 1. Д. 2/7. Л. 115.
- ²¹ Там же. Ф. Р-533. Оп. 11. Д. 3/26. Л. 3.
- ²² Там же. Л. 3–4.
- ²³ НАРК. Ф. Р-3338. Оп. 1. Д. 2/7. Л. 116.
- ²⁴ Там же. Ф. Р-533. Оп. 11. Д. 3/26. Л. 4.
- ²⁵ Там же. Л. 3.
- ²⁶ НАРК. Ф. Р-3338. Оп. 1. Д. 2/7. Л. 115–116.
- ²⁷ Там же. Ф. Р-533. Оп. 11. Д. 2/17. Л. 68–68 об.
- ²⁸ Там же. Л. 69; Ф. Р-3338. Оп. 1. Д. 2/10. Л. 41–42.
- ²⁹ Там же. Ф. Р-3338. Оп. 1. Д. 2/7. Л. 115–116.
- ³⁰ Там же. Ф. Р-533. Оп. 11. Д. 3/26. Л. 6.
- ³¹ Там же. Д. 2/19. Л. 1–2.
- ³² Там же. Л. 7.
- ³³ НАРК. Ф. Р-3338. Оп. 1. Д. 2/7. Л. 116.
- ³⁴ Там же. Л. 117.
- ³⁵ Там же. Л. 118–119.
- ³⁶ Там же. Л. 120.
- ³⁷ Там же. Л. 120.
- ³⁸ Там же.
- ³⁹ Там же. Л. 123, 124.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Веригин С. Г. Карелия в годы военных испытаний: политическое и социально-экономическое положение Советской Карелии в период Второй мировой войны 1939–1945 гг. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2009. 541 с.
2. Веригин С. Г. Экономические аспекты финляндской оккупации Карелии (1941–1944 гг.) // История. 2021. Т. 12, вып. 7. С. 100–112. DOI: 10.18254/S207987840016508-7

3. Зеленская Ю. Н. «Это могли сделать только русские!»: Строительство Сорокско-Обозерской железнодорожной линии, которая в годы Великой Отечественной войны стала «дорогой жизни» Севера // Военно-исторический журнал. 2015. № 8 (664). С. 23–28.
4. Зеленская Ю. Н. Эвакуационные перевозки – одно из направлений деятельности Кировской железной дороги на начальном этапе Великой Отечественной войны // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2018. № 5 (174). С. 51–55. DOI: 10.15393/uchz.art.2018.168
5. История Карелии с древнейших времен до наших дней / [Ю. А. Савватеев, А. Ю. Жуков, М. В. Пулькин и др.]; [Под общ. ред. Н. А. Кораблева и др.]; Кар. науч. центр Рос. акад. наук. Ин-т яз., лит. и истории. Петрозаводск: Периодика, 2001. 943 с.
6. История Петрозаводска: власть и горожане: [Монография / А. Ю. Жуков и др.; Науч. ред.: А. Ю. Жуков, А. И. Бутвило]. Петрозаводск: Карельский науч. центр РАН, 2008. 373 с.
7. История строительства в Карелии / В. Г. Баданов [и др.]; Редкол.: В. А. Момотов (пред.) [и др.]. Петрозаводск: ПетроПресс, 2007. 206 с.
8. История экономики Карелии. Кн. 2 / Л. И. Вавулинская, С. Г. Веригин, О. П. Илюха, С. Н. Филимончик; Правительство Респ. Карелия, Ин-т экономики, Ин-т яз., лит. и истории Карел. науч. центра Рос. акад. наук, Нац. арх. Респ. Карелия. Петрозаводск: ПетроПресс, 2005. 244 с.
9. Каменева Е. Е., Каменев Е. В. История горнозаводского дела на Александровском пушечном заводе (по материалам публикаций «Горного журнала» за 1825–1845 гг.) // Горный журнал. 2022. № 7. С. 110–116. DOI: 10.17580/gzh.2022.07.19
10. Кравченко Г. С. Военная экономика СССР 1941–1945 гг. М.: Воениздат, 1963. 398 с.
11. Куломаа Ю. Финская оккупация Петрозаводска, 1941–1944. Петрозаводск: А. Н. Ремизов, 2006. 277 с.
12. Морозов К. А. Карелия в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). Петрозаводск: Карелия, 1983. 237 с.
13. Пашков А. М. Основание и становление Олонецких Петровских заводов // Горный журнал. 2021. № 9. С. 90–94.
14. Савельев В. А. Завод и люди: События. Факты. Даты. Фотографии. Очерки. Стихи. Справочные материалы. Петрозаводск: Карелия, 1991. 138 с.
15. Сеппяля Х. Финляндия как оккупант в 1941–1944 годах // Север. 1995. № 4–5. С. 96–113; № 6. С. 108–128.
16. Смирнов В. И. Два века Онежского завода. 1774–1974. Петрозаводск: Карелия, 1974. 310 с.
17. Тетерин Л. От Петровского до Онежского. За годом год: интересные факты, документы, фотографии и другие сведения об истории одного из старейших предприятий России. Петрозаводск, 2004. 118 с.

Поступила в редакцию 28.02.2024; принята к публикации 12.04.2024

Original article

Yulia N. Zelenskaya, Cand. Sc. (History), Associate Professor, Petrozavodsk State University (Petrozavodsk, Russian Federation)
ORCID 0000-0002-2818-3684; yulia-zelenskaya2008@yandex.ru

ONEZHISKY MACHINE-BUILDING AND METALLURGICAL PLANT AT THE INITIAL STAGE OF THE GREAT PATRIOTIC WAR

Abstract. This study focuses on the Onezhsky Machine-Building and Metallurgical Plant, a key enterprise in the Karelo-Finnish Soviet Socialist Republic during the early stage of the Great Patriotic War. The main objective is to examine the plant's operations during this period. The research draws upon a variety of published and unpublished sources, such as office records and ego-documents, in order to reconstruct the complex process of evacuating assets and employees and executing strategic defense tasks. Two stages of evacuation are analyzed, along with the operations of the “small plant”. The article highlights instances of disorganized and conflicting actions by governing bodies that influenced the timing and routes of evacuation. Ultimately, the study draws a conclusion that this period played a significant role in the plant's history, as it led to the preservation of valuable equipment and materials and the swift resumption of production in a new location. The research is grounded in principles of historicism and scientific objectivity, utilizing systematic, historical-comparative, and descriptive methods of analysis.

Keywords: Great Patriotic War, Karelo-Finnish Soviet Socialist Republic, Onezhsky plant, evacuation, front orders, Krasnoyarsk, Kambarka

For citation: Zelenskaya, Yu. N. Onezhsky Machine-Building and Metallurgical Plant at the initial stage of the Great Patriotic War. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2024;46(4):59–66. DOI: 10.15393/uchz.art.2024.1043

REFERENCES

1. Verigin, S. G. Karelia during the years of war trials: political and socio-economic situation in Soviet Karelia during the Second World War of 1939–1945. Petrozavodsk, 2009. 541 p. (In Russ.)
2. Verigin, S. G. Economic aspects of the Finnish occupation of Karelia (1941–1944). *Istoriya*. 2021;12(7):100–112. DOI: 10.18254/S207987840016508-7 (In Russ.)
3. Zelenskaya, Yu. N. “This could be done only by the Russians!”. Construction of the Soroca-Obozersky railway line, which during the Great Patriotic War became the “road of life” of the North. *Military Historical Journal*. 2015;8(664):23–28. (In Russ.)
4. Zelenskaya, Yu. N. Evacuation transportation as one of the activities of the Kirov Railway at the initial stage of the Great Patriotic War. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2018;5(174):51–55. DOI: 10.15393/uchz.art.2018.168 (In Russ.)
5. The history of Karelia from ancient times to the present day. (N. A. Korablyov, Ed.). Petrozavodsk, 2001. 943 p. (In Russ.)
6. The history of Petrozavodsk: the government and the citizens. (A. Yu. Zhukov, A. I. Butvilo, Eds.). Petrozavodsk, 2008. 373 p. (In Russ.)
7. The history of construction in Karelia. (V. A. Momotov et al., Eds.). Petrozavodsk, 2007. 206 p. (In Russ.)
8. Vavulinskaya, L. I., Verigin, S. G., Ilyukha, O. P., Filimonchik, S. N. The history of Karelia’s economy. Book 2. Petrozavodsk, 2005. 244 p. (In Russ.)
9. Kameneva, E. E., Kamenev, E. V. The history of mining engineering at the Alexandrovsky Cannon Factory (based on the publications in the Gornyi Zhurnal in 1825–1845). *Mining Journal*. 2022;7:110–116. DOI: 10.17580/gzh.2022.07.19 (In Russ.)
10. Kravchenko, G. S. Military economy of the USSR in 1941–1945. Moscow, 1963. 398 p. (In Russ.)
11. Kulomaa, J. The Finnish occupation of Petrozavodsk, 1941–1944. Petrozavodsk, 2006. 277 p. (In Russ.)
12. Morozov, K. A. Karelia during the Great Patriotic War (1941–1945). Petrozavodsk, 1983. 237 p. (In Russ.)
13. Pashkov, A. M. Establishment and development of the Olonets Petrovsky Plants. *Mining Journal*. 2021;9:90–94. (In Russ.)
14. Savelyev, V. A. Plant and people: Events. Facts. Dates. Photos. Essays. Poems. Reference materials. Petrozavodsk, 1991. 138 p. (In Russ.)
15. Seppälä, H. Finland as an occupier in 1941–1944. *Sever*. 1995;4–5:96–113; 1995;6:108–128. (In Russ.)
16. Smirnov, V. I. Two centuries of the Onezhsky plant. 1774–1974. Petrozavodsk, 1974. 310 p. (In Russ.)
17. Teterin, L. From Petrovsky to Onezhsky. Year after year: interesting facts, documents, photos, and other information about the history of one of the oldest enterprises in Russia. Petrozavodsk, 2004. 118 p. (In Russ.)

Received: 28 February 2024; accepted: 12 April 2024