

ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ГОРОДОВ И ТРАНСПОРТА, ВЫПОЛНЕННЫЕ В ИНСТИТУТЕ ГЕОГРАФИИ АН СССР В ГОДЫ ВОЙНЫ

О значительной работе по исследованию городов, проводившейся в Институте географии АН СССР в годы войны, говорит маленькая, но содержательная статья одного из активных участников этих работ М. И. Помуса, опубликованная 37 лет назад в нашем журнале [9]. Всюльзь говорится о них и в других публикациях [1, 2, 7, 12]. Но это уже буквально упоминания в одну-две фразы. О транспортно-географических исследованиях сведений в печати и того меньше, хотя они были связаны с очень важными государственными проектами и несомненно представляют немалый интерес.

Подавляющая часть участников этих работ уже ушла из жизни. Рассказать о работах по памяти могут лишь единицы. Архивы, хранящие документы военных лет, до недавнего времени молчали. Во всяком случае о них ранее в печати не сообщалось. Начало их использованию положила только что опубликованная в предыдущем номере журнала «Известия РАН. Серия географическая» статья В. М. Котлякова и В. С. Преображенского [5]. Работа по изучению архивов не только РАН¹, но и других фондов еще должна быть выполнена. То, что сейчас в данной статье сделано в отношении исследований городских и транспортно-географических проблем с использованием архивных материалов,— начало, заслуживающее продолжения.

После того как Институт географии (ИГ) был эвакуирован в Алма-Ату (об этом рассказано в статье В. М. Котлякова и В. С. Преображенского), руководителем его московского отделения стал профессор В. Ф. Васютин. Под его руководством оставшиеся в Москве сотрудники, а также привлекавшиеся другие специалисты, активно включились в работу по обслуживанию вооруженных сил и военного тыла. Василий Филиппович был назначен заместителем председателя Комиссии АН СССР по военно-географическому обслуживанию Красной Армии, а также начальником Комплексной экспедиции АН СССР по размещению эвакуированных предприятий в восточных районах [12]. Были выполнены такие крупные работы, как многотомное военно-географическое и экономическое описание территорий фронтов по СССР и зарубежным странам [там же]. Для проведения исследований по городам и другим населенным пунктам в целях выявления их промышленно-экономического потенциала было создано несколько групп.

Имеющийся в архиве ИГ Перечень работ института географии, выполненных в 1941—1943 гг. [4], позволяет в общих чертах представить организацию работ, состав участников, объекты исследования и в какой-то мере содержание, так как по ряду работ приведена их структура. Под общим руководством В. Ф. Васютина работало пять территориальных групп по: 1. Сибири; 2. Казахстану; 3. Средней Азии; 4. Уралу и 5. Поволжью. В Перечне названы руководители трех групп: Сибирской — М. И. Помус, Казахстанской — В. И. Лавров и С. Н. Рязанцев; Среднеазиатской — С. Н. Рязанцев. Группой Поволжья, по-видимому, руководил Н. Ф. Пришлецов, который и выполнил основной объем работы — очень большой и в очень сжатые сроки. По Уралу работали Н. И. Шишкин и А. Л. Одуд.

Наиболее полно исследованиями был охвачен Казахстан, что и понятно, так

¹ Автор выражает благодарность за помощь зав. архивом ИГ РАН Н. А. Кирпичниковой, за ценные сведения проф. М. П. Побединой и А. И. Дворядкину.

как в Алма-Ате сосредотачивались основные силы ИГ АН. Список участников работ в Казахстане (надо полагать, не полный) по рассматриваемой тематике включал 21 человека². На расширенном заседании Ученого совета 15.I.1943 г. в Алма-Ате с докладом на тему «Промышленные узлы Центрального Казахстана» и некоторые вопросы перспектив их хозяйственного развития на базе комплексного использования природных ресурсов тяготеющих к ним районов» выступил Е. П. Маслов.

В Сибири исследовались города южной части Западной Сибири (территории современных Омской и Тюменской — без национальных округов — областей). В Перечне упомянуты трое участников — М. И. Помус, Д. Р. Богорад, Н. С. Спиро. Основной объем работы пришелся на долю М. И. Помуса. В Среднеазиатской группе работали С. Н. Рязанцев и М. С. Буяновский. Сотрудниками ИГ исследовались города и поселки Северной Киргизии. Исследования по городам Туркмении выполнили сотрудники кафедры экономической географии МГУ, эвакуированного в Ашхабад, П. Н. Степанов, С. Л. Луцкий, И. А. Поплавский, П. И. Глушаков, Н. Я. Ковальская, В. Б. Жмуйда и др.

Территория среднего и нижнего Поволжья была охвачена почти полностью. Работали Н. Ф. Пришлецов, Л. Л. Никитин, А. Л. Одуд, Н. И. Шишгин. На Урале обследованию подвергались его юго-восточная часть, в основном Челябинская область, в которую в то время входила позднее образованная (6.II.1943 г.) Курганская область. Некоторые исследования по транспортной тематике выходили за рамки и этой громадной территории, захватывая Центральное Черноземье и Северный Кавказ. Общее число участников экономико-географических работ составляло примерно 30 человек.

В общей сложности были изучены и описаны около 100 городов и других населенных пунктов. Объем текста описаний составил около 260 печ. листов. Работа была выполнена в кратчайшие сроки, заняв вторую половину 1941 г., 1942 г., и, вероятно, неполный 1943 г. Описание городов Кузбасса, объемом 4,6 печ. листа, выполненное М. И. Помусом, было закончено уже в августе 1941 г. Нельзя не удивляться работоспособности и энтузиазму М. И. Помуса, Н. Ф. Пришлецова, Н. И. Шишкина, каждый из которых представил свыше 40 авт. листа текста.

Конечно, выполнению задания помогли имевшиеся заделы. ИГ АН вел комплексные географические исследования в разных районах страны, результаты которых вошли в подготовленный в первом полугодии 1941 г. однотомник «География СССР», а в более развернутом виде должны были отразиться в восьмитомном издании такого же названия. С. Н. Рязанцев в декабре 1941 г. защитил кандидатскую диссертацию по Киргизии, по которой продолжал работать и в военное время. Но перед исследованиями военных лет ставились совершенно иные задачи, они получили такую направленность. Выполнение работ потребовало поездок, организации экспедиций. И это осуществлялось, несмотря на трудности того времени.

Исследования по оценке возможностей населенных пунктов в целях размещения в них эвакуированных предприятий необходимо было выполнить в предельно сжатые сроки, в первые месяцы войны, когда на восток хлынул поток эвакуированных предприятий и населения. По опубликованным данным, которые в то время представил Госплан СССР, с июля по ноябрь 1941 г. на восток было перебазировано 1523 крупных промышленных предприятия [8, с. 195]. С июня 1941 г. до конца 1942 г. удалось вывезти из прифронтовых районов в тыл около 25 млн человек [там же, с. 196].

² По городской тематике работали: М. С. Буяновский, В. И. Лавров, Б. Н. Копылков, Э. Я. Ластовский, Е. П. Маслов, Л. Л. Никитин, В. С. Осоргин, С. Н. Рязанцев, Т. А. Соловцова. По транспортной — В. Н. Абрамов, В. Н. Антонова, Д. Р. Богорад, А. И. Гамберг, А. Т. Дерибас, И. Я. Иванов, В. В. Покшишевский, А. В. Разина, Л. Ф. Соколов, А. В. Тихонов, А. А. Ульянов. В транспортно-географических исследованиях участвовали сотрудники, работавшие и по городской тематике: М. С. Буяновский, В. И. Лавров, А. В. Осоргин, С. Н. Рязанцев, Т. А. Соловцова.

Исключительное значение приобрело в восточных районах транспортное строительство, так как размещение промышленных предприятий, перемещенных из западных районов, внесло большие изменения в географию промышленного производства, увеличило его объем и нагрузку на транспорт.

Содержание и особенности работ по городам. Работами по городам и другим населенным пунктам в общей сложности была охвачена огромная территория в десятки тысяч квадратных километров от Поволжья до Омской области включительно. Судя по архивным материалам, в ИГ АН составлены описания 96 поселений. В самом же отборе уже проявилась предварительная оценка на перспективность. Помимо городов включались такие рабочие поселки и села, которые на основе дополнительного промышленного развития имели шанс стать городами. И действительно, многие из них стали городами в военное или послевоенное время, например, Заводоуковск, Катайск, Называевск, Нязепетровск, Иссилькуль, Сенгилей и др.

По ряду крупных городов давались монографические характеристики, иногда довольно значительных размеров: Алма-Ата (В. И. Лавров и А. В. Осоргин) — в 9 авт. листов, Фрунзе (М. С. Буяновский) — 6 авт. листов, Джамбул (М. С. Буяновский, С. Н. Рязанцев) — 5 авт. листов, Семипалатинск (Д. Р. Богорад, Т. С. Соловцова) — 4,5 авт. листа, Сызрань (Н. Ф. Пришлецов) — 4 авт. листа, Ульяновск (Н. Ф. Пришлецов) — 3 авт. листа. Монографическое описание преобладало и в работах, посвященных районам: города Кузбасса (М. И. Помус), города Северного Казахстана (Е. П. Маслов) — 6 авт. листов, Туркменская ССР (П. Н. Степанов и др.) — 12 авт. листов.

В основном характеристики представляли собой построенные преимущественно на фоновых материалах и данных экспедиционных обследований научные инвентаризации ресурсов и материальных фондов того или иного города примерно по такой схеме: а) географическое положение; б) природные условия и ресурсы (причем особо выделялся раздел о полезных ископаемых, которые могли быть использованы для производства строительных материалов, указывались месторождения, запасы по категориям, сведения о том, разрабатываются они или нет и проч); в) историко-географический очерк с упором на историю промышленности, с указанием дат возникновения и изменения профиля, начала строительства и его стадии (если строительство не было завершено); г) население, как правило, характеризовалось очень скучно, но с попыткой выявления неиспользуемых трудовых ресурсов; д) промышленность по предприятиям и отраслям с приведением данных о численности работающих и валовой продукции; е) состояние жилищно-коммунального хозяйства; ж) планировочная структура; з) условия водоснабжения и энергоснабжения. Полнота характеристики зависела от особенностей города.

Описывались также ресурсы окружающего района — полезные ископаемые, лесные ресурсы, сельское хозяйство, транспортная оснащенность территории, население. Монографическое описание заканчивалось изложением соображений по перспективам развития города. При этом использовались материалы плановых и проектных организаций, которые имелись в распоряжении местных органов. Иногда давались картосхемы и карты, но вообще графическое оснащение материалов бедно, а иногда отсутствовало вовсе. К некоторым работам прилагались дополнения, которые касались транспортных вопросов, использования того или иного вида ресурсов, организации некоторых производств. В ряде случаев делались предварительные расчеты, служившие обоснованием для конкретных предложений (в работах М. И. Помуса).

Были разработаны и использовались определенные методические приемы и подходы, представляющие интерес и сейчас. Надо иметь в виду, что отечественная география городов перед войной сделала лишь первые шаги. Знаменитая статья Н. Н. Барапского «Об экономико-географическом изучении городов», которую считают отправной точкой развития отечественной геоурбанистики, появилась позже, в 1946 г. Участникам работ пришлось самим вырабатывать

методику, сразу пуская ее в дело. При этом возникли определенные методические и методологические новшества, которые получили в дальнейшем развитие в работах ИГ АН.

Особенностью работ был их ориентированный характер: комплексная характеристика давалась не вообще, а направлялась на выявление возможностей промышленного развития. Для этого авторами разрабатывалась также концепция развития города, не всегда совпадавшая с наметками плановых органов. Вспоминая 15 лет спустя эти работы, М. И. Помус пишет: «Перспективная часть занимала центральное место. По существу перспективные проблемы были «фокусом» работы» [9, с. 129]. Моисей Исаакович отмечал также, что предложения о перспективах опирались на самостоятельную, пусть и самую предварительную концепцию развития³. При выдвижении предложений о размещении тех или иных производств делались оценки сравнительной эффективности при разных вариантах на основе ориентировочных расчетов [там же, с. 132].

Транспортно-географические исследования экономико-географов. Были выполнены интересные работы по транспортным проблемам, составившие два блока — европейский и азиатский. Две работы принадлежали Н. Ф. Пришлецову: 1. Восточно-Ростовский обходной путь (7 а. л., 1942 г.) и 2. Заволжская меридиональная железнодорожная трасса (24 а. л., 1942 г.). Первая работа представляла собой описание территории трассы, разбитой на несколько групп «экономико-географических» районов: Северочерноземную, Центральночерноземную, Южночерноземную, Северное Придонье, Междонье, Южное Придонье, Сальско-Манычскую, Восточную Ставропольщину.

Как известно, в войну особенно проявилось огромное стратегическое значение Ростовского транспортного узла, открывавшего пути на юг и на восток (по ним и прошли после сдачи советскими войсками Ростова направления главных ударов гитлеровских армий — на Сталинград и на Моздок с одновременным выходом к кавказским перевалам). Выявила и уязвимость общего построения транспортной сети на юге России вследствие монопольного положения Ростова. Только в годы войны была построена железная дорога Астрахань — Кизляр, связавшая Поволжье с Северным Кавказом и прошедшая в восточной части Северокавказского региона.

Строительство железной дороги в обход Ростова имело бы существенное значение. Оно продолжает сохраняться и сейчас. Запроектированная высокоскоростная магистраль Центр — Юг должна связать центр (Санкт-Петербург и Москву) с югом России в обход Ростова с востока и пройти, в частности, через Ставрополь, чем значительно улучшится транспортно-географическое положение этого краевого центра, находящегося сейчас не на магистрали.

«Заволжская меридиональная железнодорожная трасса» сохранилась в архиве ИГАН как диссертация Н. Ф. Пришлецова, защищенная в ИГ в 1943 г. (Рукопись. Архив ИГАН, инв. № 904). Работа также являлась описанием экономико-географических районов по группам. Общая трасса дороги выглядела так: Пугачев — Безенчук — Куйбышев — Кротовка — Сургут — Казань — Горький (Нижний Новгород) — Кострома — Галич. Как видно, дорога лишь условно может быть названа меридиональной. Интересна идея соединения по территории Заволжья Казани и Нижнего Новгорода, что значительно усиливало бы в территориальной структуре хозяйства роль Волжской экономической линии. До сих пор эта идея не реализована, хотя названный участок придал бы большую надежность опорному каркасу расселения России.

Рассматривались два варианта на участке между Сургутом и Казанью: 1. Сургут — Нурлат — Лаишев — Казань; 2. Сургут — Бугульма — Чистополь — Казань. Что касается трассы этой магистрали, то в послевоенное время у-

³ Вопрос об обязательности разработки концепции развития города как стадии проектирования генеральных планов городов был поставлен и вошел в проектно-планировочную практику в сравнительно недавнее время, около 1980-х годов.

ловия, влияющие на выбор трассы после создания гидроэнергетических узлов на Волге и Каме с плотинами ГЭС и водохранилищами, стали совершенно иными. И Лайшев и Чистополь оказались на берегу трудно преодолимого Куйбышевского водохранилища. Трасса построенной дороги после введения в строй КАМАЗа оказалась привязанной к переходу через Каму по плотине Нижнекамской ГЭС у Набережных Челнов, но уже в сторону Казани не пошла. Таким образом, предложение о сооружении Заволжской рокадной дороги, хотя и по несколько иной трассе и неполностью, было осуществлено. Значение ее для рационализации связей в этой части Поволжья, обладающей крупными преимуществами экономико-географического положения велико. В частности, установилась связь между двумя гигантами автомобилестроения — КАМАЗом и ВАЗом — и облегчилось подключение к ним многочисленных предприятий-смежников.

Несколько особняком стоит работа, выполненная К. К. Марковым и Л. Г. Каманиным «Природные условия вдоль возможного направления трасс магистрали». Речь идет, видимо (работа в архиве не обнаружена), о меридиональной дороге от Транссиба на юге, возможно, из района Большого Невера, на Якутск с выходом на побережье Охотского моря. Рассматривался и береговой вариант трассы. Кроме того, в работе есть взгляд на трассу Транскамчатской железной дороги⁴.

Наиболее масштабной явилась работа «Роль Турксиба в развитии народного хозяйства Казахстана и задачи его подъездных путей». Вот перечень вопросов, рассмотренных в этой работе. Организация сквозного железнодорожного, водного сообщения по оз. Балхаш. Реки Или и Карагат как подъездные пути к Турксибу. Строящиеся подъездные пути Турксиба. Безрельсовые подъездные пути к Турксибу. К постройке железнодорожной линии Моинты — Чу. Подъездной железнодорожный путь к Турксибу от границ с Синьцзяном.

В этой работе участвовали 16 сотрудников ИГ. (Перечень их приведен выше.)

Некоторые итоги. Как можно сейчас, по истечении половины с лишним столетия после описываемых событий, оценить итоги выполненной работы?

Прежде всего нужно сказать, что несмотря на ориентацию основных сил ИГАН на военно-географическую тематику, связанную с выполнением срочных и важных заданий, ею работа института не ограничивалась.

Труды, связанные с географическим обслуживанием потребностей страны военного времени, и сами работали на перспективу. Ведь установка, которой руководствовались при исследовании городов, предусматривала раскрытие их возможностей, в том числе на основе использования местных ресурсов, т. е. преследовала не только текущие задачи. Обоснования трасс строительства железных дорог тем более работали на будущее. Только одна железная дорога — Волжская рокада Свияжск — Иловля — была построена в годы войны⁵ для военных нужд и сыграла важную роль в обороне Сталинграда, а затем победоносном наступлении Советской Армии.

Продолжались — и это требовало энтузиазма и приверженности к науке — и теоретические исследования. Защищались диссертации. Осуществлялись экспедиционные исследования, например, в 1944—1945 гг. в Коми-Пермяцком национальном округе. Практически в военные годы В. В. Покшишевский, пришедший в ИГ в 1943 г. после участия в боях на Ленинградском фронте, выполнил исследование по истории миграционных процессов в России, которое вскоре после войны было защищено как докторская диссертация.

К важнейшим итогам надо отнести то, что существенно расширились пред-

⁴ О дороге на северо-востоке задумывались давно. Одним из первых было предложение представителя американских деловых кругов Монк-де-Лобеля провести дорогу по трассе Канс — Киренск — Якутск — Верхнеколымск — Анадырь. Об этом сообщалось в статье М. Соболева «Пути сообщений в Сибири» в сборнике «Сибирь, ее современное состояние и ее нужды» (СПб., 1908).

⁵ Для ее строительства были использованы рельсы только перед войной построенной и разобранной дороги Малый БАМ.

ставления о предмете и содержании, задачах и направлениях военной географии. К. К. Марков в своей статье «Военная география»⁶ приводит слова русского военного географа П. М. Языкова, автора книги «Опыт теории военной географии», изданной в Санкт-Петербурге в 1838 г.: «Каждая историческая эпоха имеет свою военную географию» (цит. по [6, с. 31]).

Эпоха Великой Отечественной войны расширила представления о военной географии. А. Е. Ферсман в связи с этим писал о новой ветви военной географии — *географии стратегического сырья* — назвав эту ветвь «специальной частью экономической географии полезных ископаемых» [11, с. 28]. Об этом же развернуто пишет К. К. Марков: «Вся территория страны требует тщательной оценки с точки зрения наличия качества и распределения разных видов географического сырья, как-то: каучука, хлопка, леса и т. д. География стратегического сырья в целом также относится к компетенции военного географа» [6, с. 31].

К. К. Маркову принадлежит формулировка положения о еще одном важном и новом разделе военной географии: «Другим огромным и сложным разделом стратегической географии является *география стратегического тыла*. Этот раздел неизмеримо вырос по своему значению в первой и второй мировых войнах и содержит анализ и оценку географических (природных) условий и ресурсов тыла и оценку распределения последних» (там же, с. 39). Единственно, что следовало бы добавить,— это то, что речь должна идти не только о природных условиях и ресурсах, но и о ресурсах материальных и демографических, и о условиях социально-экономических тоже, причем в не меньшей степени. Это подтверждают работы по исследованию городов и транспортно-географических проблем. Очевидно, что вывод К. К. Маркова о географии стратегического тыла сделан не просто на основании умозаключений и осмыслиния литературных источников. Его питали и реальные, выполненные и выполняемые географами работы именно в этом направлении.

Географические исследования военного времени, в том числе и в области изучения городских и транспортно-географических проблем,— это была «географическая лепта в сложное и многогранное дело мобилизации ресурсов тыловых районов»,— так в 1943 г. оценивал работу ИГ в тыловых районах страны академик А. А. Григорьев [2, с. 57].

Важно подчеркнуть, что выполненные в военные годы исследования служили заделом работ, которые продолжались в послевоенные годы. Институту не потребовалось много времени для перестройки, его деятельность не прекращалась. В этом заслуга руководства и всего коллектива ИГ. Характеризуя деятельность института за 25 месяцев Отечественной войны, А. А. Григорьев это обстоятельство подчеркнул: «...помимо их (работ.— Г. Л.) непосредственного назначения они способствовали накоплению в институте многочисленных новых географических материалов, которые в свое время будут использованы как в практических, так и теоретических целях» (там же).

А. А. Григорьев, кроме того, выдвинул и еще одно направление работ, которое причислил к военной географии и к которому ИГ также вскоре приступил: «географическое освещение проблемы восстановления хозяйства в бывших фронтовых и прифронтовых районах» (там же). ИГ включился в эту работу, развернув исследования в двух районах, на восстановление которых было обращено в стране особое внимание,— Донбасса и Центрального района.

Справедливо считать, и это также было осознано самими участниками, что работа, давшая интересный научный материал, сопровождалась созданием оригинальных подходов и методических приемов. В части рассматриваемого экономико-географического блока исследований это выражалось в разработке определенного типа работ — промышленно-географической характеристики города, в рассмотрении его обязательно с окружающим районом, в выделении важном в

⁶ Статья представляет краткое извлечение из курса лекций «Военная география», читавшегося К. К. Марковым на географическом факультете МГУ.

методическом отношении, «зоны влияния города» и «зоны непосредственного тяготения», в конструктивной ориентации комплексной характеристики, направленной на раскрытие и обоснование перспектив развития города на основе рационального использования ресурсов города и района.

В отношении региональных исследований были выдвинуты методологические и методические положения, касающиеся создания комплексной экономико-географической характеристики республики и крупного экономического района. Они были блестяще воплощены в изданной уже после войны книге С. Н. Рязанцева о Киргизии⁷. Когда она вышла в более расширенном и доработанном виде в 1960 г., то ее отметили как эталонную работу такого рода. Оно заслужила превосходную оценку Н. Н. Баранского.

Было положено начало работ по дробному экономическому районированию. Обоснована важность выделения внутриобластных экономических районов. Пионером в этой работе выступил С. Н. Рязанцев. Важность внутриобластного экономического районирования как способа создания более полного и глубокого представления о различиях и специфике различных частей территории экономического района была вполне осознана в дальнейшем. Как известно, экономическое микрорайонирование стало интересным и плодотворным направлением в экономической и социальной географии, имеющим к настоящему времени большую литературу⁸, реализовавшим свои подходы и приемы в «синей серии», сыгравшей большую конструктивную роль в районной планировке. Можно считать, что один из истоков этого направления возник в ходе работ военного времени, в частности, работ по Северной Киргизии, Казахстану и Западной Сибири.

Выполненные во время войны работы легли в основу диссертаций, часть их была защищена в ИГ в военные годы. Вот перечень диссертаций по экономической географии⁹:

1. Рязанцев С. Н. Киргизская ССР. Экономико-географическая характеристика (XII, 1941).
2. Баллод К. А. География транспорта СССР (1942).
3. Буяновский М. С. Размещение железных руд СССР и перспектива их использования по макрорайонам (XII, 1942).
4. Пришлецов Н. Ф. Заволжская меридиональная железнодорожная трасса (IX, 1943).
5. Помус М. И. Промышленные центры лесостепного Притоболья (в пределах Омской области). Экономико-географическая характеристика возможностей промышленного развития существующих и перспективных в промышленном отношении населенных пунктов (X, 1943).
6. Назаревский О. Р. Джамбульская область (экономико-географический очерк с опытом конструктивного разрешения проблемы развития животноводства) (II, 1943)¹⁰.
7. Эмме А. А. Размещение сельскохозяйственного производства в горных и предгорных районах Заилийского Алатау (VI, 1943)¹¹.

В первый послевоенный год защитил кандидатскую диссертацию Н. И. Шишгин на тему «Коми-пермяки (опыт географической характеристики населения)» (III, 1946).

Сложнее ответить на вопрос о практическом использовании выполненных работ. Свидетельств, подтверждающих это документально, крайне мало. О исследованиях, призванных раскрыть возможности размещения в городах и других

⁷ Киргизия. Экономико-географическая характеристика. М.: Географгиз, 1948.

⁸ Здесь следует отметить работы А. М. Колотиевского, Е. Е. Лейзеровича, Г. А. Приваловской, М. Д. Шарыгина и др.

⁹ Докторские и кандидатские диссертации сотрудников ИГ АН СССР и диссертации, защищенные или подготовленные в ИГ АН СССР (1940—1963). М., 1964.— Рукопись. Архив ИГ РАН. Инв. № 593.

¹⁰ О. Р. Назаревский и А. А. Эмме в то время — сотрудники сектора географии Казахстанского филиала АН СССР. Обе диссертации защищались в ИГ.

¹¹ Оба города тогда находились в составе Челябинской области. Ныне Курган возглавляет Кургансскую область, Каменск-Уральский входит в Свердловскую область.

населенных пунктах эвакуированных предприятий, упоминается в статьях Л. С. Абрамова [1], О. Р. Назаревского [7], а также в статьях-очерках о жизни и деятельности видных экономико-географов, помещенных в книге «Экономическая и социальная география» [12]. Ничего о внедрении результатов не сказано.

Мало того, просмотренные работы, хранящиеся в архиве ИГ, не содержат на этот счет никаких сведений, позволяющих их рассматривать как материалы, предназначенные для решения вопроса о размещении эвакуированных заводов и фабрик. Тем более, что часть работ выполнялась тогда, когда размещение эвакуированных предприятий уже состоялось, и в некоторых описаниях это отражено. Например, в характеристике городов Челябинской области, выполненной Н. И. Шишкиным в 1942 г., в описании городов Каменска и Кургана¹¹ приводятся сведения о размещенных в них эвакуированных заводах и фабриках, причем некоторые предприятия уже работали. Естественно, что в такой ситуации упор делался на характеристике городов в целях определения перспектив их развития на основе рационального использования местных ресурсов.

Однако некоторые исследования были выполнены в самые первые месяцы войны, когда эвакуация еще не была закончена. Так, например «Города Кузбасса», как видно из пометок на рукописи М. И. Помуса, представлены в августе 1941 г. (Архив ИГ, инв. № 675). Но и в этой работе нет указаний на связь ее с размещением эвакуированных предприятий.

Все же свидетельства того, что подобные работы ИГ выполнялись, имеются. В. М. Котляков и В. С. Преображенский, ссылаясь на отчеты ИГ, пишут о выполненных в ИГ под руководством профессора В. Ф. Васютина описаниях тыловых населенных пунктов с точки зрения рациональности размещения в них промышленных предприятий, как эвакуированных, так и новых. Сообщается о том, что «были составлены и переданы Госплану СССР описания свыше 80 населенных пунктов, после чего Госплан СССР обратился в институт через Президиум АН СССР с предложением изучать на местах и дать характеристику других населенных пунктов указанных территорий» [5].

Можно предположить, что в основном вопросы о размещении решались оперативно на основе личных консультаций, которые давались сотрудниками ИГ соответствующим отделам Госплана СССР¹². Ведь надо иметь в виду, что В. Ф. Васютин занимал до войны высокие должности в союзном Госплане, в свое время там же работал Л. Л. Никитин, из Госплана СССР в ИГ пришел Н. Ф. Пришлецов. Все это облегчало непосредственные контакты. Вполне возможно также, что сведения, о которых идет речь, проходили под грифом «секретно» и в архив ИГ не поступили.

Думается, что работу по изучению деятельности ИГ в военные годы с привлечением архивных материалов необходимо продолжить.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абрамов Л. С. География для победы. Советские географы — фронту и тылу//Вопросы географии. Сб. 128. М.: Мысль, 1985. С. 13—25.
2. Григорьев А. А. Советская география и война. Советские географы — фронту и тылу//Вопросы географии. Сб. 128. М., 1985. С. 55—68.
3. Докторские и кандидатские диссертации сотрудников ИГ АН СССР и докторские, защищенные или подготовленные в ИГ АН СССР (1940—1963). М., 1964. Рукопись. Архив ИГ. Инв. № 593.
4. Коган С. М. Список работ Института географии АН СССР, выполненных за время Отечественной войны (1941—1943 гг.).— Рукопись. Архив РАН, инв. № 4249.
5. Котляков В. М., Преображенский В. С. Академическая география — вооруженным силам. 1941—1944 годы//Изв. РАН. Сер. геогр. 1995. № 3.
6. Марков К. К. Военная география. Советские географы — фронту и тылу//Вопросы географии. Сб. 128. М., 1985. С. 30—47.

¹² Это подтвердила, ссылаясь на воспоминания А. Н. Лаврищева (во время войны заместителя председателя Госплана СССР), его жена профессор М. П. Победина.

7. Назаревский О. Р. Экономическая география в годы войны и некоторые работы в интересах развития хозяйства тыловых районов. Советские географы — фронту и тылу//Вопросы географии. Сб. 128. М., 1985. С. 182—190.
8. Планирование размещения производительных сил СССР. Ч. 1. М., 1985. С. 303.
9. Помус М. И. Опыт экономико-географического изучения городов СССР. Изв. АН СССР. Сер. геогр. 1958. № 1. С. 129—133.
10. Помус М. И. Основные вопросы экономической географии Сибири. Научный доклад по совокупности опубликованных работ, представляемых на соискание ученой степени доктора географических наук. М., 1964. С. 95.
11. Ферсман А. Е. География на службе войны. Советские географы — фронту и тылу//Вопросы географии. Сб. 128. М., 1985. С. 25—30.
12. Экономическая и социальная география в СССР. М.: Просвещение, 1987. С. 540.

Институт географии РАН

Поступила в редакцию
20.II.1995