

от 26 МАЯ 1935

ДВА года назад ЦК железодорожников организовал транспортный театр. Работая над подготовкой спектаклей в Москве — в центре художественной жизни страны, театр должен был на образцах большого искусства помогать воспитанию и организации культурного отдыха железнодорожников периферии, отдаленной окраины. Большая помощь, оказанная ценному начинанию союза одним из лучших наших театров — 2-м Московским художественным театром, — способствовала созданию талантливого авторского коллектива. Радевая творчески прищипки МХТ-2, осуществляя ежедневную практическую связь, театр вырастает в своеобразный филиал МХТ-2 («на козлах»).

Поставленные театром восемь пьес, особенно его последняя работа над переводной комедией «Трудные времена», показывают большие художественные успехи коллектива, но в то же самое время они заставляют говорить об отсутствии ясных принципов в составлении репертуара и о слабом идейно-политическом руководстве театром со стороны ЦК железодорожников. Пьеса Бурда — это базильный экземпляр французской салонной комедии, в которой социальные характеристики отсутствуют перед дешевыми семейно-алюльгерскими похождениями персонажей. Стремление переводчика С. Дальского углубить содержание частыми упоминаниями о кризисе, разрушающем состояние и семьи, все законы морали и нравственности, кажется искусственным. Все вставки такого рода не меняют примитивного и достаточно чуждого нам существа комедии — отнюдь не лучшей даже среди многих обычных пьес такого типа. Хорошее исполнение ряда ролей (Щепетова — Анна-Мария Павлов — Жером, Беленская — мать Жерома), тщательная постановка (режиссер — заслуженный

Таким ли должен быть театр транспорта?

артист Афонин, художник — Галдыми), даже некоторая возможность на материале комедии совершенствоваться в искусстве диалога и легкой, изящной «французской» игры не оправдывают выбора этой пьесы. Она вообще не может быть сочтена удачной приобретением советской сцены, а обращение к ней транспортным театром просто непонятно.

Если поставить этот спектакль в связь со всем прошлым репертуаром театра, то получается странная и достаточно неприятная картина. «Груз» — первая пьеса театра на транспортную тематику оказалась неудачной и быстро исчезла с афиши. В дальнейшем театр уже не возвращался к вопросам транспорта. Несомненно, что репертуар транспортного театра не может ограничиваться «железнодорожной темой». Было бы грубейшей ошибкой сводить культурные интересы и требования его зрителей к узко ведомственным темам. Но социалистический транспорт находится в центре внимания всей страны, и одной из первых обязанностей театра является создание спектаклей, освещающих боевые проблемы транспорта, жизнь его людей. Предложенный дирекцией МХТ-2 план конкурса на пьесу о транспорте затерялся в канцелярских ЦК союза жел. дорог Центра.

Ознакомление зрителя с Островским («Бешеные деньги»), Валльаком («Памелла Жиро») полезно и необходимо. Здесь можно лишь адресовать театру упрек в том, что его часто увлекают совсем не лучшие произведения из богатой сокровищницы классической литературы. Но значительно хуже обстоит дело с советской тематикой. Являясь переданным театром находится в особо благоприятных условиях, так что может

дублировать лучшие пьесы не репертуара столичных театров. Но театр часто гонится за оригинальностью названий в своей афише, выбирая пьесы среднего качества и не воспитывая железнодорожников на лучших образцах советской драматургии.

Пять ЦК железодорожников дают театру в год свыше 800 тысяч рублей, но этим ограничивают свою заботу о нем. До сих пор театр не имеет постоянной репетиционной базы. Транспортная общественность не привлечена к критике работ театра. Наглядным подтверждением этого было обсуждение последнего спектакля 24 мая в дирекции МХТ-2, на котором были представители театров, Наркомпроса, ВПСНС, но не было ни одного представителя ЦК союза. По заявлению актеров, у них не было ни одной деловой встречи с руководителями союза ж.-д. Центра. ЦК союза формально относится к своему театру, он недооценивает полностью его значения, не понимает, что театр, работающий среди транспортников, — мощное оружие в выполнении указаний тов. Кагановича — «мы должны по-революционному воспитать эти сотни тысяч, сделать их настоящими, социалистически культурными железнодорожниками». С тем репертуаром, который сейчас имеет театр, сделать это еще невозможно. Выросшие творческие возможности коллектива должны быть использованы целесообразно и полностью. Помощь, оказываемая театру МХТ-2, должна получить подкрепление в систематическом, идейном и организационном руководстве театром со стороны ЦК союзов.

А. ГРИГОРЬЕВ.