

ПОДЛИННЫЕ И МНИМЫЕ ОШИБКИ ТЕАТРА ТРАНСПОРТА

На днях Центральный театр транспорта открывает сезон 1947—48 г. К сожалению, прошедший его сезон сложился из одних неудач, репертуарные ошибки театра справедливо критиковала наша печать. Коллектив, который отличался творческой инициативой и с особым вниманием относился к советской пьесе, за последние месяцы снизил преобладательность к драматургам и к себе. И вот плоды этой творческой беспечности, неразборчивости, всегда губительной для искусства: схематичный, лишенный правды жизни спектакль «На озеке» В. Гольдфельда и надуманный водевиль «Действующие лица» Ц. Солодаря, к счастью, доведенный театром только до генеральной репетиции.

Но бывает разная критика. Можно предвещать суровые требования к театру, веря в его будущее, или говорить тоном обвинителя, которому заранее ясно, что у подсудимого нет никаких перспектив.

На последний путь и стал критик Б. Емельянов, посвятивший Центральному театру транспорта статью «Утепленная правда» (журнал «Театр», № 6). «Напугав» читателей словами «сведомственная основа», «сведомственное искусство», автор статьи в конце мрачно предостерегает: «Если он (театр) будет продолжать строить свой репертуар в оповеданье своего наикривизания (Центральный театр транспорта), т. е. по так называемым сведомственным принципам, это путь измелечтания, полного оскудевания».

Проремесим сквозь дымовую завесу рассуждений Б. Емельянова о «сведомственном» направлении и попробуем определить место, которое занимает в нашем искусстве Центральный театр транспорта.

В будущем году исполняется десять лет творческой деятельности театра. Он был создан с целью художественного обслуживания железнодорожников, но это отнюдь не означало ориентировки исключительно на работников транспорта. Выступая в посёлках и районах, где живут главным образом железнодорожники, театр все свое искусство не только им — всему населению. То же самое происходит и в Москве. Театр находится в Железнодорожном районе столицы, но его посещают люди самых разнообразных профессий, любившие этот творческий коллектив.

И все же нельзя забывать о том, что основная цель театра — своим искусством воспитывать зрителя железнодорожника. На это именно и направлена энергия коллектива. Всем известны специфические условия труда железнодорожников, разбросанных на огромных пространствах нашей Родины. Многие из них живут вдали от крупных культурных центров. Приблизить к ним театральное искусство, художественными средствами формировать их сознание, воодушевлять их на победы в труде — такова благородная задача транспортного театра.

Наше государство делает все для того, чтобы удовлетворить растущие культурные запросы трудящихся. У нас исчезли «медвежьи углы», культура и искусство проникают туда, где некогда царили запустение, темнота. Центральный театр транспорта призван нести искусство в массы железнодорожников. Спрашивается, что в этом порочного, «узко-ведомственного»?

В годы Великой Отечественной войны театр побывал на железных дорогах Урала, Сибири, Дальнего Востока, порадовав своим искусством сотни тысяч железнодорожников. После войны он выступал перед железнодорожниками южных магистралей, а в этом году в течение трех месяцев обслуживал работников Вологодского и Ленинградского узлов.

Если верить т. Емельянову, театр обнаружил стремлением во что бы то ни стало «отразить» только железнодорожную тематику и ради этого забывает обо всем на свете. Но факты говорят о другом. Репертуар Центрального театра транспорта всегда был широким и разнообразным, зрителю давалась возможность ознакомиться с различными произведениями классиков и советских драматургов. Театр ставил пьесы Шекспира, Шиллера, Сухово-Кобылина, Островского. В его репертуаре — пьесы А. Афиногеева, К. Симонюка, В. Ромашова, А. Утегского и других современных авторов, отражавших в своих пьесах существенные особенности нашего времени, патриотизм, самоотверженность советских людей, их новую, коммунистическую мораль.

Все это мы приводим отнюдь не для того, чтобы в чем-то «сравнить» театр перед

суровым критиком. Наоборот, можно и нужно упрекнуть театр в том, что в его репертуаре очень мало глубоких пьес, отражающих героический труд железнодорожников.

Что плохого в том, что театр, обслуживающий железнодорожников, наряду с другими темами уделяет внимание темам из жизни работников транспорта, близким зрителю этого театра, и не только ему — всем советским людям? Надо только приветствовать такой театр. Сложный и напряженный труд огромной армии железнодорожников, их роль в жизни нашей страны являются богатейшим материалом для искусства, для воплощения характерных черт советского человека. И театр, органически связанный с железнодорожниками, обязан создавать такие произведения.

Б. Емельянов пишет: «Наше искусство призвано показывать все разнообразие людей социалистического общества, совершенно исключая какой-либо внешний профессиональный признак». Для доказательства этой мысли автор статьи приводит пьесу В. Лавренева «За тех, кто в море!». В этой пьесе, мол, хотя и действуют моряки, но это произведение не о моряках, а о борьбе нашей, советской, морали со старой. Да, действительно, пьеса «За тех, кто в море!» посвящена этой теме. Но совсем не безразлично, на каком материале она разрешена. Действующие лица «За тех, кто в море!» — моряки, а это в какой-то мере определяет характер конфликта и колорит пьесы. Нелепо было бы думать, что можно писать о советском человеке, исключая черты, связанные с его профессией. В нашей стране нет профессиональной замкнутости, ограниченности; характер советского человека при всем его многообразии имеет свои типичные черты; но разве это исключает какие-то особые, индивидуальные признаки, в частности, вытекающие из профессии данного героя?

Вся надуманная Б. Емельяновым «теория» понадобилась ему для того, чтобы протрубить об опасности, якобы грозившей «сведомственному» театру, и лессимистически предвещать его бесславное будущее.

Увеличивая разгромом театра, Б. Емельянов выдвигает следующее, по меньшей мере «оригинальное», положение: некото-

рые спектакли театра потому, видите ли, неудачны, что они посвящены железнодорожникам. Вот в чем, оказывается, беда! Не будь этой тематики, все было бы в порядке. Критик и не заметил, что истина в ином. Эти спектакли о железнодорожниках потому-то и оказались неудачны, что они далеки от подлинной жизни транспорта, что авторы не сумели раскрыть характеры, психологию, быт своих героев-железнодорожников. Если Ц. Солодарь написал плохую пьесу, то корень зла не в «железнодорожной теме», а прежде всего в самом авторе, который не знает жизни, и в достойной сожаления невзыскательности, которую проявил в данном случае театр, приняв к постановке его пьесу.

Из всех своих промахов театр должен сделать поучительные выводы. Прежде всего — расширить круг авторов, проявить настоящую заинтересованность в рождении пьес, в том числе и о людях транспорта. У театра имеются богатые возможности глубоко изучать жизнь и дела железнодорожников и творчески помогать драматургам. Конечно, одно знание жизни еще не гарантирует успеха, но без этого трудно себе представить сколько-нибудь значительное произведение. Создав в содружестве с драматургами идейно-содержательные спектакли о тружениках транспорта, о лучших его людях, дающих науку вперед, дерзающих в труде, впуская новое, театр тем самым обогатит наше искусство.

Весь путь Центрального театра транспорта свидетельствует о том, что он завоевал право на существование, право на будущее, вопреки всяческим «теориям» некоторых критиков. Но театр в долгу перед зрителями. Неудачи прошедшего сезона должны вызвать в его коллективе творческое беспокойство и в то же время новый прилив энергии. И мы глубоко уверены, что Центральный театр транспорта, обладавший опытной режиссурой и группой талантливых актеров, сумеет быстро исправить репертуарные ошибки и восстановить свою репутацию театра, глубоко раскрывающего современную тематику, своих спектаклей воспитывающего наших людей в духе советского патриотизма, беззаветной преданности Родине.