

Вырезка из газеты

ГУДОК

от

9 ИЮН. 44

Москва

Газета №

ЗАМЕТКИ И ЗРИТЕЛЯ

О репертуаре Центрального театра транспорта

Недавно Центральный театр транспорта отмечал пятилетие со дня своего открытия. Зрители поздравляли юбиляра с успехами, желали ему новых творческих удач. Пресса также в свое время отметила успехи театра, а в этом сезоне — его постановку «Сказки об Иване Царевиче, о земле родимой, о матушке любимой».

Как бы в ответ на это Центральный театр транспорта показал несколько дней тому назад новый спектакль «Женитьба Балзаминова», вернее, одну из частей этой трилогии — «За чем пойдешь, то и найдешь». Талантливый мастер, заслуженный деятель искусства Н. В. Петров сумел на сцене руководимого им театра раскрыть глубокий реализм пьесы Царевского. Он избежал ошибки, которую нередко допускали постановщики этой пьесы, строившие ее на довольно грубых комических положениях и превращавшие ее в фарс.

Красочно поставленный и неплохо, в сущности, сыгранный спектакль этот вызвал, однако, у зрителя ряд вопросов.

Каково творческое лицо транспортного театра?

Стоило ли к его репертуару, почти целиком состоящему из комедий («Секрет красоты», «Свадебное путешествие», «Комедия ошибок», «Со всяким может случиться» и т. д.), прибавлять еще одну комедию? Не есть ли это признак того, что Центральный театр транспорта окончательно решил стать театром комедийного жанра?

Спора нет, постановка комедий в наши дни вполне правомерна. Интерес к комедиям во время войны несколько не ослабел. Явление это весьма замечательно. В нем, наряду с естественным желанием зрителей отдохнуть после многих часов напряженного труда, отражается уверенность нашего народа в своем будущем, его высокое моральное состояние. Но зрители были бы не менее, если не более благодарны театру за острый, идейно значительный спектакль из современной жизни.

Потеря художественное своеобразие — самая большая опасность для любого театра.

Может быть, Центральный театр транспорта еще по-настоящему не нашел себя? Двадцать пьес, поставленных им за истекшие пять лет, настолько разнообразны, что говорить о каком-то едином художественном плане театра, о его особом художественном стиле весьма трудно.

Возник также и другой вопрос: имеет ли театр право ограничить свой репертуар одной транспортной пьесой («Со всяким может случиться» Б. Ромашова), хотя бы и пользующейся постоянным успехом у зрителей.

Неужели полнота жизни советских железнодорожников, их внутренний мир сложных и больших чувств, нашедший свое многообразное и поистине великолепное проявление в дни отечественной войны, не позволила руководителям театра, не толкнули их на тесное творческое сотрудничество с писателями и драматургами, пишущими о людях транспорта?

Сравнения помогают познанию.

Железнодорожный транспорт — родной брат Красной Армии. В этом отношении небезинтересно сравнить репертуар Центрального театра транспорта с репертуаром Центрального театра Красной Армии — двух театров, родственных друг другу по духу и целям.

Центральный театр Красной Армии возник тоже не особенно давно. Однако он сумел за это время достигнуть большого сценического опыта. В его репертуаре — около десяти пьес, показывавших героиню войны русского народа, а также героиню войны гражданской и, наконец, героиню великой отечественной войны; театр ставит также пьесы, освещающие жизнь и деяния выдающихся полководцев нашей родины, а Центральный театр транспорта, имея в своем репертуаре всего лишь одну пьесу, посвященную людям железных дорог.

В чем же здесь дело? Не говорит ли это о недостаточной связи транспортного театра с жизнью, а также об отсутствии живого творческого общения его с драматургами?

Возникли, в частности, и такие вопросы: поэтична ли сама тема дорог, способна ли она вдохновлять писателей?

Тему железной дороги в русской литературе начал Некрасов. Л. Н. Толстой, Чехов, Глеб Успенский насытили железную дорогу в ткань многих своих произведений.

Александр Максимович Горький в некоторых своих рассказах с потрясающей силой описал быт железнодорожников дореволюционной России. Умно и тонко писал о

людях «чугунки» В. Гаршин. Поэтично описал старый поезд с его классными вагонами Александр Блок:

Вагоны шли привычной линией,

Подрагивали и скрипели.

Мелькали синие и желтые.

В зеленых плакали и пели...

Можно считать доказанным, что тема железной дороги поэтична. И уж вряд ли надо доказывать поэтичность труда людей транспорта.

Советские железнодорожники — активные участники создания новой жизни. Их труд интересен и значителен, разнообразен и велик. Свообразен также их быт.

В суровые дни отечественной войны советские железнодорожники ярко показали свою безграничную любовь к родине, самоотверженность и бесстрашие, высокий трудовой энтузиазм. 127 работников транспорта получили в дни войны звание Героев Социалистического Труда. Немало бывших железнодорожников — ныне воинов и офицеров нашей доблестной Красной Армии — удостоено высокого звания Героев Советского Союза. Советские железнодорожники, как и все трудящиеся нашей страны, духовно еще больше окрепли и выросли за время войны.

Война по-новому раскрыла характеры советских людей. Она выдвинула много новых, больших и волнующих тем. На транспорте возникло много новых важных явлений. Боевая дружба воинов-восстановителей с передовыми частями Красной Армии, партизаны-железнодорожники, паровозные клоны, героические рейсы машинистов прифронтовых магистралей, строительство новых железных дорог в труднейших военных условиях — это не просто новые литературные темы, — это новые понятия, заключающие в себе целый мир образов и представлений!

Конечно, для глубокого художественного обобщения всего этого нужен известный срок. Однако это не значит, что срок этот должен измеряться десятками лет. Наше время — замечательно не только быстро развивающимися событиями, но и напряженными темпами творческой деятельности.

Руководители театра могут сказать, что все это так, но пьес о транспорте все же

нет. Но в этой их жалобе будет содержаться и их же осуждение. За пять лет существования театра можно было значительно расширить круг драматургов, заинтересовать их транспортной тематикой. А что такие писатели и драматурги у нас есть, в этом не может быть сомнения.

У нас есть рассказы А. Серафимовича, роман Л. Леонкова «Дорога на океан», «Магистраль» А. Карцева, рассказы А. Платонова, лучший из которых «Бессмертие», «Ведущая ось» В. Ильенкова, повесть М. Юфит и другие книги, рисующие жизнь и быт советских железнодорожников. Их, к сожалению, не так много, но они есть.

Хороша по своему анализу истории транспорта книга Льва Гумилевского «Железная дорога». Эта книга имеет большое познавательное значение. Она может вдохновить художника, ввести его в круг транспортной тематики.

У Всеволода Иванова есть пьеса о железнодорожниках сегодняшнего дня. Это — пьеса о Герое Советского Союза К. С. Заслонове, о его достойных сподвижниках — железнодорожниках-партизанах.

Писатели есть. Но речь сейчас идет не о них. Речь идет о заинтересованности театра транспортной темой, о привлечении им авторского актива.

Искусство рождается от нового видения. Оно не может развиваться без живого, активного ощущения жизни, без чувства нового.

Центральный театр транспорта за истекшие годы художественно вырос, у него есть все возможности сдвинуться с места. Надо найти собственный репертуар.

Тема железнодорожного транспорта в нашей стране давно стала общенародной. Она достойна не только одного транспортного театра, она заслуживает того, чтобы и другие театры уделяли ей больше внимания, чем уделяли до сих пор.

СССР — могучая железнодорожная держава. Великий Сталин дал высокую оценку роли советского транспорта в дни войны. Эта оценка вошла в историю железнодорожников на новые трудовые подвиги. На уровне этого величайшего творческого подвига должен стоять и Центральный театр транспорта.

С. СЕРГЕЕВ