



Золотухинцы учат соседей

1. В Золотухино, за опытом

На двенадцатом километре от Золотухино — два выезда со двора своей МТС, кондринцы застряли в снегу.

— Вот так мы и с ремонтом, — улыбаясь, сравнила друг друга Морозова. — Четырнадцать из двадцати семи кое-как выпустили — и стоп, машина, словно в сугроб врезались...

Механик Федор Зацарин молчал. На его взгляд, бригадир Федор Морозов совсем не так отзывается о своей МТС.

— Шутить нельзя, — собрался, наконец, с мыслями механик, — не будет малых цилиндров — дальше четырехдвигатель не поедешь. Запасная часть — главное.

— Но пробиваться, конечно, надо, — сказала попросившему улыбающаяся Федора Морозова. Она локтем орудуя у заднего колеса полторки, и кажется, что если все возьмется за расчистку дороги так, то пробиться можно будет при любых заносах.

После двух-трех дружных натисков полторка пробилась себе дорогу в снегу и помчала кондринцы в Золотухино.

В Золотухино, за опытом! Когда это было, чтобы люди ездили за опытом в Золотухино? Но факт остается фактом: золотухинские механизаторы выехали на соревнования всех работников машинно-тракторных станций, межрайонных мастерских капитального ремонта и ремонтных заводов Курской области, обязавшись выпустить план осенне-зимнего ремонта тракторов и прицепного инвентаря к 1 февраля 1949 года.

Теперь это уже не обязательство, а дело, исполненное с честью и привлекающее в Золотухинскую МТС не одного механизатора за опытом.

Директор МТС Бабанков раздумывая, с чего начинать встречу с соседями, так неожиданно приехавшими за помощью, за советом.

Раздумья Бабанкова прервал инженер Булавин. Он — из Курска, уже двое суток проверяет качество ремонта. Директор взглянул на руки инженера. Они были вымыты. «Значит, проверка закончена», — подумал Бабанков.

— И так, улыбаясь, заговорил Булавин, — черта подведена. Остается вам теперь выполнить вторую половину ваших обязательств — помочь колхозам вырастить высокий урожай.

— Подожмите, подожмите, товарищ инженер, — заговорила, словно встретившись, Федора Морозова, — мы еще начала не знаем. Ну, вот скажите, например, о бригадно-узловом методе. Он, как будто, есть везде, а вот дело, что то не меняется от этого метода. Да, не меняется. Ну, вот у нас хотя бы. Может быть, выш метод называется как-нибудь иначе, а не бригадно-узловым?

— Такое начало беседы сразу вызвало гостей. Бабанков только собрался произнести первое слово, как снова распахнулись двери.

— Можно, товарищи? — А. свободны, воробьевцы! Давайте, проходите друзья!

Старший механик Дмитрий Степанович Карпов принял гостей. Среди них были бригадир Свободинской МТС Егор Горюнов, Сергей Калужский и тракторист Иван Костин, механик — бригадир Воробьевской МТС Иван Гончаров и оттуда же — бригадир Трифонов Пасажков.

Комната заполнилась, и Бабанков сразу же заговорил.

— Еще когда тракторы были в поле, мы составили «ведомость прихода», как в шутку называли ее трактористы. Составленная путем опроса трактористов, она показывала перичные данные о том, в чем нуждается каждый трактор.

— Ну, это же — дефектная ведомость! — Нет, это лишь основа ее, зачаток. Как известно, дефектная

ведомость составляется при разборке машины, загнутой в мастерскую. Если очередность ремонта отдельных тракторов определяется после составления дефектной ведомости, то мастерская всегда выглядит так, как в Кондринской, в Свободинской, да и в Воробьевской МТС. Разобрали трактор на кусочки и видят, нет, не с него надо начинать, а в кладовой еще нет того, что требуется этому трактору. Давайте отодвиньте в сторону, загоним второй трактор. Вот так кондринцы понарабатывали машин, а ремонтировали лишь ту, для которой все есть. Только загорелись мастерскую, захлмнили ее, истратили время на заготовку и разборку машин бездумно, без расчета. И отсюда все беды кондринцев, отсюда начал рваться кондринский бригадно-узловый метод. Думаю, что вам теперь ясно назначение нашей «ведомости прихода».

Бригада Андрей Умеренкова окончила ремонт своих двух «НАТИ» и двух «ХТЗ» не 24 января, как МТС в целом, а еще 16 января.

Вот трактор «НАТИ» № 34 бригады Андрея Умеренкова. Попробуем разобраться, как он ремонтировался, чтобы всем была понятна сущность бригадно-узлового метода.

В мастерскую его закатали 28 ноября. Бригадир Умеренков о трактористах Реутовом — Иваном, Леонидом и Андреем — принялся его разбирать. Другие четыре человека из бригады Умеренкова в тот же день приступили к ремонту своего прицепного инвентаря.

Тимфей Семенович Новиков — это наш старший агроном и секретарь партийной организации — собрал в тот день всех коммунистов и комсомольцев. Разговор был о патристическом поступке двух бывших работников МТС — Степана Рудометова, проработавшего в кузницах 48 лет, и слесаря Николая Болдырева, которому были уже исправлены проводы по случаю его отъезда в большой город. Почти одновременно они пришли ко мне в кабинет с газетками, где было опубликовано наше обращение ко всем механизаторам области.

— Я вычитал, — говорил Степан Рудометов, — что наша МТС...

— Бывшая ваша, — поправил я шутливо Степана Михайловича Рудометова, отменного кузнеца, раздвинувшего горы в нашей МТС еще в 1935 году и ушедшего от нас по предписанию врачей.

— Нет, МТС наша, мол! — твердо повторил Рудометов. — Вот сейчас зрение поправилось, и мы снова холодов, и я выхожу на работу.

— Я передумал, Игнат Владимирович, — говорил вслед за Рудометовым комсомолец Николай Болдырев, — такое дело затеялось, а я куда-то поеду... Нет, лучше я здесь останусь.

Специальные «боевые листки» вышли по этому поводу. «Дорожить честью МТС!» «Боритесь за то, чтобы слава Золотухинской МТС гремела на всю область!» Слесарь со слесарем, токарь с токарем, бригада с бригадой и даже приятели заключали между собой договоры на социалистическое соревнование.

Бывало так, что всю мастерскую мы вдруг останавливали, отодвигали в сторону всякие графики и задания и ставили на обсуждение всего коллектива МТС вопрос о каком-нибудь браковом или о том, что вот такие узлы срывают выполнение нарядов, тормозят ремонт. Уходит на это пять-десять минут, а пользы не измеришь. Или возьмем ежедневные вечерние совещания. Летучки, на которых подводятся итоги, или специальные технические совещания по поводу того, как, например, с помощью реставрации избежать замены семи головок блока. На одном таком совещании, не уходя, а с участием почти всех ведущих рабочих, был найден способ реставрации головок блока, и на каждой из них благодаря реставрации мы сэкономили по 270 рублей.

Морозова. Вы уклонились, товарищ директор, от «НАТИ» № 34. Скажите о главном, о бригадно-узловом методе...

БАБАНКОВ. Извините, но я рассказываю как раз о главном — о воспитании у ремонтников чувства долга, об организации соревнования на деле, а не на бумаге. Во всяком случае, я говорю о том, как у нас было, о своем, золотухинском методе...

Я начал с конца, со стены, но здесь видно и ваше начало — крайняя низкая производственная культура, грубейшее нарушение технологии ремонтных работ, разрыв комплекса в самом ответственном месте.

В чем суть нашего узлового метода? Ответьте фактами.

30 ноября карбюратор от «НАТИ» № 34 попал к слесарю Сергею, магнето — к Панькову, и т. д. Машина раздана разным людям, о чем я уже говорил. Какие люди на узлах? В прошлую ремонтную кампанию слесарь Николай Болдырев выполнял дневные задания на 50—60 проц. Не сходил с черной доски, а почему, и он и в этом виноват?

Его то и дело перемещали с узла на узел. На каждом из узлов он был всего только гостем, транзитным пассажиром, чего-то ждал. Теперь он в совершенстве знает практику восстановления базисных деталей, потому что стоит только на этом узле, у него свое, всегда подоглавленное рабочее место, свой набор инструментов. А раньше он ничего своего не имел — ни рабочего места, ни инструментов. В мастерской висел график ремонта, но Болдырев не знал, что касается его, Болдырева. Часто у него скопилось такие детали и инструменты, которые ему совсем не нужны, а в то же время слесарь Сергей горевал в другом углу мастерской без этих деталей и инструментов.

КОСТИН (тракторист Свободинской МТС). У нас и сейчас так.

ПАСАЖКОВ (бригадир Воробьевской МТС). Это неизбежно. БАБАНКОВ. Да, неизбежно там, где о бригадно-узловом методе только говорят, но на деле его не применяют, как у вас, например.

ДЕНИСОВ (директор Казанского совхоза). Кто и как следит за судьбой деталей, распределенных по узлам?

БАБАНКОВ. Мы точно знаем, когда деталь поступила на узел и когда она должна вернуться. Все рассчитано до минут, и не случайно идет борьба за каждую минуту.

ЗАЦАРИН (механик Кондринской МТС). Практически в МТС это невозможно. То этого нет, то другого, а то и оборудование не позволяет.

БАБАНКОВ. Да, это невозможно там, где о технологии ремонтных работ только говорят, а на деле не занимаются даже самым элементарным планированием и контролем за прохождением деталей по станкам и по узлам.

Как было у нас? Вечером каждый из ремонтников получал наряд на завтра. Применялись и оперативные задания — на час, на два. Могут опротестовать, как невозможно уследить за судьбой каждой отдельной детали, если у нас, например, нет ни заведующего мастерской, ни участковых механиков. Всюду должен успеть старший механик Дмитрий Степанович Карпов. И, представьте, он успевал. Наш Дмитрий Степанович был в дни ремонта мастерской, диспетчером. Ни на час он не покидал мастерскую, с узла на узел — вот его путь.

«То этого нет, то другого», — говорит Зацарин. Было бы и у нас так, если бы мы еще летом не занимались заготовкой запасных

частей, если бы мы не переоборудовали мастерскую и не сделали перестановку трансмиссий и станков, чтобы подготовить каждому человеку нормальное рабочее место; если бы мы заранее не сделали подбор инструментов и материалов по узлам; если бы мы не сделали кузницы не позаботились бы об электроосвещении.

БАБАНКОВ. А почему же вы не пользуетесь испытательными стендами? Стенд — это барометр, показывающий качество. Вы же, тов. Зацарин из Кондринской МТС, и вы, тов. Гончаров из Воробьевской МТС, качеством не интересуетесь. При испытании двигателей нередко получают задиры цилиндров. Вы обкатываете тракторы на буксире. Если получают задиры цилиндров, то они и остаются.

3. Развернутым фронтом

БАБАНКОВ. «НАТИ» № 34 был разобран за 60 часов, хотя по норме отводится на это 77 часов. По случаю такой первой большой победы умеренковцы мы устроили специальные совещания по узлам. Речь шла не о гололовном восхвалении передовиков, а о том, как был добыт первый успех и что можно сделать на каждом узле, чтобы поднять производительность труда. Что произошло? На разборку «ХТЗ» в бригаде Реутова затрачено не 42 часа 35 минут, а всего 32 часа. Токляр Николай Копорев предложил ускорить резания металла и ту же сжучку, которую раньше снимал за два прохода, снял за один проход. Вслед за этим на изготовление 20 шпиль для крепления головок блока «НАТИ» он затратил не 10, а 8 часов. На изготовление соединительной муфты магнето отводится час, а Копорев это делал за сорок минут.

Резервы повышения производительности труда обнаруживались буквально у каждого ремонтника.

Но вернемся к «НАТИ» № 34. После промывки разобранных деталей Умеренков пригласил контролера-бракоточника Павла Бойко.

Вот уже тот составил дефектную ведомость и отдал ее на утверждение старшему механику Карпову. Механик утвердил, и части «НАТИ» № 34 пошли по узлам: карбюратор — к слесарю Сергею, магнето — к электрослесарю Панькову, шатунные и коренные подшипники — к слесарю Какурину, верхняя головка блока, регулятор, диск муфты сцепления и сама муфта — к Николаю Болдыреву.

Пришли детали с узлов. Бригадир приоблагодетель подпильники колечного вала и шатунные, собирает мотор. Вот он уже собран, переходит в руки Афанасиевко — на стенд. Вначале проходит холодную обкатку. После контрольного осмотра и установления дефектов двигателя окончательно укомплектовывается, проверяется соосность коренных шеек по отношению к мотору. Затем — обкатка всего трактора.

МОРОЗОВА. И все?

БАБАНКОВ. И все. Такие узлы есть и у вас, и у воробьевцев. Но чего же тогда у вас нет?

Трактор «ХТЗ» № 20, принадлежащий бригаде Умеренкова, легко заводился от своего магнето, показывая нормальное число оборотов, а между тем при испытании на мощность он показывал всего 25 л. с. вместо необходимых 30. Куда делись целых пять лошадиных сил?

Оказывается, во всасывающих трубах коллектора было много нагара. Коллектор мы прожгли в горне, нагар удалили, и один такой пустяк быстро вернул нам пропавшие пять лошадиных сил.

У нас это возможно? ГОЛОСА. Возможно!

Вы испытываете двигатели на мощность и на расход горючего? ГОЛОСА. Нет.

Разве у вас нет испытательных стендов?

КОНДРИНЦЫ, ВОРОБЬЕВЦЫ (почти хором). Есть!

БАБАНКОВ. А почему же вы не пользуетесь испытательными стендами? Стенд — это барометр, показывающий качество. Вы же, тов. Зацарин из Кондринской МТС, и вы, тов. Гончаров из Воробьевской МТС, качеством не интересуетесь. При испытании двигателей нередко получают задиры цилиндров. Вы обкатываете тракторы на буксире. Если получают задиры цилиндров, то они и остаются.

3. Развернутым фронтом

БАБАНКОВ. «НАТИ» № 34 был разобран за 60 часов, хотя по норме отводится на это 77 часов. По случаю такой первой большой победы умеренковцы мы устроили специальные совещания по узлам. Речь шла не о гололовном восхвалении передовиков, а о том, как был добыт первый успех и что можно сделать на каждом узле, чтобы поднять производительность труда. Что произошло? На разборку «ХТЗ» в бригаде Реутова затрачено не 42 часа 35 минут, а всего 32 часа. Токляр Николай Копорев предложил ускорить резания металла и ту же сжучку, которую раньше снимал за два прохода, снял за один проход. Вслед за этим на изготовление 20 шпиль для крепления головок блока «НАТИ» он затратил не 10, а 8 часов. На изготовление соединительной муфты магнето отводится час, а Копорев это делал за сорок минут.

Резервы повышения производительности труда обнаруживались буквально у каждого ремонтника.

Но вернемся к «НАТИ» № 34. После промывки разобранных деталей Умеренков пригласил контролера-бракоточника Павла Бойко.

Вот уже тот составил дефектную ведомость и отдал ее на утверждение старшему механику Карпову. Механик утвердил, и части «НАТИ» № 34 пошли по узлам: карбюратор — к слесарю Сергею, магнето — к электрослесарю Панькову, шатунные и коренные подшипники — к слесарю Какурину, верхняя головка блока, регулятор, диск муфты сцепления и сама муфта — к Николаю Болдыреву.

Пришли детали с узлов. Бригадир приоблагодетель подпильники колечного вала и шатунные, собирает мотор. Вот он уже собран, переходит в руки Афанасиевко — на стенд. Вначале проходит холодную обкатку. После контрольного осмотра и установления дефектов двигателя окончательно укомплектовывается, проверяется соосность коренных шеек по отношению к мотору. Затем — обкатка всего трактора.

МОРОЗОВА. И все?

БАБАНКОВ. И все. Такие узлы есть и у вас, и у воробьевцев. Но чего же тогда у вас нет?

Трактор «ХТЗ» № 20, принадлежащий бригаде Умеренкова, легко заводился от своего магнето, показывая нормальное число оборотов, а между тем при испытании на мощность он показывал всего 25 л. с. вместо необходимых 30. Куда делись целых пять лошадиных сил?

Оказывается, во всасывающих трубах коллектора было много нагара. Коллектор мы прожгли в горне, нагар удалили, и один такой пустяк быстро вернул нам пропавшие пять лошадиных сил.

У нас это возможно? ГОЛОСА. Возможно!

Вы испытываете двигатели на мощность и на расход горючего? ГОЛОСА. Нет.

Разве у вас нет испытательных стендов?

КОНДРИНЦЫ, ВОРОБЬЕВЦЫ (почти хором). Есть!

БАБАНКОВ. А почему же вы не пользуетесь испытательными стендами? Стенд — это барометр, показывающий качество. Вы же, тов. Зацарин из Кондринской МТС, и вы, тов. Гончаров из Воробьевской МТС, качеством не интересуетесь. При испытании двигателей нередко получают задиры цилиндров. Вы обкатываете тракторы на буксире. Если получают задиры цилиндров, то они и остаются.

3. Развернутым фронтом

БАБАНКОВ. «НАТИ» № 34 был разобран за 60 часов, хотя по норме отводится на это 77 часов. По случаю такой первой большой победы умеренковцы мы устроили специальные совещания по узлам. Речь шла не о гололовном восхвалении передовиков, а о том, как был добыт первый успех и что можно сделать на каждом узле, чтобы поднять производительность труда. Что произошло? На разборку «ХТЗ» в бригаде Реутова затрачено не 42 часа 35 минут, а всего 32 часа. Токляр Николай Копорев предложил ускорить резания металла и ту же сжучку, которую раньше снимал за два прохода, снял за один проход. Вслед за этим на изготовление 20 шпиль для крепления головок блока «НАТИ» он затратил не 10, а 8 часов. На изготовление соединительной муфты магнето отводится час, а Копорев это делал за сорок минут.

Резервы повышения производительности труда обнаруживались буквально у каждого ремонтника.

Но вернемся к «НАТИ» № 34. После промывки разобранных деталей Умеренков пригласил контролера-бракоточника Павла Бойко.

Вот уже тот составил дефектную ведомость и отдал ее на утверждение старшему механику Карпову. Механик утвердил, и части «НАТИ» № 34 пошли по узлам: карбюратор — к слесарю Сергею, магнето — к электрослесарю Панькову, шатунные и коренные подшипники — к слесарю Какурину, верхняя головка блока, регулятор, диск муфты сцепления и сама муфта — к Николаю Болдыреву.

Пришли детали с узлов. Бригадир приоблагодетель подпильники колечного вала и шатунные, собирает мотор. Вот он уже собран, переходит в руки Афанасиевко — на стенд. Вначале проходит холодную обкатку. После контрольного осмотра и установления дефектов двигателя окончательно укомплектовывается, проверяется соосность коренных шеек по отношению к мотору. Затем — обкатка всего трактора.

МОРОЗОВА. И все?

БАБАНКОВ. И все. Такие узлы есть и у вас, и у воробьевцев. Но чего же тогда у вас нет?

Трактор «ХТЗ» № 20, принадлежащий бригаде Умеренкова, легко заводился от своего магнето, показывая нормальное число оборотов, а между тем при испытании на мощность он показывал всего 25 л. с. вместо необходимых 30. Куда делись целых пять лошадиных сил?

Оказывается, во всасывающих трубах коллектора было много нагара. Коллектор мы прожгли в горне, нагар удалили, и один такой пустяк быстро вернул нам пропавшие пять лошадиных сил.

У нас это возможно? ГОЛОСА. Возможно!

Вы испытываете двигатели на мощность и на расход горючего? ГОЛОСА. Нет.

Разве у вас нет испытательных стендов?

КОНДРИНЦЫ, ВОРОБЬЕВЦЫ (почти хором). Есть!

ТЕАТР СОЦИАЛЬНАЯ ДРАМА или МИСТИЧЕСКОЕ „ДЕЙСТВО“?

«Каменный восток» Л. Украинки в Курском областном драматическом театре

В 1913 году на Украине прозвучали вдохновенные поэтические строки о том, что приближается пора:

«И встанет великая тогда, Расправит плечи снова И разорвет в единый миг Железные окопы».

И все, что мучило его, Вмст станет горсткой праха... Этот призыв к рождному народу послышался замечательная писательница Лесья Украинка.

Мужество, жажда борьбы, любовь к человеку — вот что определяет все творчество Л. Украинки. Она сравнивала свою поэзию с боевым мечом, который верно послужит борцам за свободу. Она хотела, чтобы слова ее не глели, а сигналили, светили людям в ночи лихолетья. Она славилась трудовой народ и провозглашала: «Да сгинет царь!»

Творчество и общественно-политическая деятельность Леси Украинки складывались под большим воздействием передовых общественных идей русской литературы и общественной мысли. Лесья Украинка сотрудничала в петербургском журнале «Кизень», в котором принимала активное участие В. И. Ленин и А. М. Горький.

В год смерти поэты большевистская газета «Рабочая правда» писала о том, что Л. Украинка, «стоя близко к освободительному общественному движению вообще и пролетариату в частности, отдавала ему все силы, селла разумное, доброе, вечное...»

Лесья Украинка умерла, но ее добрые производные долго будут будить нас к работе, борьбе. Добрая, вечная память писательнице — другу рабочих.

4. Мобилизация смекалки

НОВИКОВ (механик Казанского совхоза). Вы говорили, что на разборку «НАТИ» у вас ушло 60 часов вместо 77 по норме. А сколько тратилось на сборку?

БАБАНКОВ. 130 часов вместо 149 по норме. На сборку «ХТЗ» реутовцы тратили не 86 часов, а 70. Высокая производительность труда была у всех ремонтников. Вот характерные цифры. На 24 января в 1945 году мы имели отремонтированных 10 тракторов, в 1946—7, в 1947—14, в 1948—10, а нынче — 31.

ЗАЦАРИН. Вас крепко выручили запасные части.

БАБАНКОВ. Да. Но они — результат нашей заботы и смекалки наших реставраторов. Раньше флячек 90 выбрасывался, а теперь Николай Копорев его реставрировал. В шести рамах нужно было восстановить базисные места, 16200 рублей — заводская стоимость такой рамы. Мы эти рамы никуда не посылали, восстановили базисные места сами путем вставки под коробку скоростей вышедшей из металлических пластин. Это обошлось в... 150 рублей.

Срабатывали оси плугов мы не наваривали, а отрубали, новое колесо соединяли муфтой с осью, нарезали резьбу и монтировали колесо на конических роликовых подшипниках.

Обычно сему маховика и напрессовку делают вручную. Мы это производим с помощью универсального съемника, который сделали своими руками маховика с его помощью мы сэкономили полчаса — сняли за 30 минут вместо двух часов при ручной сьемке.

Мы не знаем нужды в подшипниках 4020. Заменяем их подшипниками 1010, срезаем у них на токарном станке на 2,5 мм наружную обшюму.

Очень часто бывает так, что все готово, а одной какой-либо детали нет. В сводку такой трактор мы не включаем, но обкатку производим немедленно, со старой негодной деталью. Почему ждать, пока недостающая деталь появится?

Вот один из «НАТИ» бригады Умеренкова. У него как раз не доставало шестерни регулятора. После обкатки трактора со старой негодной шестерней обнаружилось много разных недостатков. Оказалось, что не хватает не только шестерни. Если бы ждали, пока в кладовой появится новая шестерня, то, возможно, с тем трактором возникли бы мы до сих пор.

Все это небольшие открытия, но я могу утверждать, что только с помощью таких «мелочей» нам удалось в дни ремонта тракторов и прицепного инвентаря выгадать и время и качество.

... Вот ряд тракторов. — Нет, — заключает Федора Морозова, — не придерешься.

Гости зачарованными глазами смотрят на готовые машины. Их сопровождают от трактора к трактору семьдесят пять человек, все, кто готовил эти машины, кто из-за них не спал ночей и в ком одна забота — не уронить чести своей МТС.

П. СИНЦЫН.

На снимке: передовые люди МТС (внизу, слева направо) — бригадир А. И. Умеренков, бригадир Я. П. Хондоцкий, токарь Н. М. Копорев, директор МТС И. В. Бабанков, старший механик Д. С. Карпов, тракторист И. Г. Боев, бригадир М. С. Реутов, тракторист С. Е. Боев; (вверху, слева направо) — токарь Н. С. Мельников, электрослесарь И. М. Паньков, слесарь Н. В. Болдырев, кузнец С. М. Рудометов, слесарь В. А. Сергейко, тракторист И. П. Емельянов, кузнец В. Д. Корнев.

Фотомонтаж В. Турбина.

внем кладбищ, горючей надписи на памятнике, ожившего монумента. Постановщик должен был помнить, что малейшая потеря чувства меры может привести к формализму, к искажению идеи пьесы и превращению спектакля в некое мистическое «действие».

К сожалению, именно это и произошло в Курском театре. Беден образ Дон Жуана в исполнении артиста Барсова. Мало было показать его ловким соблазнителем, отважным фехтовальщиком, увлекающимся повесой. Дон Жуан — образ трагический. Бросив вызов своему классу, он в конце концов покоряется его суровой ханжеской морали. Но этого глубокого содержания не открыл зрителю его исполнитель.

Актриса Макарьева имеет все данные, чтобы создать глубокий, значительный образ Донины Анны, властолюбивой и честолюбивой градедесы, дочери своего пышного и варварского века. Однако лишь в редких сценах мы начинаем верить исполнению. Неудача артистки объясняется, прежде всего, непрекращающимся позирированием, отсутствием естественности в ее игре.

Командор изображается заслуженным артистом республики Южановым в условнотероческой манере: он не идет, а выстает. Он поднимет руку, когда ее надо просто поднять. Он не говорит, а глаголет, и за его монументальностью зритель вовсе перестает замечать в этом персонаже честолюбца, сына своего класса и времени, чей образ правдиво и точно изображен Л. Украинкой.

Удачей спектакля можно считать исполнение артисткой Горской роли Долорес — невесты Дон Жуана. Артистка точно и тонко рисует образ женщины, самозабвенно идущей на тяжкие жертвы во имя счастья любимого человека. Запоминается в исполнении артиста Неласова слуга Дон Жуана — протан себе на уме — вездесущий Станислав. Этот образ также может быть отнесен в актив спектакля, хотя постановщик сознательно выхлещает из образа присутствия ему юмор и жизнеисрастность.

Чем же объясняется неудача основных исполнителей и всего спектакля в целом? Прежде всего увлечением постановщика Н. А. Бондарева формализмом, погоней за эффектной сценической формой в ущерб социальной смыслу пьесы. В спектакле до предела обнажен сюжетный стержень пьесы — любовная интрига и очень мало внимания обращено на социальные характеристики. В частности, только этим можно объяснить, почему постановщик вообще изгнал из спектакля яркие и содержательные жанровые сценки — разговоры гостей на маскараде, раскрывающие атмосферу зависти и сплетен, злословия и пересудов, которая царит в дворянском обществе.

Формализм широко открывает в спектакле двери всяческой мистики и чертовщины. При всем увлечении формой постановочный коллектив не смог найти живых и ярких красок для массовых сцен второй картины. Веселый маскарад в доме Донины Анны выглядит тускло и убого.

Мы не против того, чтобы одновременно с пьесами на современные темы советской жизни в театре ставились и классика. Но, во-первых, естественно, и все пьесы, написанные в прошлом, звучат сегодня, и пьесы нужно отбирать полезные, обога