

## НОВИЙ ТРАНСПОРТ

А. ДИЛЕВ

Можна без перебільшення сказати, що на протязі стародавніх і середніх віків транспорт не виходив з первісного стану. Єдиним двигуном допотопної повозки того часу була м'язева сила тварин і людей.

Винайдення парової машини Саверном та Ньюкоменом на початку XVIII віку дало поштовх застосуванню двигуна для транспорту. Перший самохідний паровий віз був дуже незграбний, неукладистий і неповороткий. Споруджений у Франції в 1763 році винахідником Кюньо віз із підвишеним до нього паровим котлом, на першому ж випробуванні врізався в найближчу стіну і проламав її наскрізь.

Але перші невдачі не спинили винахідницьку думку перед дальшими дослідями. Мердок, Треветик та інші своїми дослідженнями підготували ґрунт для сприятливого розв'язання проблеми рейкового руху на паровій тязі. Повнотою розв'язати цю проблему вдалося тільки Георгу Стефенсону, що народився 9 червня 1783 року, в бідній сім'ї рудневого робітника, в англійському сільці Вайлам.

Змалечку майбутній винахідник почав працювати пастухом, а потім візником. Незабаром Георгові вдалося влаштуватися на рудні за чорнороба. 15 років Георг Стефенсон став працювати кочегаром, а потім машиністом на підймальній рудневій машині. Маючи постійно справу з машиною, Георг спрямував свій допитливий розум на вдосконалення та поліпшення роботи обслуговуваних двигунів.

На одній із рудних місцеві техніки протягом кількох місяців марно билися, налагоджуючи парову машину для випомповування води. Запрошений Сте-

фенсон за тиждень усунув усі дефекти і пустив машину. В 1813 році Стефенсон вирішив розпочати будування паровоза. Десять місяців безперервного напруження винахідницької думки і, нарешті, в липні 1814 року — 120 років тому перший паровоз був поставлений на колеса. Незабаром було проведено випробування першого паровоза. Машина з 8 навантаженими вагонами рушила з місця і розвинула швидкість до 7 км на годину.

За дальших досвідів Стефенсон зробив велике відкриття, що зіграло виняткову роль у роботі паровоза. Він вирішив паропровідну трубу помістити в димову. Сила руху пари значно збільшила тягу, посилюючи згорання палива та сприяючи збільшенню пароутворення.

Поступово слава про Стефенсона, як про великого винахідника, поширилася по всій країні. В 1821 році Стефенсона було запрошено для побудування залізниці між Стоктоном і Дармінгтоном протяжністю в 50 км. Залізниця була збудована і пущена в експлуатацію в 1825 році.

В цей період з'явилося багато противників залізниць, що доказували їх недоцільність. На першому місці виступали поміщики, що боролися проти прокладання залізничної колії по їх землях. Товариство поштових та водних сполучень також домагалася всякими засобами заборони залізниць, вбачаючи в них серйозного конкурента.

Навколо побудови Ліверпуль-Манчестерської залізниці розпалилася жорстока боротьба, перенесена в англійський парламент. Запрошений туди Георг Стефенсон всіляко доводив доцільність побудування залізниці. Проте,



вороги не вгавали. Наводили найбезглуздіші, нібито наукові доводи: „Вся худоба, побачивши цю потвору перелякається. Локомотив попсує нам худобу: корови з переляку перестануть давати молоко, вівці перестануть пастиись і виздихають з голоду, а коні показяться і здичавіють“. Один із членів комісії, доводячи безглуздість побудування залізниці, заявив, звертаючись до Стефенсона: „Уявіть собі, що паровоз рухатиметься з швидкістю 15 км. на годину і що в цей час на лінії залізниці стоїть корова і не сходить з рейок. Скажіть, хіба це не безглуздя?“ — „Ви маєте рацію, іронічно посміхаючись, відказав Стефенсон, — це цілковите безглуздя, особливо з боку корови“. Не зважаючи на всю серйозність засідання, регіт вибухнув у залах англійського парламенту.

Після тривалої боротьби дозвіл на побудування залізниці було нарешті здобуто. В період спорудження Ліверпуль-Манчестерської залізниці вирішено було перевести змагання паровозів. До змагання Стефенсон збудував удосконалений паровоз, назвавши його „Ракетою“. В день конкурсу, писав сучасник, „Ракета“ перевищила всі сподіванки. Простий, але дивний винахід парового апарату і сполучення його з трубчатим котлом дали життя всьому механізму і забезпечили торжество залізничної системи. „Ракета“ з вантажем в 30 тонн пройшла 53 км., розвиваючи швидкість на окремих ділянках до 45 км. на годину. „Ракета“ в той час уже мали всі основні риси сучасного паровоза.

Так, переборюючи всі перепони, задубілість, обмеженість і прямий опір, Стефенсон завершив численні шукання наукової мислі багатьох винахідників, здобувши першу історичну перемогу над віддаленням.

Тепер уся земна куля оперезана залізничними коліями. Довжина залізничних ліній в кілька разів перевищує віддалення від землі до місяця. Сучасний паровоз виріс порівняно з Стефенсоною „Ракетою“ в кілька разів. Радянський надпотужний товарний паровоз „ФД“ може перевести в 225 разів більше вантажу, ніж „Ракета“.

Надпотужний пасажирський паровоз „ИС“, збудований на основі останніх досягнень світової техніки, своєю потужністю в 3150 кінських сил, вийшов на перше місце в Західній Європі. „ИС“ може розвинути швидкість в 105 км. на годину, в 5 разів більшу за пересічну швидкість „Ракети“.

Можна було б гадати, що дальший хід розвитку паровоза піде лінією збільшення потужності. Однак, це викликає відповідне збільшення ваги паровоза, для чого доводиться розмішувати навантаження на велику кількість осей, що незручно для руху на закругленнях, негативно відбивається на паровозі і на рейках. Існує межа максимального розміру паровоза, далі за який іти нецільно.

Неекономне витрачання паровозом теплової енергії спрямовало технічну думку на шлях заміни парової машини більш економною машиною — паровою турбіною. Принцип роботи турбіни заснований на використанні енергії руху пари (в паровій машині використовуються енергія пружності пари).

Сучасні турбовози заводів Круппа мають потужність до 2600 кінських сил з тисненням пари в 22 атмосфери.

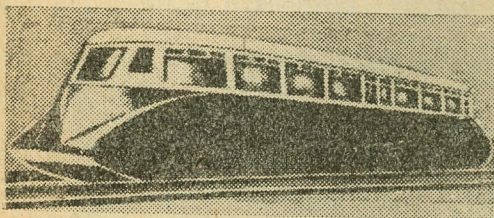
Відкриття електричного струму і способів перетворення механічної енергії в електричну, поставило на порядок денний питання про застосування на залізницях замість парової машини більш досконалого електричного двигуна.

В 1879 році інженер Сімменс демонстрував на виставці в Берліні електричну залізницю з невеликим електролокомотивом, що став прабатьком сучасного електровоза. Локомотив тяг три вагони з 20 пасажирами, з швидкістю 20 км. на годину. Струм в електромоторі локомотива йшов по третій рейці.

В сучасному електровозі встановлюється кілька електромоторів. Електроенергія йде з спеціальної тягової підстанції. Для цього над рейками підвішується металевий провід на стовпах. На даху електровоза встановлюється металева дуга (пантограф), що стикається з робочим проводом. Обертання електромоторів передається через механічну передачу на вісь електровоза.



Електровоз забезпечує величезну економію палива, коштів і часу. Для однієї й тієї ж роботи паровоз витрачає в два з половиною рази більше палива, ніж електровоз. В районах рік і водоспадів електровоз не потребує зовсім палива, роблячи на „білому вугіллі“, тобто використовуючи силу руху води. Електровоз коли завгодно може стати на роботу, для паровоза ж потрібно кілька



Автомотриса англійських залізниць.

годин на розпал. Під час зупинок електровоз зовсім не витрачає енергії. Електровоз має значно потужніший двигун і може розвивати велику швидкість. Крім того електровоз має дивну властивість, яка являє собою привілей електричної машини. Паровоз, що йде під ухил, змушений вживати гальма. Тим часом електровоз, що рухається по похилій площині, не потребує гальмування. Навіть більше, електровоз використовує силу ваги поїзда, що йде під ухил. Електричні двигуни, обертаючись, виробляють струм і повертають його в робочий провід.

Відсутність диму на електровозі робить його особливо придатним для приміських, тунельних і підземних залізниць.

Немає сумніву, що електровоз являє собою досконалий і економний двигун. Не зважаючи на це, електрифікація залізниць у капіталістичних країнах здійснюється черепашиними темпами.

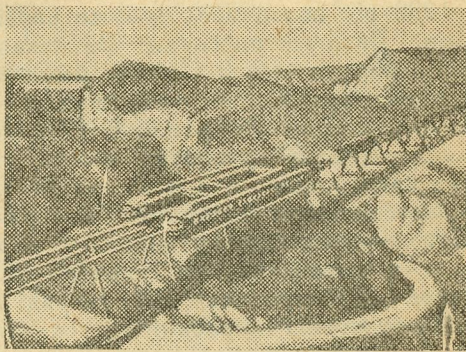
„Поки залишається капіталізм і приватна власність на засоби виробництва електрифікація ряду країн, поперше, не може бути проведена планомірно, по-друге, не може бути проведена на користь робітників і селян“ (Ленін). За півстоліття з моменту появи перших електровозів у капіталістичних країнах

електрифіковано пересічно не більше двох процентів загальної протяжності залізничної мережі. Переваги електрифікованих залізниць принципіально визнані в капіталістичному світі.

Спеціальна комісія, що вивчала проблему електрифікації залізничного транспорту Англії в 1931 році, визнала економічно вигідним розпочати електрифікацію. Однак у своїй доповіді в парламенті комісія змушена була недвозначно заявити, що її висновки нездійсненні при такій важкій кризі, яку переживає країна. Крім того, проект комісії зустрів опір з боку паровозобудівельних кампаній. В результаті англійський парламент відхилив проект електрифікації залізниць.

В царській Росії не було жодного кілометра електрифікованих залізниць (крім ліній міського трамваю). Радянська влада дістала в спадщину порожнє місце і кілька нездійснених проектів, в тім числі спорудження електричної залізниці між Москвою і Загорськом для обслуговування „духовних потреб“ богомольців.

Зовсім іншої ролі й значення набуває електрифікація залізничного транспорту в умовах планової соціалістичної системи. Можна без перебільшення



Аеропоезд Вальднера.

сказати, що електровоз в плані електрифікації всієї країни є машина, що найбільш відповідає інтересам і вимогам планового господарства.

Тільки після Жовтневої революції почалося планомірне здійснення елек-



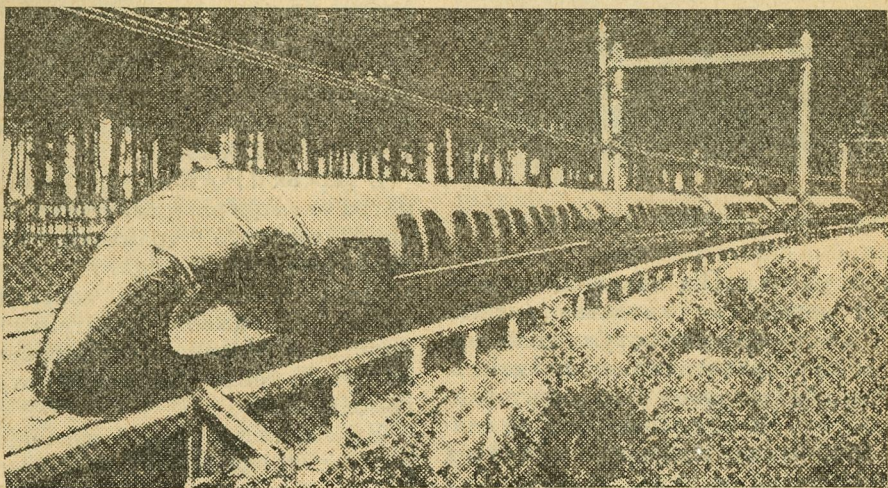
трифікації залізниць. В 1926 році електрифіковано першу дільницю, що сполучає нафтові промисли Сабунчі з Баку. В 1929—31 рр. електрифікується приміський рух Москви.

Радянський уряд і ЦК партії уділяють непослабну увагу електрифікації залізниць. В 1931 році червневий пленум ЦК ВКП(б), визнав „що ведучою ланкою реконструкції залізничного транспорту і перспектив його розвитку є електрифікація залізниць“.

Зверево (155 км) і Долгінцево-Запорижжя (188 км).

Перспективи дальшого розвитку електрифікації залізниць в СРСР визначені рішеннями XVII з'їзду партії на доповіді т. т. Молотова і Куйбишева. В другому п'ятиріччі електрифікується 5000 км. залізничних ліній. Такий розмах будівництва введе СРСР 1937 р. на перше місце в світі щодо протяжності електрифікованих ліній.

В 1934 р. розпочато будівництво хар-



Модель кулелектропоїзда Ярмольчука.

1932 рік позначився новими перемогами. Вперше по горах Закавказзя, легко беручи високі підйоми, безшумно рушили електровози, тягнучи за собою важкі цистерни з нафтою. В 1932 році завод „Динамо“ розпочав випуск перших електровозів з новим радянським устаткуванням і моторами. Електровоз „ВЛ“ показав значну перевагу порівняно з американським електровозом. Завод „Електросила“ в Ленінграді освоїв повнотою виробництво складної апаратури — ртутних випрямлювачів. ХЕМЗ успішно будує моторогенератори постійного струму. Радянська промисловість домоглася величезних успіхів в справі створення технічних передумов для успішної електрифікації залізничного транспорту. В 1934 році електрифікуються залізниці України. Електрифіковано дільниці Дебальцево-

ківських електричних залізниць. Через три роки приміська людність Харкова користуватиметься електричними поїздами, що ходитимуть в усіх головних напрямках. Швидкість руху поїздів зросте більше ніж у два рази. Електропоїзди проходитимуть в центрі міста (до майдану Р. Люксембург та Держпрому). Для цього намічено спорудження естакад для руху по місту.

Найбільш економним у витрачання палива є двигун внутрішнього згорання. Практика тепловозної тяги на залізницях показала, що тепловоз витрачає палива в 3—4 рази менше, ніж паровоз. Своїм устроєм тепловози бувають з механічною передачею, де рух від двигуна передається на ведучу вісь з допомогою передавального механізму і з більш складною електричною передачею: двигун внутрішнього згорання



рухає динамомашину, динамо виробляє струм і посилає його в електромотори, а від електромоторів обертання передається на ведучу вісь.

Незначна вага при великій потужності, простота обслуговування і надійність роботи двигунів внутрішнього згорання забезпечили їх швидке внадрення в залізничний транспорт.

Величезною перевагою тепловоза є великий радіус дії та відсутність зупинок для поповнення запасів палива і води. Наявність безводних районів в СРСР (Середня Азія) і значних степових просторів з водою, малопродатною для живлення паровоза, робить тепловоз вельми придатним для роботи в цих районах.

Перший тепловоз з механічною передачею був збудований заводом Даймлера в Німеччині в 1888 році з потужністю двигуна до 4 кінських сил.

В СРСР в 1924 році в Ленінграді був збудований тепловоз системи Гакеля з дизель-мотором потужністю в 1050 кінських сил, з електричною передачею. На пробному пробізі тепловоз тяг поїзд вагою в 1500 тонн з швидкістю 22 км. на годину. Незабаром був випущений в експлуатацію другий тепловоз системи проф. Ломоносова. Нині в СРСР ходять тепловози з потужністю до 1200 кінських сил, що перевищує потужність паровоза марки „Э“.

Двигун внутрішнього згорання з успіхом вживається і на приміських залізницях, де курсують моторові вагони — автомотиси. З таким же успіхом починають застосовуватися на товарних станціях маневрові тепловози (мотовози).

На залізниці Техас—Пасіфік в 1934 р. пущено в експлуатацію моторний дво-вагонний поїзд із нержавіючої сталі. Силова устава його складається з двох 12-тициліндрових бензинових моторів потужністю в 240 кінських сил, з електричною передачею. Поїзд цей відноситься до розряду швидкохідних.

В СРСР для маневрової роботи застосовуватимуться легкі швидкохідні тепловози (мотовози) з механічною передачею. Максимальна сила тяги мо-

товоза—9000 кг., швидкість—40 км.

Криза капіталістичної системи повернула стрілки часу, примусивши їх швидко пробігти десятки років назад. Транспорт, як важливіша складова частина капіталістичного господарства, найсильніш відбиває глибину кризи. В результаті кризи залізниці Німеччини та США в 1932 році в своїй роботі були відкинуті більш ніж на 20 років назад.

В США в результаті кризи припинився рух на ряді паралельних залізничних ліній, споруджених в роки піднесення конкуруючими залізничними компаніями. Збанкрутовані залізничні фірми за безцінь продали бездіяльні лінії своїм конкурентам. Ті ж не знайшли нічого кращого, як згорнути транспортне господарство цих ліній, розібрати рейкові шляхи на величезному протязі, не зважаючи на те, що на проведення їх були витрачені раніш колосальні кошти. В США з тих же причин згорнули свою роботу найбільші сортувальні станції, наприклад, Маркхем-Ярд Чикагської залізниці, що її будівництво коштувало 15 мільйонів доларів. З труб десятків тисяч паровозів не йде дим, у сотні тисяч вагонів не масться букс, понад третина рухомого складу США виявилася „безробітною“. Будівництво залізничних ліній припинилося за винятком тих, що мають стратегічний характер. Криза капіталістичного транспорту викликала масове скорочення робітників, підвищила експлуатацію залізничного пролетаріату.

Техніка капіталістичного транспорту починає з успіхом робити руйнацьку справу: для ламання паровозів, вагонів, залізничних колій та різних споруд залізничні компанії почали застосовувати вдосконалені машини. Шкідливість науки і техніки в умовах капіталістичної системи одверто пропагується солініми органами буржуазної преси. „Не буде перебільшенням сказати, що в світі нема жодної важливої галузі в промисловості, життєвим інтересам якої не загрожувала б наука. В певний момент наука може перетворитися в смертельного ворога промисловості. Що



статичніша техніка, то більшої стабільності можна добитися“, — з такою цинічною одвертістю пише орган фінансових кол Уолстріт. Ідеологи фінансової буржуазії ведуть пропаганду проти науки і техніки. На їх думку досягнення технічної мислі тільки турбують капіталістичні підприємства, куди краще, мовляв, жити по-старому, без ніяких технічних новин. Нема сумніву, що техніка капіталізму переросла свою суспільну формацію.

На XVII з'їзді партії, аналізуючи рух економічної кризи в капіталістичних країнах, тов. Сталін зазначав: „Промисловість основних капіталістичних країн очевидно вже пройшла точку найбільшого занепаду, до якої вона більше не поверталася протягом 1933 року. Очевидно, що тут ми маємо справу з переходом від точки найбільшого занепаду промисловості, від точки найбільшої глибини промислової кризи — до депресії, але до депресії не звичайної, а до депресії особливого роду, яка не веде до нового піднесення й розквіту промисловості, але й не повертає її до точки найбільшого занепаду“.

Як відбився новий етап кризи в капіталістичному світі на роботі залізничного транспорту? Звернімося до американських залізниць. Перевози вантажів 1933 року збільшилися на 2,8% порівняно з 1932 роком. Щодо пасажиро-перевозів 1933 рік дав нове зниження на 4,5%. Прибутковість залізниць падає й далі. В той час, як у 1933 році було збудовано всього 24 км. нових ліній, цей же рік кількістю закритих і розібраних ліній дає рекордну цифру в 1876 км., проти 1452 км. у 1932 р. Надії на поліпшення фінансового становища залізниць не справдилися. Показником цього може бути нова хвиля банкрутств залізничних компаній в 1933 р. За цей рік збанкрутувало 18 залізничних фірм з капіталом в 387 мільйонів доларів та з загальною протяжністю ліній в 21000 км. За всі ж роки кризи в США збанкрутувало 64 залізничних компаній з загальною протяжністю залізничної колії до 45000 км. Все це з наочністю підтверджує,

що залізничний транспорт в умовах переходу американського капіталізму до своєрідної депресії і далі йде по лінії дальшого поглиблення кризи.

В СРСР друга п'ятирічка вносить величезні зміни в економіку країни — озброює промисловість і транспорт новою технікою. За дедалі більшого піднесення добробуту трудящих і підвищення товарообігу роль транспорту в другій п'ятирічці набирає виняткового значення. По коліях другої п'ятирічки від Владивостока до Ленінграду, від Мурманська до Баку в усіх напрямках транспорт повезе мільйони тонн сільськогосподарських і промислових вантажів. По залізничному транспорту вантажообіг у другому п'ятиріччі збільшиться в два рази, паровозний парк виросте на 5000 одиниць з одночасним переходом до потужних систем „ФД“ та „ИС“. Вагонний парк збільшиться на 300000 вагонів з перевагою велико-вантажних та з устаткуванням усього парку автогальмами та на 50% автозчепленням. Будівництво нових ліній намічено протяжністю в 11000 км., в тім числі будуються магістралі Москва-Донбас, Амурська та інші.

\* \* \*

В своєму виступі на XVII з'їзді партії Наркомшляхів т. Андреев заявив: „Нам потрібні чотири речі: збільшення швидкості ходу поїздів, збільшення ваги поїздів, збільшення кількості проходящих паровозів на існуючому кілометражі і поряд з цим максимальне забезпечення безпеки руху“.

В капіталістичних країнах, особливо в період кризи, при загасанні імпульса технічного розвитку швидкості руху служать головно цілям загостреної до краю боротьби конкуруючих транспортних компаній, особливо між автомобільним і залізничним транспортом.

В Радянському Союзі прискорення руху транспорту має принципіально інше значення.

За високих темпів соціалістичного будівництва не можна миритися з тим становищем, коли величезна кількість народногосподарських запасів перебуває мертвим вантажем на колесах, що рухаються до того ж із недозво-



ленною повільністю. Швидкості руху товарних поїздів не перевищують пересічно 300 км. на добу, швидкі пасажирські поїзди, що сполучають віддалені пункти країни, рсбляють не більше 40—60 км. на годину.

Прискорення руху транспорту дає виняткову ефективність. Насамперед прискорення руху звільняє великі маси товарів для використання їх на потреби народного господарства, в той самий час при надшвидкісному русі потрібно значно менше транспортних засобів. При величезних віддаленнях окраїн од центру в Радянському Союзі надшвидкісне сполучення набирає великого значення. Нині кур'єрський поїзд Москва-Владивосток покриває віддалення між цими пунктами в 10 діб. При надшвидкісному сполученні потрібно буде в п'ять-шість разів менше часу. Швидкісний транспорт зближить між собою віддалені окраїни Радянського Союзу, в корені змінивши уяву про віддалення. Поїздки Харків—Москва, Москва—Ленінград при найшвидкісних сполученнях наберуть характеру приміських.

Проблема надшвидкісного руху з кожним роком приковує чимраз більшу увагу винахідницької й наукової мислі. Історія розвитку надшвидкісного руху багата різними проектами, що здебільшого закінчувалися невдачами. Причин на цьому часто-густо крилася не в хибках або недосконалоості конструкцій, а в тих перешкодах, що виявлялися в реалізації проектів надшвидкісного руху в капіталістичних країнах. В капіталістичному світі гонитва за надвисокими швидкостями має часто винятково рекордсменські та рекламні цілі.

Пропозиція винахідника Бера в 1900 р. спорудити високошвидкісну залізницю між Манчестером і Ліверпулем не була здійснена в наслідок протидії залізничних тузів, що боялися розорення старих компаній. Тільки в умовах радянської дійсності, де нема стримуючих засад у розвиткові техніки, надшвидкісний транспорт набере масового значення, як фактор, що мобілізує внутрішні ресурси, економить народногосподарські запаси та транспортні за-

соби. Перспективи розвитку надшвидкісного транспорту в СРСР величезні.

Надшвидкісний рух здійснюється переважно через застосування двигуна внутрішнього згорання з механічною та електричною передачею. В деяких проектах передбачається застосування пропелерної тяги. Розвиток надшвидкісного транспорту йде, з одного боку, лінією однорейкового руху, піднятого від землі на естакаду, а з другого—лінією пристосування надшвидкісного транспорту до наявного залізничного полотна. Зовсім особливе місце, як новий вид транспортної культури, посідає кулеелектролотковий поїзд Ярмольчука.

Досвід багатьох винахідників показав, що в забезпеченні надшвидкостей руху величезну роль грає не тільки сила й рід двигуна, а ще в більшій мірі форма рухомого складу. Опір з боку повітря при невеликих швидкостях дуже незначний; зі збільшенням швидкості повітря починає чинити підвищений опір, що росте прямо пропорціонально квадратові швидкості. Опір зустрічного повітря при високошвидкісному русі може бути значно знижений, якщо вагонові або поїздові надати найбільш обтічної форми. Визначення найвигідніших обрисів моделей рухомого складу, що відповідають кращій обтічності повітрям, провадиться в спеціальних трубах, в яких штучно створюється повітряний струм. В СРСР такі випробування провадяться в аеродинамічній трубі Цагі в Москві. В результаті випробування моделі аеропоїзда Вальднера вдалося досягнути блискучих наслідків: показник обтічності поїзда Вальднера не нижчий за показники найкращих дирижаблів і є рекордом для всіх видів наземного транспорту. В результаті випробувань, що провадилися в Канадському випробувальному інституті для визначення кращих обрисів паровоза, вдалося виявити вдосконалені форми паровоза, що зменшило опір повітря майже на 40%.

Думка здійснити надшвидкісний рух над землею по рейковому шляху, укладеному на естакадах, виникла кілька десятиріч тому. Численні оригінальні



проекти надшвидкісних естакадних залізниць до цього часу повністю не реалізовані. Настійне прагнення конструкторської мислі ізолювати надшвидкісний рух від земної поверхні перенесенням його на естакаду мало певну цілеспрямованість. Основна вимога, що ставиться насамперед до надшвидкісного транспорту — це максимальна безпека руху. При надшвидкостях по земній поверхні всякі „випадкові“ збіги в русі окремих транспортних одиниць і засмічення шляху може потягти за собою виняткову розмірами і наслідками катастрофу. При естакадному способі руху усуваються всякі можливості таких збігів, причім за цього способу метеорологічні та кліматичні умови не створюють перешкод надшвидкісному рухові, в той час як при наземному русі снігові замети, розмиви колії, тумани при надшвидкостях можуть потягти за собою аварії.

Перевага естакадних залізниць — це забезпечення колії в голих, пустельних місцевостях від піщаних та снігових заметів. В районах лісових масивів при спорудженні естакади нема потреби в корчуванні пнів, а в гірських місцевостях земляні роботи різко скорочуються.

Вперше надшвидкісний рух на п'ятикілометровій дільниці був продемонстрований на Брюссельській виставці 1897 року винахідником Бером. Електропоїзд Бера розвинув швидкість до 180 км. на годину.

Оригінальну транспортну композицію надшвидкісного аеропоїзда, що рухається по естакаді, сконструював радянський винахідник, науковий співробітник Інституту транспортного будівництва тов. Вальднер. В своєму винаході він вміло поєднав новітні технічні досягнення в аеротехніці і залізничній справі. Рух аеропоїзда відбувається по одній рейці, укладеній на естакаді, що підноситься над землею на  $6\frac{1}{2}$  метрів. Вагон, сидловатий формою, поділено на дві секції, зв'язані між собою перемичками і розташовані по обидва боки рейки. Колеса аеропоїзда, відмінно від звичайних залізничних, мають дві реборди, що забезпечує поїзд від сходу

з рейок. Стійкість поїзда забезпечується наявністю бігункових коліщат, розташованих з внутрішнього боку секцій вагона. Коліщата спираються на спрямовні площини, розташовані по боках естакади і під час руху приймають на себе штовчки та хитання. Помістивши точку опори поїзда над центром ваги, винахідник забезпечив максимальну стійкість поїзда при рухові на закругленнях. З цією ж метою в поїзді застосований стабілізуючий механізм, так званий „трикутник стійкості“. Рух поїзда відбувається на пропелерній тязі.

В залежності від різних умов, двигунами поїзда можуть бути дизель-мотори, електромотори або реактивні мотори. При електромоторному двигуні струм поступає в поїзд по рейці, що замінює в даному разі контактний провід.

Тепер у Москві в Містечку науки і техніки (парк культури і відпочинку ім. Горького) збудовано модель аеропоїзда в  $\frac{1}{12}$  натуральної величини. 15 березня цього року в присутності Наркомшляхів тов. Андреева та представників наукових організацій провадилися перші випробування моделі аеропоїзда Вальднера. На короткому віддаленні модельний аеропоїзд розвинув швидкість 80 км. на годину. При нормальному масштабі поїзда можлива швидкість до 300 км. на годину. В разі застосування реактивних двигунів, швидкості руху винятково виростуть, досягнувши 1000 км. на годину.

Великою новиною в аеропоїзді є застосування повітряних гальм у вигляді шторок, що висувуються з стін вагону. Управління здійснюється з спеціальної кабіни. Винахідник докладно розробив систему автоматичної сигналізації: в кабіну вожатого подаватимуться звукові й світлові сигнали в усіх необхідних випадках зменшення швидкостей або зупинок. При естакадному способі руху колія не потребує постійного догляду і нагляду, бо не підпадає різним зовнішнім пошкодженням у такій мірі, як звичайні колії. Спорудження естакади можливе з різних матеріалів: дерева, металу, залізобетону.

Проведені розрахунки для визначення економічності поїзда Вальднера



в експлуатації, показали, що собівартість проїзду одного кілометра одним пасажиром не перевищуватиме однієї копійки, тоді як на „Червоній Стрілі“, що ходить між Москвою і Ленінградом, пасажиро-кілометр обходиться в 2,5 копійки. Щоб переходити водні простори в тих місцях, де не можна будувати естакад, на думку винахідника, аеропоїзд може йти по воді як гліссер. Висновками ряду наукових комісій та нарад здійснення аеропоїзду визнано доцільним.

Гостра потреба в надшвидкісних сполученнях для швидкого зв'язку між віддаленими пунктами Радянського Союзу висунула проблему використання для надшвидкісного руху звичайної залізничної колії. Досвіди надшвидкісного руху на паровій тязі в межах 200 км. показали негативний вплив великих швидкостей на залізничну колію. Зі збільшенням швидкості штовчки, хитання, удари в наслідок позмінного набігання реборд коліс на правий і лівий бік рейок швидко зростають і стають загрозливими для безпеки руху. Рухомий склад і колія розхитуються і швидко стають зовсім непридатними. Тепер розроблено і частково застосовуються кілька систем надшвидкісного руху по нормального полотна для послаблення шкідливої дії штовчків і ударів на колію.

В Західній Європі і США пішли лінією значного зміцнення залізничної колії. Проф. Вісенгер у Швейцарії запропонував прокладати рейки з нахилом всередину на 30°. Це, на його думку, робить рух стійким і безпечним. Але обидва ці способи зв'язані з перебудовою колії і потребують багато коштів і часу.

Великий успіх мало застосування пневматичних шин для руху по рейках. Цей спосіб гарантує виняткову плавність ходу рухомого складу.

Удосконалений спосіб ліквідації штовчків, що утворюються при русі, розробило спеціальне бюро Московського Інституту інженерів транспорту. Цей спосіб засновано на застосуванні автоматичного поперечного регулювання, а при особливо великих швид-

костях—механічних стабілізаторів. Винахідником цієї системи є радянський інженер Полуян. Останні два види надшвидкісного руху найбільш технічно розроблені і за розрахунками економічно себе виправдують.

За останні роки застосування двигунів внутрішнього згорання відкрило нову еру в розвитку надшвидкісних сполучень. Застосування двигуна внутрішнього згорання (автомобільного) на залізничному транспорті йшло по лінії встановлення двигуна в вагоні, або по лінії перенесення автобуса чи автомобіля на рейки. В умовах жорстокої конкуренції автомобільного та залізничного транспорту в капіталістичних країнах, в шуканнях шляхів підвищення домежних швидкостей парових експресів, залізничні компанії з успіхом застосовували той самий двигун, який давав перевагу в швидкості конкуруючим автомобільним фірмам.

Надшвидкісна автомотриса „Гамбургський літун“, що з'явилася в 1933 р. на лінії Берлін—Гамбург з успіхом замінила парові експresi, вигравши в швидкості понад 30 км. на годину (парові експresi розвивали не вище 100 км. на годину).

В Італії завод „Фіат“ сконструював надшвидкісну автомотрису, що ходить на державних залізницях. Вагон має найбільш обтічну форму. Обшивка його закриває всі виступи, механізми і нижню частину. Рух відбувається на двох двигунах внутрішнього згорання, потужністю по 120 кінських сил, обертання двигуна передається через муфту зчеплення, коробку швидкостей до зубчатки ведучої осі вагона. Синхронна передача обертального моменту забезпечується компресором, що діє стисненням повітрям. Обслуговування машини пневматичне. Швидкість руху—130 км. на годину, вміщає вона 80 пасажирів.

Французька автомотриса „Бугатті“, що курсує між Парижем і Трувільлем при чотирьох потужних моторах по 200 кінських сил кожна, має швидкість до 170 км. на годину. Для послаблення штовчків під час руху між рамою автомотриси і коробом установлені спеціальні прилади з гумовими проклад-



ками, що поглинають вертикальні штовчки. Кількість пасажирів обмежена, всього 48 чоловік. Особливість автомотриси—кабіна вожатого міститься в центрі вагона.

В західно-європейських країнах застосовується переважно одновагонний рух на моторових двигунах. В США на залізниці Уніон-Пасіфік в цьому році почав функціонувати високошвидкісний тривагоний поїзд, збудований з алюмінія. В першому вагоні розміщені двигуни, потужністю в 600 кінських сил, поштовий та багажний відділи. В другому та третьому вагонах містяться пасажирів. Передача руху—електрична. З кожного боку осей вагонів є гумові подушки, що сприймають штовчки при русі. В поїзді застосовано повітряний опалювально-охолоджувальний устрій, що постачає влітку охолоджене повітря, а взимку—нагріте. Швидкість руху—176 км. на годину.

Близьким до звичайного автобуса видом моторового руху на рейках є автомотриси системи Мішелен та автомотриси австрійської фірми Даймлер. Колеса обох автомотрис мають пневматичні шини. Кількість місць незначна. Всі штовчки і удари при русі гасяться пневматичними шинами, що забезпечує виняткову плавність ходу.

Цілком подібна до звичайного автомобіля автодрезина, що ходить на лінії Чикаго—Нордвестен. Дрезина має пасажирський відділ всього на 14 чол. Для багажу чіпляється спеціальний вагончик. Швидкість руху—в межах 120 км. на годину.

Початок застосування пропелерної тяги для надшвидкісного руху стосується до 1929 р. Поїзд „Молнія“ з дизельними уставами до 1000 кінських сил розвивав швидкість до 180 км. на годину. Відомі досвіди з вагонами-цепелинами системи Крукенберга в 1931 р. Швидкість їх руху досягала 360 км. на годину.

Цікаву конструкцію являє модель моторового вагона на пропелерній тязі, спорудженого професором Вісенгером у Швейцарії. За розрахунками винахідника, domeжна швидкість руху може бути доведена до 320 км. на годину.

В умовах СРСР основна вимога до всіх видів транспорту—це масовість перевозів. На заводі „Динамо“ тепер будується автомотриси—моторовий поїзд, що складається з кількох вагонів і може вмістити чимало пасажирів і багажу. Швидкість руху розрахована до 140 км. на годину.

Високі швидкості матиме моторовий поїзд радянського винахідника Полуяна. Основна ідея винаходу Полуяна полягає в застосуванні механічної та автоматичної стабілізації для гасіння штовчків при русі. Поїзд Полуяна складається з трьох вагонів, розрахований він на 180 пасажирів і має поштово-багажний відділ. Рух надшвидкісного поїзда Полуяна намічений в перший час між Москвою та Ленінградом.

Застосування автомотрис для надшвидкісного руху зіграло позитивну роль в розумінні сприятливого впливу на колію. Внаслідок своєї легкості автомотриси справляє незначне тиснення на колію. Корисний вантаж (пасажирів і багажу) в експресних парових поїздах не перевищує 15% до ваги мертвого вантажу (порожній рухомий склад). В автомотрисі процент корисного навантаження досягає 40.

Успішне застосування на рейкових путях автомобільного двигуна серйозно стурбувало паровозобудівельні фірми. Фірма Геншель складала проект надшвидкісного парового поїзда легкої конструкції, так званого надекспреса. Щоб досягнути найбільшої обтічності, застосовано спеціальну обшивку, що охоплює весь поїзд, як одне ціле, без виступів і проміжків. Поїзд складається з паровоза і одного двокоробного вагона.

Особливістю надекспреса є те, що будка машиніста міститься в передній частині паровоза. Поїзд розрахований на 124 пасажирів і має швидкість 160 км. на годину.

Оригінальний спосіб розв'язання надшвидкісного руху являє кулеелектропоїзд, винайдений радянським інженером Ярмольчуком.

Які ж особливості цього нового виду транспорту? Насамперед замість коліс використано кулю із зрізаними



з боків сегментами, покриту знизу вулканізованою гумою. Кулевий коток сполучається з нерухомою віссю при допомозі шарикопідшипників. До вісі підвищено електромотор. Електроенергія поступає з трубчатої контактної сітки через рухливий човник в електромотори. Цей устрій, як показав досвід, забезпечує задовільне токознімання на надшвидкості.

Путь для руху кулепоїзда — це лоток циліндричної форми, покритий зверху шаром гуми. Стійкість кулевагона забезпечується поміщенням центру ваги цієї конструкції нижче лінії, що сполучає центри кулевих котків. Сила двигуна і центробіжна сила створюють рівний рух. Застосування електроенергії до цієї конструкції дає найефективніші результати. Швидкість електропоїзда розрахована на 300 км. за годину. Економічними передумовами надшвидкісного транспорту за системою Ярмольчука є значно менша потреба металу порівняно з залізничним транспортом, лоток — путь може бути збудований з бетону або з дерева.

Надшвидкісний транспорт Ярмольчука — це новий вклад в соціалістичну техніку, додатковий резерв транспортної мережі Радянського Союзу. В 1932 році був споруджений модельний поїзд з п'яти кулевагонів в  $1\frac{1}{5}$  натуральної величини, що випробовувався в досвідному кільці. Випробування показали стійкість моделі. Швидкість руху досягала 80 км. на годину. Розглянувши питання про будівництво кулеелектролоткової дороги, Раднар-

ком СРСР запропонував НКШляхів розпочати будівництво дороги між Москвою, Ногінськом та „Електро-сталою“, загальною протяжністю в 50 км.

При надшвидкісних сполученнях, економічне значення має так звана „комерційна швидкість“, тобто пересічна швидкість руху поїзда між певними пунктами з обліком часу, потрібного на зупинки. Зменшення зупинок підвищує комерційну швидкість, наближаючи її до технічної. Цікаві досвіди в цьому напрямі провадяться на німецьких залізницях з подільними швидкими поїздами. З поїздом іде причеплений з задю моторовий вагон (автомотриса). При наближенні до станції, де намічена висадка і посадка пасажирів, автовагон з пасажирами, які бажають зійти на цій станції, автоматично відчепляється від поїзда і зупиняється на станції, в той час як поїзд іде далі. Провівши висадку і посадку нових пасажирів, автовагон наздоганяє поїзд і йде за ним на віддаленні блок-дільниці. На тій станції, де спиняється поїзд, автовагон знов причепляється. Пасажири, що сіли на проміжній станції в автовагон, проходять в поїзд і сідають на свої місця.

Для скорочення зупинок парових поїздів у США застосовується система водопостачання паровоза на ходу з спеціальних жолобів, прокладених між рейками. Щоб набрати води, з паровоза спускається черпальна труба, якою вода з жолоба втягується в тендерний бак.



## „РАНОК“ ІВАНА МИКИТЕНКА

## I

Новий роман І. Микитенка, значною мірою присвячений проблемі перевиховання безпритульних, має велике виховне значення для нашої молоді. Роман „Ранок“ допомагає також інтернаціональному її вихованню, бо правильно показує єдиний фронт української і російської контрреволюції і протиставлену цьому ворогові братерську солідарність трудящих різних націй.

Але чи становить цей твір значний крок вперед для самого Микитенка? Микитенко добре відомий серед широких мас і як драматург і як прозаїк. Його твори вивчають по школах і вишах. Але наш читач в загальному процесі культурної революції росте, він ставить збільшені вимоги до радянської літератури. Він хоче з інтересом читати кожну нову книжку не тільки тому, що на ній стоїть прізвище Микитенка або Кириленка, а насамперед тому, що ця нова книжка в справжніх художніх образах дає йому глибоке знання життя, художньо-рівноцінно відтворює складні процеси соціалістичної перебудови нашої дійсності. Саме з цього погляду ми побачимо в романі чимало хиб.

В першій частині роману „Зграї над снігами“ автор подав кілька епізодів з історії громадянської війни: монастир ладошської богоматері, як контрреволюційне кубло, боротьбу партизан з єдиним фронтом білогвардійців та петлюрівців. Показуючи всі потаємні пружини монастирського життя, Микитенко зриває облудні шати з церкви, що віками паморочила голови темних затурканих селян. Вдало, зсередины показано класову структуру монастирського життя, експлуатацію послушниць, розпусту, активну контрреволюційну роль цього релігійного кубла.

Проте, образ ігумені Ольги—дочки генерала Благомислова, дружини капітана Бугрова, недавньої контррозвідниці, подано в занадто героїчних тонах. Цей образ недостатньо розкрито, її поразка приходить запізно, бо в першій частині вона показана як сильна, вольова жінка, що вміє боротися всякими засобами. Постійне підкреслення її енергії, активності робить з неї якусь демонічну постать.

Ів. Микитенко розкриває образ Ольги надто спрощено. Вона сама говорить читачеві про себе, про своє соціальне походження, становище, своє минуле, свою вдачу, свої завдання замість того, щоб читач побачив і зрозумів її роль з її вчинків, її поведінки.

Боротьбу партизан з білогвардійцями показано недостатньо реалістично. І. Кириленко на творчій нараді з прози вказав на головну хибу:

в грудні 1919 року, коли денікінщина відкотилася далеко на південь, партизани не можуть протягом трьох днів викурити з панського маєтку купку білогвардійців!

Цілоком зайва річ показувати якусь „диференціацію“ в межах купки білогвардійських недобитків. Білогвардійця Івана Залітайла ідеалізовано, показано, як мученика, якого вбивають озвірілі офіцери й фельдфебель. Іван Залітайло зовсім не таке ягнятко. Він воював з Червоною армією за ці десять десятин земельки і робити з нього „жертву“ білогвардійського терору навряд чи було потрібно.

Шкодить першій частині роману зайвий натуралізм в описах. Це помітно в сцені, коли Ольга застає в Софії Ряженка, в замидуванні Ольги своїм тілом, а особливо в показі Бугрова, де автор втратив всяку міру. Досить було раз згадати, що „йому раптом ослабли деякі м'язи“ (ст. 55), тим часом ці слова повторено на ст. 56 і далі йде весь час „нагнітання“ в цьому ж напрямкові.

„Іх благородія аж галіхве зіпсували“... Цей момент „обигрується“ не більше й не менше, як сім разів. Це саме стосується „гили“ Василя Масляка. Такі зайві повторення безперечно набагато знижують враження від першої частини роману.

Вдало показано в першій частині єдність інтересів українського куркульства і російського офіцерства. Непогано розроблено епізод з дискусією в національному питанні, що відбувається між отаманом Ряженком, з одного боку, і куркулями Макаром і Василем, з другого. Добре відтінено стилістичні особливості мови Ряженка. Його репліки цілоком на місті, вони допомагають краще уявити постать хитрого бандитського отамана, який під тріскотняву шовіністичних фраз рятує білих офіцерів, хоча й називав їх „кацапами“.

Позитивні персонажі першої частини роману розроблено зовсім невдало. Образи партизан подано схематично, „без плоті й крові“. І. Микитенко весь час старанно перераховує прізвище і імена своїх героїв: Андрій Левченко, Матвій Чумак, Тарас Потреба, Іван Палоний, Оникій Семиліт, Дмитро Музика і т. д., але імена ці нічого не говорять, бо вони нічим, ані своєю вдачею, ані мовою, ані зовнішністю один від одного не відрізняються. Це мертві схеми, які зовсім не залишають ніякого сліду в свідомості читача.

Тенденція в показі образів партизан занадто оголена. Командир партизанів дуже довго й багато агітує за радянську владу саме в такі



моменти, коли агітація найменше потрібна. Ось напр. рішучий момент перед атакою на панський будинок, де засіла офіцерія. Левченко з'ясовує свій план, а потім ще й додає:

„Що я можу вам іще сказати? За нами революція, а за ними шибениці. Браття мої! Підіймайтесь! Раз помирає, так хоч за революцію, за червоний прапор свободи в руках Леніна і Будьонного! Що ми бачили на світі? Нічого, крім рабства! Так за мною ж, браття! Ура-а-а!“ (ст. 53).

Перед похороном Матвій Чумак теж виголошує довгу промову, де знову повторює майже ті самі слова:

„Що ми бачили в своєму житті? Нічого, крім рабства... Спіть, дорогі герої, спокійним сном у мерзлій землі... А ми підемо вперед, з червоним прапором свободи в руках Леніна, за робочі, селянські і червоноармійські ради“.

Нема ніякого сумніву, що такі й подібні до них публіцистичні промови зовсім зайві. Читача не треба агітувати, але його треба виховувати за допомогою художньо переконливих образів.

Боротьбу партизан-незламаних з куркулями показано дуже розтягнуто. Куркулі весь час діють „неуязвимі“. Вони борються проти партизан зі зброєю в руках, потім організовують усе село проти незламницького активу, а партизани безсилі. Тут є недостатня вмотивованість. Принаймні деякого з бандитської зграї, особливо такого як Ряженка, незламники мусіли здомакувати, тим більше, що на їхньому боці був такий свідок, як Улья. В романі вона надто пізно розкриває куркульські махінації, при чому і після її виказів Ряженко, Молибога і вся їхня зграя гуляє собі далі, продовжуючи свою антирадянську роботу.

Не показано в першій частині роману відповідну роль партії пролетаріату в організації селянства на боротьбу з білогвардійщиною, церквою і куркулями. Автор згадує, що Левченко був комуніст. Коли ж його вбили, то до приїзду на село Ковалю (1921 чи 1922 року) трудяще селянство у боротьбі з монастирем і куркульством залишається без жодного радянсько-партійного проводу. Потім автор виправляє цю помилку появою на селі Ковалю, але образ секретаря кандидатської групи в романі дуже блідий, недовірливий.

## II

Друга частина роману цілком присвячена проблемі перевиховання безпритульних. Тема не нова для радянської літератури, але вона ще не раз буде розроблятися нашими письменниками.

У романі „Ранок“ тема перевиховання пологого життям юнацтва розроблена добре. Микитенко виявляє тут глибоку обізнаність з опісаними ним явищами, знання психології підлітків, побуту безпритульних. Не можна цілком погодитися з такими думками Івана Ле:

„Напрошується запитання: перевиховання кого—безпритульних, чи на безпритульних? Адже безпритульність в „Ранку“ звучить, як особливий дитячий героїзм, а не соціальне лихо.

Візьміть розділ 2 „Виростали квіти“. Ці квіти так і подаються без лапок, як справді квіти. Вся ота романтизована „житуха“ безпритульних, їх захопливий героїзм ніяк не відштовхує нашої дитини від них, а навпаки—викликає заздрощі й захоплення безпритульністю...“ (Літ. газета № 16, 12-V 1934 р.).

Що тут вірного? Правильно зауважив Іван Ле, що Микитенко недостатньо розвінчує безпритульницьку романтику, недостатньо підкреслює соціальне коріння безпритульності. Але разом з тим у другій частині роману поставлено і великою мірою розв'язано проблему перевиховання не звиклих до праці, розбещених, звороднелих підлітків. Цього відняти від „Ранку“ аж ніяк не можна, не зважаючи на всі хиби роману.

І. Микитенко подав у своєму романі широкую картину безпритульницького побуту. Він зафіксував, багато таких характеристичних рис недавнього минулого, які вже тепер зникли безповоротно. В Микитенковому показі є свої позитивні й негативні сторони. Позитивне є в тому, що тут в основному правильно відтворено дійсність. Негативне в тому, що автор недостатньо зриває ореол „вільного“, „безтурботного“ життя з безпритульницького побуту. Це особливо стосується розділу „Виростали квіти“ і частково „Зліт правопорушників“. Захопившись показом злодіяства, автор не завжди розкриває соціальне зло цього явища. Тому інколи злодіяство підноситься на рівень героїзму, зухвалості. Коли в першому випадку Марко й Бузир грабують спекулянтку, то в другому випадку вони грабують „дядька“. Хто цей селянин, ми не знаємо. Це міг бути куркуль, а міг бути і чесний трудящий чоловік. Адже у безпритульних не було вже такого класового принципу, що вони обдирали тільки спекулянтів або непманів, а чистили кого попало. Тим часом в романі „дядько“, його відчай показаний в гоголівському стилі, в стилі „Сорочинського ярмарку“.

„Ой боже мій! Ой боже мій,—закричав він з одчаєм.—Поросята ж мої! Поросята пропали! Ограбували! Хотів чоботи купити... Чоботи! Ограбували!..

— „Не будь роззявою!—засміявся йому хтось у лице.—Дивись, розхристаний ходиш, та ще хочеш, щоб не ограбували.

— „Тут із зубів вирвуть, а він хоче, щоб у нього з розетібнутої кишені не брали.

— Хе-хе!“ (ст. 98—99).

І все. Автор подав „жанрову сценку“ і цим обмежився, не показавши свого ставлення до грабунку „дядька“. До речі, про „дядьків“. Іван Ле на мовознавчому диспуті справедливо обурився, коли один із мовознавців оперував одим терміном. Справді, від цієї зрівнялівки нам треба давно відмовитись, і не культивувати в нашій мові термінів, які нагадують давнього „мужика“.

Так само і в третьому випадку, коли Марко ограбував громадянина в крамниці. Автор знову подав злодійський вчинок, як героїство. Льонька каже:

— „Оце я розумію, ширмач! Ну й герой!



— А ти ж думав, — зневажливо кинув Марко“ (ст. 103).

В четвертому випадку „героя“ здорово б'ють, але цього мало. Не треба було так прикрашати вчинки Марка, слід було так їх показати, щоб вони нікого до такого „геройства“ більше не приваблювали.

На мовознавчому диспуті Микитенкові закидали, що він надто зловживає „блатними“ словами, що він подав цілу енциклопедію блатної мови на кількох сторінках свого роману. В чому тут річ? Ясно, що обійтися без показу мови своїх героїв, мови дуже своєрідної Микитенко не міг і коли б він так само показав особливої мови своїх інших героїв, і особливо позитивних героїв, партизан, незаможників, це було б дуже добре. Погано те, що Микитенко вживає цієї мови не тільки в діалогах, але й там, де говорить сам від себе. Так він пише: „Загнавши речі кайнові, Марко“... (ст. 10). Одна річ, коли це скаже герой Микитенка, за мову якого автор, так би мовити, несе меншу відповідальність, а інша річ самому її вживати і тим самим прищеплювати читачеві. А як раз з цього погляду роман „Ранок“ має багато хиб. Візьmemo розділ „Заїт правопорушників“. Тут діалогів дуже мало, автор здебільшого переказує від себе. Деякі слова він бере в лапки, але більшість слів іде без жодних лапок. (ст. 191—205). Там, де ця лексика фігурує в мові персонажів, вона на своєму місці, інколи навіть дуже вдало (Прим., фотографують безпритульних. — „Для чого печатаєш? — Закрий гроб! — похмуро кидали вони фотографії, ображаючи його найкращі наміри“). А там, де автор від себе вживає ці різні „стіри“, „кічі“, „шухер“, і т. д. виходить не гаразд. Загалом, з погляду педагогічного, роман „Ранок“ криє в собі велику небезпеку, і чи не спокусить він декого „із малих сіх“, коли не на такі вчинки, то принаймні до такої мови, як „на зекс“, „топач“ та ін. Адже й так через вулицю подібні слова просякають інколи в школярську масу і з ними доводиться боротися. Тим гірше, коли вони, зібрані таким букетом в одному творі, попадуть в руки молодого читача. Микитенко не мав, очевидно, на оці дитячого читача, коли писав ці розділи. А книжка, безперечно, потрапить і до його рук.

У таких випадках за приклад нам повинен правити Горький. Візьміть його твори з життя „дів“, покидьків суспільства, серед якого і він певний час обертався. Горький вживає інколи слова з лексики цих людей, але надзвичайно скупі, обережні. І це зовсім не шкодить творам Горького.

Микитенко не зважив на досвід Горького, підпав сам під вплив „блатної“ мови. Тому в його

стилістиці часто можна натрапити на такі вислови: „Життя протягом доби скакало, як маладохольє“ (ст. 196); „Конвой був на красоту“ (ст. 205). Така стилістика аж ніяк не прищеплює читачеві відрази до описуваних пригод. Навпаки, автор сам ними захоплюється. „Маладці, — не витримував хтось із хлопців. Інші слухали, затаївши віддих. Пригоди голодних мандрівків розквітали в їхній уяві, вабили їх, мов щось фантастично-прекрасне. Марко продовжував“. (ст. 211). Автор не зриває маски з цього „фантастично-прекрасного життя“, не показує його паразитарності, шкідливості. А це можна й треба було зробити.

Процес перевиховання безпритульних, по суті неповнолітніх карних злочинців, відбувається з великими труднощами. Микитенко цілком правильно зробив, показавши всі перешкоди на шляху перетворення колишніх злочинців на корисних і повноправних громадян Союзу. Автор роману уникнув тут схематизму, скоростиглої перековки людей. Він показав різні методи роботи з безпритульними: вдалі й невдалі, показав роль чекістів — керівників цього процесу, роль творчої праці і правильно налагодженої культури.

Персонажі другої частини роману розроблені краще, ніж першої. Серед образів безпритульних немає такої зрівнялівки, яка була серед партизан. Особливо вдало розкрито образ Марка Левади, він же „Рукатий“ і „Мухомор“. В подачі цього образу, особливо наприкінці, Микитенкові пощастило досягнути великої художньої сили. Образ Уляни, що стала вже комсомолкою, відіграє в другій частині так само чималу роль. Більше треба було в цій частині показати роль соціального оточення: партійної і комсомольської групи, незаможницької організації.

Переходимо до висновків. Роман „Ранок“ має значні хиби, переважно художнього порядку. Попередня творчість Микитенка, чимала частина „Ранку“ свідчить про те, що автор міг би краще опрацювати свій роман. Не зважаючи на те, „Ранок“ відіграє уже зараз корисну, виховну роль, але він міг би відіграти ще більшу роль, коли б був написаний краще, коли б у нього не було тих багатьох хиб, на які ми вказували. Читач, що добре знає Микитенку, в праві вимагати тепер від нього продукції високої ідейно-художньої якості. Та критика, що її почув І. Микитенко на творчих нарадах, диспутах і обговореннях, свідчить, що роман „Ранок“ викликав великий читацький інтерес. Критика ця допоможе Микитенкові стати в наступному творі на вищий щабель у своїй творчості.

Євг. Кирилюк

## „ТОРПЕДА“

Заохочування письменників таке ж потрібне, як живий смичковий. Заперечувати Козьму Пруткову не доводиться, особливо, коли заохочування зроблені в міру. Не можна сказати, що цієї міри

1 В. Собко „Торпеда“. Поезії. Лім Харків. 1933 р.

## В. СОБКА<sup>1</sup>

дотримано щодо похвалювання творчості молодого поета Вадима Собка.

Захвалювання та свідчення верхоглядної критики щодо поета, який багато обіцяє, поета з багатющою потенцією призвело до того, що Собко поряд одного хорошого вірша почав друкувати десятки поганих, наскоро спечених, вправі



лятися на версифікаторстві, наполягати на кількості.

Не ставляючи собі завдання проаналізувати увесь творчий доробок Собка, розглянемо його останню книжечку „Торпеда“, що до неї увійшли вірші, написані 1931 і 1932 років.

Передусім читач зацікавиться назвою збірки, що безперечно пов'язана з ідейним задумом і править за провідну ідею книги. На жаль, того, що торпеда — це само ухлива міна, яка при сутичці з мішенню розриває її й топить, ні в одному з віршів не розшифровано.

Назва зобов'язує до того, що ідеологічне спрямування поезій має стати за своєрідну ідейно-художню міну, що буде вражати ворогів робітничого класу, допоможе формуванню психо-ідеології нової людини соціалістичного суспільства.

Але стверджувати це, значить і далі замазувати творчі хити поета, необгрунтовано захоплювати, плескати по плечі й давати індульгенцію на всепрощення минулих і стимулювання нових помилок.

Собку у книжці „Торпеда“ зачіпає мотиви переважно міжнародного характеру, що в той чи інший спосіб пов'язані з морем, з флотом. І тут уже в самій основі хибне те, що пишучи про закордон, поет знає його дуже мало, недостатньо обізнаний з оспівуваними явищами.

Природна річ, це призвело до скосвання по поверхні, до схематизму, необгрунтованості. На це грішить більша частина поезій.

Візьмемо вірш „Шаумян“. Від початку до кінця це простісінька констатація. „Шаумян“ — доказ того, як поет безвідповідально ставиться до опрацювання обраного матеріалу.

Мовиться про пароплав під назвою „Шаумян“. Тут ладки потрібні, але для чого взято в ладки „Шаумян“ — комісар з Баку (стор. 15), коли йдеться про справжнього комісара Шаумяна?

Далі:

Дивиться

Тіг-Джонсонові  
у застигли очі

З прострелених степів  
Шаумян.

Хвиля тремтить  
від його ходи (ст. 16).

Говориться про Шаумяна без лапок, про справжнього Шаумяна, а не про пароплав, до чого ж тоді „хвиля тремтить від його ходи“?

Закінчується вірш тим, що:

Стоїть  
на варті мирних годин  
Бакінський комісар  
Шаум'ян (стор. 16).

Треба вважати, що „на варті мирних годин“ стоїть не комісар Шаум'ян, а пароплав „Шаум'ян“, але просити засобом лапок поет не зміг і цього зробити. Абсолютно неприпустимо також асоціація до ім'я Шаум'яна:

Пропахло...

кров'ю ім'я (стор. 16)

Це цілком стосується Тіг-Джонсона, що розстрілював Шаум'яна, а ніякою мірою не Шаум'яна.

Поет робить крен у бік баладного жанру і третину поезій зве баладами. По суті ніяких балад у Собка немає. Це лише ярлички, самообман. Найбільш характерні особливості, за якими розпізнають баладу, це наявність лірико-епічної пісенності з хорovým рефреном і приспівом, що тематично може і не пов'язуватися з строфою, і взагалі близькість до народної пісні. Коли брати й порівняти до них балади Собка, то в останніх немає навіть суто формальних й зовнішніх натків на баладність. У Собка повна негачія жанрів. Це треба розділювати, як технічну слабкість поета, неспроможність триматися в рамках тих чи тих чітко визначених жанрів.

Перевантаженість поезій зайвими описами, малозначущими дрібницями в багатьох місцях знижують художність і чітку окресленість персонажів. Це трапилося з чи не найкращим віршем „Балада про адмірала“. Цільна, яскрава постать адмірала через зайві мазки втратила свою дійовість, знецінилася.

Таке ж перевантаження і в вірші „Деталі й революція“. Коли викинути окремими строфами половину вірша, конструкція його не порушується. У цьому ж вірші:

Думки, як скло  
хрустять у голові (стор. 23 і 24)

Та:

Він

думки в голові  
поламав,

Наче сірий  
важкий чавун (стор. 26).

Не можна обійти й того, без чого поезія не поезія і над чим Собкові більш ніж будькому слід особливо задуматися. З погляду зовнішнього поезії Собка мають усе: риму, ритм, образи, сюжет, цілеспрямованість. Бракує душі, ліричної теплоти. Саме це загрожує Собкові зрозуміти холодним і пасивним реєстратором соціальних явищ.

У Собка ще не видно впертої й настійної боротьби над мовою. Він ще часто вдається до спрощування і повторень, невинуватих алітерацій, фокусів. Йому ще бракує часом не тільки поетичної, а й звичайної культури.

Ось кілька прикладів: „колихнулася очі, як келих“, „зойком руки (покликав — В. К.) шаман до них“, „п'янив клинок, як вино“, „сонячне волосся розірвало вечір на бігу“, „найжидосе серце краплинами крові“, „у руках метушиться деталь“, „їх мучають морози“, „туго розгойдана сила“, „в далі минають роки“, „дозволити сходити в місто“, „зойком прорізало стадіон — зараз починаємо марафон“. До речі. Марафон — це містечко у Греції. Може початися тільки марафонський біг, себто — біг на найдовшу дистанцію.

Мовно-лексична бідність поета та вузькість образного уявлення призводить іноді до того, що він декілька десятків раз повторює одне й те саме слово:



Не пускає людей тайга.  
 Троє комсомольців ідуть.  
 Ідуть, як ураган.  
 Крізь тайгу пробиваючи путь  
 Не пускає людей тайга.  
 Кожен обережно ступа.  
 Смерть чатує людей у тайзі  
 Просто веде компас  
 В непроглядність тавжних зим.  
 (Тайга, стор. 53).

Відзначаючи багато істотних хиб творчого й технічного порядку в поезіях Собка, було б помилкою застосувати до нього мірку поцінування як до сформованого й закінченого поета.

Собко поет молодий, пише досить регулярно, не консервується роками, поет енергійної й упертої вдачі і тільки тепер по суті вступає

до поетичного повноліття. Його хибі й недоробки — це хоробливі явища зростання.

Бадьорий тонус, оптимістичне світовідчужання плюс тенденція вчитися й рости якнайкраще: це стверджують.

Рисами поетичної упевненості й силою голосу позначено вірші „Балада про адмірала“, „Торпеда“, й „Радіо-балада“. Виразно помітна чіткість малюнка, динаміки і яскравість фактів, більша точність в описах, поетичний голос звучить повноцінніше й емоційніше.

Ліфівська галасливість, дидактичність та розпливчаста манірність тут зведені до мінімуму. Згадані поезії свідчать, що поет удосконалюється, починає усвідомлювати свої помилки й не без ефекту працює над їхнім подоланням.

**В. Карий**



## ПЕРЕДЗ'ІЗДІВСЬКА ЗУСТРІЧ МОЛОДИХ

Те піднесення, що охопило перед з'їздами всю масу радянських письменників і вилилося в ряд ділових творчих нарад та зустрічей, глибоко позначилося і серед молоді фаланги радянської літератури. Про це свідчили і наради, комсомольців-письменників при ЦК ЛКСМУ та ЦК ВЛКСМ, і активна участь молодих письменників на всіх загальних творчих нарадах і ряд товариських зустрічей та творчих вечорів окремих молодих письменників. Про це свідчила й товариська зустріч молодих письменників Харкова скликана редакцією газети „Комсомольська правда“ 1 серпня ц. р.

Питання життя й творчості молодих письменників, їх творчого зростання мають не тільки вузький, специфічний інтерес для самого літературного молодняка, — це й питання творчого зростання всієї радянської літератури, це питання зростання кількісного і якісного кадрів радянської, пролетарської літератури. Ці питання хвилюють не тільки самих молодих письменників, а й старше покоління радянської літератури, що з особливою наочністю показав і виступ О. М. Горького з статтю „Про літературні забави“ і ряд виступів інших письменників та відповідальних партійних працівників.

Проте, як відзначив у своїй вступній промові, на зустрічі тов. Розін, та увага, яку віддають старші товариші молодим письменникам, ще недостатньо відбивається в роботі останніх, вона ще не стала дійовою, не перетворилася в діло. Раніш Оргкомітет, а тепер правління СРПУ ще мало подає допомоги молоді радянської літератури. Молодий письменник, борючись за своє творче зростання, за завоювання творчих висот, повинні добиватися цієї допомоги, не забуваючи однак і того, що вони й самі повинні активно і вперто працювати над підвищенням своєї кваліфікації, виживаючи самозакоханість, відірваність від громадського життя і виробництва, вишукуючи найкращі форми літературної учоби.

В плані того, які умови потрібні, щоб дати твори, гідні комсомолу, щоб здійснити лозунг про показ молодого героя нашого часу, з якими вимогами повинна виступати літературна молодь на з'їздах радянських письменників, як краще організувати творчу учобу літературного молодняка, як вижити хибі з своєї творчості і в своєму побуті, — і точилася товариська розмова на зустрічі.

Тов. Рибак, секретар комсомольської організації письменників Харкова, особливо загострював увагу товаришів на повсякденному тісному зв'язку молодих письменників з комсомолом. Відзначивши цілковиту недостатність за останні

два роки творів, які відбивали б комсомол сьогоднішнього дня, що пояснюються саме не достатнім зв'язком письменників-комсомольців і з комсомолом і з виробництвом, тов. Рибак продовжує:

— Тут виникло питання про зв'язок з комсомолом. Якщо глумачити питання так, що зв'язок полягав в тому, щоб бувати в осередку, бувати на зборах, то це буде невірно. Зв'язок позначається в еквіваленті творчого доробку, а організаційні форми цього зв'язку можуть бути різноманітніші і виробляти канон для цього не можна.

— Одним з ланцюжків практичного зв'язку письменників-комсомольців з комсомолом — це зв'язок з комсомольською пресою. Чи був він у нас? Треба сказати, що ні. Насамперед „Комсомолец України“ не зумів організувати роботу так, щоб згуртувати навколо себе молодих початкуючих письменників. Багато матеріалу залишається в портфелях, а це деморалізує письменників. Коли справа доходить до кампанії, до 1 травня, до 1 серпня, до ювілею — тоді згадують про матеріал.

Далі т. Рибак переходить до питання про допомогу молодим письменникам, про їх літературну учобу.

— Треба одверто сказати, що плідної творчої роботи з молодими письменниками Оргкомітет, а тепер Правління Спілки письменників не провадив, не було систематичної розгорнутої глибокої роботи.

— У нас наприклад є одне дуже болюче питання і в той же час дуже актуальне. Про нього говорили, але справа лишається на одному місці — це питання про створення журналу для початкуючих письменників (я вже не говорю про журнали такого типу як „Рост“, „Резец“, „Смена“ і зовсім мовчу про такий як „Літературная учеба“). Недосить різко ставити питання про створення журналу у відповідних організаціях, насамперед у правлінні спілки письменників. Ми говорили з керівниками про це питання і мені відповіли, що молоді письменники можуть свої твори друкувати в „Червоному шляху“, „Радянській літературі“, „Молоднику“ тощо.

— Питання про видання окремих журналів як „Рост“, „Резец“, „Смена“ у нас з порядку денного не знімаються, ми обов'язково повинні видавати такі журнали у нас на Україні.

В питаннях, зачеплених тов. Рибак, висловлювалися і інші товариші. Тов. Скуба вважає, що основною формою зв'язку з виробництвом



повинна бути постійна робота на самому виробництві, а не гастрольорські подорожі.

Тов. **Вишневецький** спинився на тому, що має означати собою зв'язок з комсомолом.

— Дехто вважає, що зв'язок з комсомолом — це знайомство з керівними товаришами з комсомолу. На думку інших — це відвідування зборів чи заводських конференцій комсомолу. Таке розуміння цілком невірне, зв'язок з комсомолом повинен бути більш органічний. Мені здається, що не обов'язково бути знайомими з керівними товаришами в комсомолі. Це дуже приємно, але не обов'язково. Дуже важливо зуміти болючі щоденні питання комсомолу, висвітлювані в нашій комсомольській пресі високо підносити в своїй творчості. Коли я своїм твором можу зробити певне зрушення в комсомолі, можу підняти якісь ділянки роботи комсомолу на певну височину — отакий зв'язок з комсомолом буде добрий. Тоді комсомол буде цим твором пишатись.

— Треба створити можливість, щоб письменники-комсомольці взяли за те, про що говорилося на урочистому пленумі ЦК ЛКСМУ до XV-річчя ленінського комсомолу України, а саме — за створення художньої історії комсомолу.

Відзначивши потребу створення журналу для початкуючих письменників, т. **Вишневецький** говорить далі про роботу з молодими авторами, про допомогу молодим письменникам.

— Треба, щоб було індивідуальне прикріплення. Не знаю які наслідки будуть надалі, але початок роботи дав багато. Індивідуальне прикріплення молодих письменників до старших, які мають певний досвід громадський і партійний дає дуже багато.

Далі виступив тов. **Собко**:

— Дуже багато говорилося тут про зв'язок з комсомолом. Я вважаю, що такий стан утворився через те, що ми надзвичайно ледачі. Я думаю, що коли людина візьметься серйозно написати якийсь твір з життя сьогоденного комсомолу, то він піде на завод, вивчить те, що потрібно, зв'яжеться з заводським комсомолом і дасть цей твір. Взагалі треба сказати, що ми дуже великою мірою самі винні, ми все чекаємо на допомогу. На мою думку так: тобі треба — іди, зв'яжись; якщо не зв'яжешся — не вийде твір.

Тов. **Кучер**, говорячи про літературну учобу, розрізняє два типи комсомольських письменників: одні — це ті, що вчилися трохи по вишах, чи де інде, набули певної культури, але їм бракує життєвого досвіду, другі — це товариші, що прийшли з виробництва, мають певний життєвий досвід, але не мають потрібного культурного багажу, не опанували літературної техніки. І тим і другим треба вчитися, але учоба у вишах не повинна вичерпувати всіх інших шляхів.

Про початкуючих письменників про допомогу і керівництво літстудіями, про прикріплення початківців до старших письменників говорив тов. **Каневський**, скажачись на те, що жодної з таких форм допомоги початківці майже не мають. Тут же, тов. **Роговик** загострив увагу

на роботі з позапартійною письменницькою молоддю, зазначаючи, що комсомольська організація письменників повинна поглибити цю свою роботу.

Про недостатність критики, про її низький рівень про захвальний тон її говорили товариші **Копштейн** і **Собко**.

Багато товаришів скаржилось на недостатню увагу видавництва до роботи з молодими авторами.

З цікавою промовою виступив тов. **Первомайський**. Відзначивши, що молоді письменники дуже багато говорять про допомогу їм, багато скаржаться на недостатню увагу до них і мало стараються організувати свою власну роботу, мало працюють самі над своїми творчими зразками і це в той час, коли за них дуже піклується і партійна і комсомольська громадськість, тов. **Первомайський** переходить до питань порушених Горьким у статті „Про літературні забави“.

— Одне з найбільш загрозливих явищ, причому явище суголосно політичне, особливо у нас на Україні, це явище, про яке говорив О. М. Горький, про яке говорилося і на Всеукраїнському з'їзді радянських письменників — це явище богемі, богемських настроїв серед молодих письменників.

— Треба внести ясність в питання, що таке богема. Деякі товариші думають, що це значить просто піти випити, розбити вікно, полаятись. Тим часом це явище далеко глибше і для того, щоб зрозуміти всю небезпеку його, треба знати коріння, з яких народжується богема і що вона собою являє.

— Скільки я пригадую висловлення авторитетних людей, богема з'являється завжди в наслідок суперечності між представниками мистецтва взагалі і оточенням. Богема в умовах капіталістичного суспільства може відіграти часом навіть революційну роль. Якщо ми поглянемо на сьогодинішній стан, то богема теж з'являється тоді, коли в художника розлад з соціальним оточенням, в даному разі з пролетарським оточенням, з комуністичною партією, коли представникові мистецтва скучно в цьому оточенні. Якщо в дореволюційних, капіталістичних умовах, богема мала елементи революційності, то тепер в наших умовах, богема є прояв контрреволюційності. Треба ясно сказати, що в наших умовах богемщик, якщо не контрреволюціонер уже, то є таким в потенції. Це треба запам'ятати тим товаришам, які виховувались у „Вапліте“, в „Пролітфронті“, які думають, що богема — це тільки чарка горілки. Можна випити чарку горілки і все ж не стати богемщиком. Справа полягає в тому, що богемщики почувають розрив з пролетарським оточенням, з партією, з комсомолом і счуються до богемі, зовнішнім виглядом якої є всі одні побутові дрібниці.

— Все йде до того, що треба почувати найміцніший зв'язок з нашим класом, з нашою дійсністю, з партією, з комсомолом. Наприклад у Вишневецького невірне розуміння зв'язку. Дехто розуміє цей зв'язок, як прикріплення комсомольців-письменників в обов'язковому порядку. Це невірно, бо коли прикріплюють



комсомольця-письменника, то він почуває на собі примус, він починає борстись, не хоче такого зв'язку. Тов. Любченко досить висміяв таку ідею, отже, тут сперечатись не доводиться. На думку інших потрібен тільки ідейний зв'язок: я ідейно зв'язаний з комсомолом, знаю чим живе наш комсомол і наша країна і цього з мене досить. Це теж неправильно. Треті вважають — і це особливо поширений погляд, щоб зв'язок комсомольців-письменників з комсомолом полягав в тому, щоб приходити раз на тиждень в райком, міськом, обком поздоровкатися з секретарем. Ясно, що й це не зв'язок.

— Яким повинен бути зв'язок? Як ми собі його уявляємо? На мою думку, цей зв'язок повинен бути насамперед для кожного товариша різний. Не може бути однієї форми зв'язку для всіх комсомольців-письменників. Для одного комсомольця-письменника повинен бути такий зв'язок, який встановлено для Кошштейна, якому треба бувати на виробництві, де він повинен працювати. Для іншого товариша форма зв'язку може бути такою, що він бере участь у роботі „Комсомольця України“. А для третього товариша маємо ще інші форми зв'язку — він працює на безпосередній комсомольській роботі. Візьміть тов. Рибак, який йому це потрібен зв'язок з комсомолом, коли він є секретарем комсомольського осередку. Але всім нам треба працювати в своїй низовій організації комсомолу і за цих умов здійснюватиметься художній зв'язок, звичайно, якщо ми будемо ідейно зв'язані з нашою дійсністю.

— Далі тов. **Первомайський** спиняється на питанні творчої роботи та літературної учоби молодих письменників. В деякого з них відчува-

ється не тільки невміння, а й небажання вчитися, працювати над собою, вони мало читають, мало опрацьовують свої твори, поспішають вийти з ними в світ. Вони жахаються, коли їм сказати, що потрібні цілі роки учоби, щоб стати поетом.

— Ми ходимо — говорить **Первомайський** — у дитячих штаненятах по сторінках журналів та книжок. Те, що інші поети проробляли в себе в кабінеті, а вже потім виходили в літературу, все це ми проробляємо на очах у публіки. Нам треба домогтись того, щоб у молодого письменника з'явилося бажання зробити хорошу книжку, щоб він намагався після ділх років праці виступити з хорошою книжкою і стати письменником. Такі приклади у нас є. Візьміть Ковальчука, він написав книжку, з якої видно, що це серйозний вдумливий письменник. Він ввесь час працював у газеті, в світ не виходив з великими творами, а потім зразу вийшов з хорошим твором і став письменником. Отаку культуру треба виробити в молодого письменника.

Наприкінці головний редактор видавництва ЦК ЛКСМУ „Молодий Більшовик“ тов. **Трофімов**, нагадавши Ленінові слова на III з'їзді комсомолу про опанування культури зазначив, що в багатьох творах молодих письменників ми знаходимо безліч помилок які походять від браку культури і загальної і фахової. Свою промову тов. Трофімов закінчує побажанням, щоб молоді письменники в художній формі нарисів оповідань, романів подали досвід комсомольської роботи, цим самим здійснюючи свій зв'язок з комсомолом, допомагаючи йому перебудовувати свою роботу відповідно до тих умов, які ставляться завданнями побудови соціалістичного безкласового суспільства.

## НА ВИСТАВЦІ „15 РОКІВ РСЧА“

Художня виставка „15 років РСЧА“, що зараз перебуває в новій столиці України — Києві, найяскравіший документ нашої епохи, документ, який барвно і образно показав 15 років боротьби, навчання, життя Червоної армії.

Деякі сот полотен являють собою прекрасну історію героїчної боротьби, героїчних перемог Червоної армії на фронтах громадянської війни, перемог на фронті навчання, освоєння зростаючої кожного дня техніки.

Ця виставка показує, що радянські художники стоять на вірному шляху виконання вказівок тов. Сталіна про правдиве зображення дійсності, на шляху здійснення лозунга за соціалістичний реалізм у мистецтві.

Про значення виставки промовляє її успіх за рік її існування. Виставку „15 років РСЧА“, створену з ініціативи т. Ворошилова було відкрито 30 червня минулого року в Москві. Її відвідали т. т. Сталін, Молотов, Ворошилов і Орджонікідзе. В листопаді минулого року виставка перебувала у Ленінграді. Понад мільйон трудящих відвідали виставку за час перебування у Москві і Ленінграді.

Тепер виставка знаходиться в новій столиці Української республіки — у Києві. Її вже встигли відвідати десятки тисяч трудящих — робітники,

червоноармійці, робітничі, колгоспники, колгоспниці, вчені, художники, письменники, службовці...

Виставку в Києві відвідали т. т. Косіор, Постишев, Петровський, Любченко, Попов, Балицький, Дубовий, Амелін, Шелехес...

І від усіх чуєш один захоплений відгук.

\* \* \*

Ходиш від полотна до полотна, перегортаєш сторінки історії великої і багатой на події епохи.

Виставка у лєнінському і сталінському відділах показує вам всю силу і міць комуністичного керівництва армії.

Спеціальні відділи присвячено інтервенції і громадянській війні, міжнародному пролетаріатові і Червоній армії.

Окремо показані полотна, що дають картини боротьби за культуру в Червоній армії, опанування техніки, життя військово-морського флоту.

Деякі полотна відображають наших прикордонників і бійців Особливої Червонопрапорної Далекосхідної армії.

Багато місця приділено на виставці відділові: „Червона армія на варті соціалістичного будівництва“.



На виставці більше 400 картин багатющої історії. Тут подано живопис, графіку, скульптуру.

\* \* \*

На особливу увагу заслуговує картина „І. В. Сталін на XVI партійному з'їзді“ художника Герасимова. Це справжній документ нашої славетної епохи. Глядач не може відірватися од картини, що виображує товариша Сталіна під час доповіді XVI з'їздові партії. Глядач зупиняється і „слухає“ цю доповідь.

Ленінський відділ на виставці найповніший і найбагатший. Певна річ, що багато років наші художники братимуть теми для своїх полотен з життя найбільшого генія людства — товариша Леніна, але вже те, що на виставці показано, промовляє про ту велику силу вчення, ім'я якому — ленінізм.

Художник Моравов А. В. дав про Леніна три незабутніх моменти: „В. І. Ленін на шляху до Петрограду“, „Приїзд В. І. Леніна до Петрограду 3 квітня 1917 року“ і „Виступ В. І. Леніна з балкону паладу Кшесинської перед кронштадтськими революційними матросами“.

Заслужений діяч мистецтва Грабар у своїй картині „В. І. Ленін біля прямого проводу“ показує, як геній світового пролетаріату керував молодою країною. Це полотно, що відображає невелику подію — біля прямого проводу — переростає на картину штабу, звідки виходили ниточки найскладнішого керування країною.

А скільки вогню і сили вкладено в картину заслуженого діяча мистецтва Бродського І. І. „Виступ В. І. Леніна на проводах частин Червоної армії, які відправляються на польський фронт 1920 року“. Тисячна маса жадібно ловить кожне слово виразливої промови вождя, що закликала до бою з ворогами, які простягають свої лапи до завоювань Жовтня.

Заслужують уваги: картина художника Авілова М. І. „Приїзд тов. Сталіна до першої кінної армії“ (Новий Оскол 1919 р.); картина „Тт. Сталін, Ворошилов, Молотов і Каганович на маневрах РСЧА“ — заслуженого діяча мистецтва Кардовського Д. Н.; картина художника Вядова: „Тт. Сталін і Ворошилов на крейсері „Червона Україна“; картина Покаржевського П. Д.: „Нарком оборони К. Е. Ворошилов у пілотів“ і цілий ряд інших.

На виставці біля сотні портретів і гравюр вождів, знаних людей країни і армії, героїв.

\* \* \*

Дві великих кімнати на виставці заповнені полотнами, що відображають інтервенцію і громадянську війну.

Виставка „15 років РСЧА“ ще раз показала, що цю тему в нас ще далеко невичерпано, що дуже багато історичних епізодів художниками непоказані.

Але багато картин, поданих виставкою, уже увійдуть в історію нашої боротьби за владу Рад.

Московський художник Соколов-Скаля подав на виставку три картини, але особливої сили, що змушує кожного глядача хвилюватися це

картина „Другу добу в бронепоезді“. Видатні картини Ніконова „Колчаківщина“, Савицького Г. К. — „Похід Червоної Таманської армії“, Грабаря І. Е. — „Захист Червоного Царицина“.

У цьому розділі треба ще відзначити заслугуючий на особливу увагу цикл „Контрреволюція“ — праці творчої бригади молодих талановитих художників Кукрінікси — Купріянова, Крилова, Соколова. Цикл „контрреволюція“ включає в себе гострі карикатури на Денікіна, Врангеля, Юденіча, Колчака, Анненкова, Махна.

Цю галерею прекрасно доповнив на виставці скульптор Сергій Васильевич Кольцов. Його майстерно виконані фігури штабного генерала, козачого урядника і попа викликають гідну оцінку глядачів.

\* \* \*

Велике враження справляє картина молодого московського художника Володимира Григоровича Одінцова „Руки геть від Радянської країни“. Художник показав страйк і могутню демонстрацію протесту в англійському порту 1920 р.

Заслужують на увагу і рисунки закордонної революційної художниці Ілеш Кунка Паула — „Китайські паризани“, „Червоний Велдінг“, „Венгерська Червона гвардія“ і „На варті“.

Художник-комуніст Львов на своєму полотні „Китайські трудящі провожають відходячі частини Червоної армії“, дав прекрасну картину непорушного зв'язку і відданості трудящим всього світу Червоної армії.

\* \* \*

Багато, і цілком заслужено, займає місце сьогоднішній день — Червоної армії. На цих картинах відчувається, що наші радянські художники, скульптори пірнули в щоденне життя нашої Червоної армії. Десятки картин показують навчання і життя нашої Червоної армії — бойової, культурної школи нашого Союзу.

І в центрі уваги техніка РСЧА.

Художниця Зєрнова вміло передала „Танки на вихідній позиції“, „Наступ танків“. На виставку вона подала до десятка портретів бійців і командирів танкових частин. Тут і командир танка, начальник майстерні військової танкової частини, механік-водій і бійці-ударники танкової частини.

Велике враження залишають картини художників: Львова „Атака танків“ і Беляніна „Танки прийшли“.

Заслужує на увагу картина „Воєнні вина хідники“ художника К. Н. Коритіна.

Не зовсім вдала картина художника Ц. К. Тимофєєва „Моторизована піхота“.

Мало приділяють художники уваги авіації і ще менше нашим спеціальним частинам, які роблять велику справу і які на майбутніх полях бою не раз вирішуватимуть успіх. Мало картин про зв'язківців, саперів, нема ні одної картини про поїтонерів, хеміків та інш. спеціальні частини.

Багатий відділ, присвячений військово-морському флоту. Десятки картин передають будні, передають все навчання і навіть закордонні походи нашого Червоного морського флоту.



Чудове полотно дав художник Бубліков Н. Е. „Лінійний корабель „Паризька комуна“ у Біскайській затоці“.

Треба відзначити картину Вялова К. А. „Десантне навчання“ і малюнки Купріянова — артилерійна стрілянина есмінців, лінійний корабель, підводний човен, стрілянина бортової артилерії з лінійного корабля, сигнальний місток та ін.

Декілька картин присвячено на виставці Особливий Червонопрапорній Далекосхідній армії і прикордонному війську.

Гарну картину дав Ясінський „Прикордонники у боротьбі з білобандитами“. Художник Топорков добре передав любовну зустріч на одній з невеликих станцій Далекого Сходу робітничої делегації з бійцями ОЧДСА, що повертаються після вдало проведеної відсічі білобандитам.

„Відділ „Червона армія на варті соціалістичного будівництва“ має велику кількість багатих полотен. Ці полотна говорять за непорушний зв'язок трудящих Радянського Союзу зі всією армією. Ці полотна показують, що Червона армія, не відриваючи ні одної години від бойового і політичного навчання, все ж бере активну участь у будівництві нових фабрик і заводів, у соціалістичній перебудові села.

Художник Котов, Петро Іванович дав прекрасне полотно „Червоноармійська делегація на Кузнецкобуді“. Це не звичайна делегація, не склавши руки ходить ця делегація по будівництву. Художник показує, як засукавши рукава працюють бійці і командири.

Художник Белянін М. Я. дав прекрасне полотно „Допомога червоноармійців колгоспу в ремонті сільськогосподарського інвентаря“.

Тифліський художник Кутателадзе А. К. дав картину „Встановлювання червоноармійцями радіо в гірському аулі Сванетії“.

\* \* \*

Усіх гарних картин не перелічиш. В цілому виставка являє собою величезне досягнення наших працівників мистецтва і всієї нашої країни. У виставці взяли участь декілька сот художників.

Але поряд з тим треба відзначити, що наші українські художники майже ніякої участі у виставці „15 років РСЧА“ не взяли. Правда, зараз вони починають виправляти свою помилку. Так, за останні дні у Києві до виставки художників Черкаський передав картину „Рейд Буденного між Казатіном і Попельною“, художник Терпіловський передав прекрасно виконані портрети заступника командувача військом округу тов. Дубового і начальника політуправління округу тов. Амеліна.

Але цього мало. Адже саме у нас на Україні тисячі дуже цікавих епізодів, які просяться на полотно. Похід південної групи на чолі з тов. Якіром, Перекоп, боротьба з бандитизмом, інші епізоди повинні найти свій відбиток у працях наших художників. А скільки у нас героїв, імена яких довго житимуть!..

Голова урядової комісії сприяння виставці — заступник голови Раднаркому УСРР тов. Шелехес І. С. і начальник політуправління округу тов. Амелін у своїх виступах під час відкриття виставки зробили замовлення українським художникам. Українські художники зобов'язалися це замовлення виконати.







# З М І С Т

Стор.

<b>О. М. Горький</b> —Про радянську літературу—доповідь і прикінцеве слово на 1-му Всесоюзному з'їзді радянських письменників . . . . .	5
<b>О. Левада</b> —Кохання Чернишевського— поезії . . . . .	34
<b>Ю. Сліпко</b> —Дніпропетровськ— поезії . . . . .	38
<b>А. Кацвельсон</b> —Під шум морського прибою— поезії . . . . .	40
<b>Є. Фомін</b> —Спогади— поезії . . . . .	42
<b>П. Панч</b> —Помилка— драматичний етюд . . . . .	43
<b>О. Левада</b> —Суниця— оповідання . . . . .	50
<b>Й. Фельдман</b> —Лірична новела . . . . .	55
<b>Е. Шехтман</b> —На вістрі— роман (закінчення) . . . . .	57

## ЛЮДИ І СПРАВИ НАШИХ ДНІВ

<b>О. Полторацький</b> —Афзал Тагіров— нарис . . . . .	100
--	-----

## КОМСОМОЛ НА МИСТЕЦЬКОМУ ФРОНТІ

<b>А. Косарев</b> —Про молодого письменника,— промова на нараді комсомольців-письменників при ЦК ВЛКСМ . . . . .	107
<b>Г. Рашміділов</b> —За більшовицьке виховання— промова на Першому Всеукраїнському з'їзді радянських письменників . . . . .	113
<b>Л. Первомайський</b> —Ще раз про поезію— виступ на 1-му Всеукраїнському з'їзді радянських письменників . . . . .	122
<b>І. Щербина</b> —Гартувати оборону— стаття . . . . .	127

## ОБГОВОРЮЄМО СТАТТЮ М. ГОРЬКОГО

<b>І. Кириленко</b> —Жарти набік . . . . .	143
<b>М. Агуф</b> —Виховати загартованих більшовиків-ленінців . . . . .	145
<b>П. Панч</b> —Художні забарвлення . . . . .	146
<b>Д. Вишневецький</b> —Про наступний день . . . . .	148

## НАУКА І ТЕХНІКА

<b>А. Дилев</b> —Новий транспорт— стаття . . . . .	149
--	-----

## СЕРЕД КНИЖОК

<b>Е. Кирилюк</b> —„Ранок“ І. Микитенко . . . . .	160
<b>В. Карий</b> —„Торпеда“ В. Собко . . . . .	162
<b>МОЛОДНЯКІВСЬКИЙ БЛОКНОТ</b> . . . . .	165



В ЗВ'ЯЗКУ З ВИЇЗДОМ ВИД-ВА ЦК ЛКСМУ  
**„МОЛОДИЙ БІЛЬШОВИК“**  
ДО М. КИЄВА, ВСІ ЛИСТИ, КОРЕСПОНДЕНЦІЮ  
НАДСИЛАТИ НА АДРЕСУ:

КИЇВ, ВУЛ. НЕРОНОВИЧА, 24. ВИДАВНИЦТВО  
**„МОЛОДИЙ БІЛЬШОВИК“**  
ЖУРНАЛ „МОЛОДНЯК“

*Редакція*

ЦЕНТРАЛЬНА НАУКОВА  
БІБЛІОТЕКА  
306



# ПЕРЕДПЛАЧУЙТЕ на 1934 рік „МОЛОДНЯК“

ЛІТЕРАТУРНО-МИСТЕЦЬКИЙ, ГРОМАДСЬКО-ПОЛІТИЧНИЙ  
ТА НАУКОВО-ПОПУЛЯРНИЙ ЖУРНАЛ (ОРГАН ЦК ЛКСМУ)

Виходить за редакцією: М. КОВАЛЬЧУКА, О. КОР-  
НІЙЧУКА, Л. ПЕРВОМАЙСЬКОГО (заст. редактора),  
А. ПУЛЬСОНА, Г. РАШМІДІЛОВА (відпов. редактор),  
П. УСЕНКА.

**„МОЛОДНЯК“** знайомить з кращими зразками художньої літератури радянськ. України, народів СРСР та творами пролетарських письменників закордону, висуває нові кадри радянських письменників;

**„МОЛОДНЯК“** веде боротьбу проти великодержавного шовінізму та місцевого українського націоналізму, як головної небезпеки, і виховує молодь в дусі ленінського інтернаціоналізму;

**„МОЛОДНЯК“** показує досягнення соціалістичн. будівництва, ударників заводів, колгоспів та РНКА

**„МОЛОДНЯК“** висвітлює найактуальніші питання політичного й культурного життя та комсомольської роботи;

**„МОЛОДНЯК“** знайомить з останніми досягненнями науки й техніки, допомагає опанувати техніку та поширити свій загальнокультурний розвиток;

**„МОЛОДНЯК“** подає найширшу інформацію з усіх галузей національно-культурного будівництва, літератури, театру, кіно, фізкультури;

**„МОЛОДНЯК“** виходить 1934 року збільшеним розміром (8 друк. аркушів номер), ілюстрований репродукціями з картин кращих художників СРСР.

ПЕРЕДПЛАТУ ПРИЙМАЮТЬ УСІ ПОЧТОВІ ФІЛІЇ ТА ЛИСТОНОШІ.

ПЕРЕДПЛАТНА ЦІНА на рік—24 крб., на 6 міс.—12 крб., на 3 міс.—6 крб. Окремий номер—2 крб.



Ціна 3 крб.

Друж. товариство. Число 13. Число 13. Число 13.

Друж.







