

ВЛГ-59/188-сх-30
Цена 1 руб. 50 коп.

2 ГПБ Русский фонд
34-9
4357а

34-9 0
4357а

СБОРНИК

ХУДОЖНИКИ
НА ТРАНСПОРТЕ



„ВСЕОХУДОЖНИК“

1 9 3 4

34-9

43892

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР И
ВСЕРОССИЙСКИЙ КООПЕРАТИВНЫЙ СОЮЗ
РАБОТНИКОВ ИЗОБРАЗИТЕЛЬНЫХ ИСКУССТВ
„ВСЕКОХУДОЖНИК“

ХУДОЖНИКИ НА ТРАНСПОРТЕ

(Сборник статей по 1-му и 2-му рейсам)

9 иллюстраций

Г.П.Б. в Лнгр.

Ц. 1934 г.

Акт № 543



МОСКВА — 1934

Сборник статей
по 1-му и 2-му рейсам
Г.П.Б. в Лнгр.

Всего 100 экз.

Ответственный редактор
Ю. М. Славинский
Технический редактор
Э. И. Гец



Кацман, Е.

Портрет т. Андреева

Уп. Главлита В—88603

Зак. 1898

Тир. 75(1)

Тип. газеты „Правда“, Москва, ул. Горького, 48

ИТОГИ 1-го РЕЙСА ХУДОЖНИКОВ НА ЖЕЛ.-ДОР. ТРАНСПОРТЕ

Примерно год тому назад НКПС, поддержанный «Гудком» и МОССХ^{ом}, положил начало привлечению художников к работе над транспортной тематикой, первые результаты которой были показаны на выставке во «Всекохудожнике» 12 марта с. г.

Привлекая художников, мы исходили из тех соображений, что ж.-д. транспорт представляет собой исключительно богатый материал, который не получил еще достойного отображения в изобразительном искусстве. Мы исходили также из тех соображений, что ж.-д. транспорт — кровеносная артерия всего нашего народного хозяйства — заслуживает всестороннего политического, а отсюда и творческого внимания со стороны лучших кадров советских художников. Масса художников горячо откликнулась на наш призыв и несколько десятков отличных мастеров карандаша и кисти принялись за дело.

Тов. Сталин заострял внимание XVII партсъезда на вопросах транспорта и указал на то, что «задача разветвления товарооборота и решительного улучшения транспорта является той очередной и актуальнейшей задачей, без разрешения которой мы не можем двигаться вперед».

Несомненно, разрешению этой задачи будет отдано основное внимание нашей партии, и проблема транспорта будет стоять в центре всей нашей деятельности на ближайшее время, пока «актуальнейшая задача» не будет полностью разрешена.

Итоги первого рейса художников на ж.-д. транспорте показывают, что работа, проделанная художниками на

транспорте, является конкретным доказательством сознательного, политически творческого отношения советских художников к задачам социалистического строительства. Художники не побоялись заняться тематикой и сюжетами до тех пор для них мало знакомыми. Художники в большинстве своем действительно прониклись основной сущностью транспортной тематики, ожились с нею и работали сплошь да рядом уже не как люди «со стороны». Опыт первого рейса показал, что при умелом и **правильном подходе** к широким и интересам художников можно добиться **значительного и политического и художественного эффекта.**

Было бы неправильно переоценивать достижения: несомненно, что не все работы одинакового качества, но многих транспорт является не доминирующей темой, а каким то придатком (например, в ряде пейзажей): **недостаточно отражена социалистическая реконструкция ж.-д. транспорта.** — **тягового и вагонного хозяйства;** недостаточно отражены темы ж.-д. кадров — **учеба, кружки и пр.;** **недостаточно отражены люди ж.-д. транспорта;** **недостаточно показан транспорт в различных областях нашего Союза, со всеми присущими ему там особенностями.**

Но все эти недочеты и изъяны лишь доказательство того, что работу так хорошо начатую надо продолжать, учесть успехи и промахи, еще сильнее проинкнуться задачами ж.-д. транспорта, проинкнуться **решениями, которые были приняты на XVII партезде,** проинкнуться **работы художников будут еще более полнокровны, политический и художественно еще более созвучны нам.** Дело начато не плохо, надо его **развернуть еще лучше.**

Надо полагать, что наиболее талантливые и энергичные художники в порядке **совершенствования** вытщат наиболее отсталых, но несомненно способных дать **красочные полотна** на во втором рейсе командировок по стальным путям **Союза СССР.**

Надо учесть опыт первого рейса и успешно выплнить задачу, которую мы ставим перед художниками в **тематическом плане 2-го рейса.**



Крылов (Кукрыниксы). Комсомольцы на транспорте

ПРОБЛЕМА ТРАНСПОРТНОЙ ТЕМАТИКИ В ИЗОЖСКУССТВЕ

Художник героической Парижской коммуны Густав Курбе мечтал о монументальных полотнах, украшающих места гигантских скоплений человеческих масс — вокзалы, эти важнейшие артерии современной человеческой культуры.

Мечты художника — коммунара Курбе могут получить свое творческое воплощение не в столицах капиталистического мира, облитого кризисом, а только в социалистических городах страны строящегося социализма. Только в стране Советов, в стране победоносных пятилеток возможны совершенно невиданные в мировой истории искусства новые формы органического участия художников в социалистическом строительстве своим творчеством.

Такой совершенно новой формой творческого отклика художников на реконструкцию ж.-д. транспорта явилась принятие шефства творческими союзами над ж.-д. транспортом.

В ответ на инициативу Центрального управления пропаганды НКПС и редакции газеты «Гудок» в деле привлечения изобразительного искусства на службу ж.-д. транспорта лучшие советские художники, объединенные историческим постановлением ЦК ВКП(б) от 23/IV — 1932 г. в единый творческий союз, обратились в апреле 1933 г. с призывом ко всей массе советских художников включить транспортную тематику в свою творческую практику.

В своем обращении ко всем художникам и скульпторам СССР, опубликованном в печати, художники писали: «Транспорт в СССР — это кровеносная система первого в мире социалистического отечества. Мы — эстетские художники, живущие и работающие в рядах трудящихся в стране строящегося социализма, должны методом социалистического реализма правдиво изображать жизнь и быт транспорта, традиционное строительство новых магистралей (Москва — Донбасс и др.), осуществление социалистической реконструкции на транспорте (электрификация, новые мощные паровозы и т. д.), героев, ударников и изобретателей, работающих на транспорте. Мы должны овечь кистью, резцом, карандашом бичевать лодырей, прогульщиков, рвачей, дезорганизаторов, вредителей, злостных расхитителей священной социалистической собственности. Популяризация работ социалистического транспорта СССР, мобилизация масс железнодорожников на выполнение и перевыполнение производственных заданий транспорта в 1933 году и во второй пятилетке — вот огромной важности политическая задача, которую мы должны разрешить средствами изобразительного искусства. Это почетное задание мы в порядке социалистического обязательства должны не только выполнить, но и перевыполнить».

Для реализации этого обращения объединенные правления Союзов художников и скульпторов приняли шефство над НКПС по работе художников на транспорте. Образованной комиссией из представителей НКПС, газеты «Гудок» и Союза художников был выработан рекомендательный тематический план заданий художникам и проведена организация командировок художников Москвы и Ленинграда на транспорт в течение лета и осени 1933 года. Для проведения этих командировок, являющихся творческим откликом художников на исторические решения партии и правительства о коренной реконструкции ж.-д. транспорта, были привлечены крупнейшие мастера, в состав которых вошли заслуженные деятели искусств и ряд известных всему Союзу художников, и художественный молодежь Советского союза. Всего было привлечено до 50-ти худож-

ников. «Первый рейс» художников оказался чрезвычайной творчески разносторонним и эффективным.

Художниками был собран в различных концах Советского союза (Москва, Ленинград, Донбасс, Урал, Кавказ, Ср. Азия и др.) интересный подготовительный материал, посвященный транспортной тематике. Транспортное машиностроение, электрификация ж.-д. транспорта, строительство ж.-д. мостов, быт железнодорожников, портреты ударников транспорта и т. д. — вот примерный круг тем, охваченных художниками. На местах многими командированными художниками была проведена большая общественная работа на транспорте. Особо следует выделить в этом отношении худ. Лехта, который, включившись в производственную работу по строительству ж.-д. мостов через Оку и под Ростовом, выдвинул ряд ценных предложений по художественному оформлению ж.-д. мостов и являлся активным участником ряда производственных совещаний. Худ. Пшеничников, работая в Крыму над собиранием материалов для избранной им темы историко-революционного характера из истории революционного движения на транспорте, провел большую инициативную работу по организации землячества из участников революционного движения на ж.-д. транспорте в Крыму. Такие примеры можно было бы продолжить и дальше.

В то же время на местах не везде учли всю важность работы художников на транспорте и командированным художникам не только не было оказано должного содействия, но и чинились всевозможные препятствия.

В порядке встречной инициативы художниками был написан ряд законченных художественных произведений («Турксиб» худ. Сварог, «На дежурство» — Никонова, работы Кукрыничков, Шегалл, Радимова, Ряпчиной, Б. Яковлева и др.).

В марте 1934 г. в выставочном зале «Всекохудожника» МОССХ и «Всекохудожником» совместно с НКПС был организован открытый просмотр результатов первого

рейса с тем, чтобы подвести предварительные итоги командировок на транспорт и наметить дальнейшие формы и методы работ по транспортной тематике для осуществления исторических решений XVII партсъезда по реконструкции ж.-д. транспорта во второй пятилетке.

Чрезвычайно интересной на просмотре была серия живописных работ и карикатур Кукрыниных, едко разоблачающих недостатки работы ж.-д. транспорта. Ярко и красочно трактовал тему «Турксиба» худ. В. Сварог. Большими живописными достоинствами отличались качественно-высокие работы Шенгала, П. Радимова, Покаржевского, Нюренберга, Б. Яковлева, давшего ряд отличных пейзажей и пейзажную композицию — «Сурамский перевал». Элементы подлинной героики звучат в картине В. Пшеничникова — «Началось». Волевой энергией и упорством веет от картины Н. Никонова — «Выход на дежурство» и картины Рянгиной — «Все выше», трактующей тему комсомольской бодрости, радости и уверенности комсомольского племени.

Значительна и превосходна по качеству серия графических работ Ф. Лехта, посвященная стройке ж.-д. мостов. Обращают внимание работы И. Дроздова, эскиз «Постройка ж.-д. полотна при царинаме» Е. Чепцова, превосходная портретная серия ударников транспорта работы худ. Михайлова и Неймарка. Выразительны и лаконичны живописным характеристикам работы Вялова и Люшина «Борьба с заносами» («Сурамский перевал»).

Ряд лучших работ был НКПС'ом премирован и приобретен для организаций и вузов, связанных с транспортом.

И все же при наличии ряда положительных сторон творческих итогов первого рейса, необходимо подчеркнуть и много отрицательного в работах, привезенных художниками из «первого рейса».

Основным недостатком подавляющего большинства работ является трактовка ж.-д. транспорта по его внешним чертам и признакам. Отсутствует еще углубленное понима-

ние основных проблем транспортной тематики, умение увидеть в реконструируемом ж.-д. транспорте наиболее типичное, характерное, правдиво выражающее жизнь и быт нашего ж.-д. транспорта. Чрезвычайно слабо и явно недостаточно трактованы темы механизации ж.-д. транспорта, почти отсутствует показ новых мощных паровозов, выдающихся передовиков транспорта (Кутафина, Маруса Орловой, машинистов Толмке, Яковлева и др.).

Итоги «первого рейса» показали, что проблема творческого освоения транспортной тематики дело большое, сложное, длительное, требующее от художника не системы «гастролерских» налетов на ж.-д. транспорт, а установления длительных творческих и органических связей советских художников с ж.-д. транспортом, с передовыми деятелями и героями и ударниками ж.-д. транспорта.

Этим целям стремится ответить организуемый в настоящее время НКПС'ом, МОСС'ом и «Всекохудожником» «второй рейс» командировок художников на транспорт, с привлечением новых творческих сил советского искусства.

В связи с этим приобретает большее значение правильно поставленная технологическая консультация художников, работающих на транспорте с тем, чтобы дать работающему художнику необходимый запас знаний (техминимум) о транспорте, с сохранением той специфики творческой работы в искусстве, без которой художественное произведение может превратиться в простое учебное пособие. Очень важно также через политотделы соответствующих дорог добиться создания необходимых благоприятных условий для работы художников на транспорте.

От первой необходимой фазы собирания этюдного материала необходимо перейти к разрешению задачи создания монументальных полотен, посвященных транспортной тематике, приобретающей в советском искусстве очень большое значение. Без правдивого изображения нашей действительности проблемы создания стиля социалистического реализма в искусстве не разрешить.

Необходимо осознать этот факт и в применении к творческой работе советских художников на транспорте.

Проблема транспортной тематики в искусстве приобретает особо важное значение в связи с историческими решениями XVII съезда партии о транспорте.

Слова любимого вождя и учителя рабочего класса всего мира тов. Сталина на XVII партсъезде о том, что «задача развертывания товарооборота и решительного улучшения транспорта является той очередной и актуальной задачей, без разрешения которой мы не можем двигаться вперед» — должны быть основным лозунгом каждого советского художника, стремящегося средствами искусства помочь превращению нашего ж.-д. транспорта в подлинно социалистический транспорт, достойный своего единственного в мире социалистического отечества.



Кукрыниксы.

Карикатура

со. В. М. Савин, СССР, т. 1, с. 42

УЧАСТНИКИ 1-го РЕЙСА И ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ ИМИ РАБОТЫ

МОСКОВСКИЕ ХУДОЖНИКИ

1. АКСЕЛЬРОД. *А.М.*

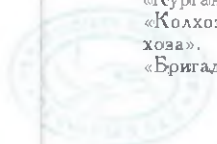
- «Старенная бригада смазчиков».
- «Станция Одесса ночью».
- «Станция Одесса».
- «Смена скатов».
- «Беседа нач. политотдела со смазчиками».
- «Ремонт цистерны». Этюд.
- «Сигналист».
- «Ударник — осовнахимовец Прыгасов с голубями».
- 7 рисунков.

2. БЕБУТОВА. *Б.М.*

- 3 варианта — «Пролетарский паровозоремонтный завод».
- 8 рисунков.

3. ВЕСЕЛОВСКИЙ.

- 3 варианта — «Постройка дороги Сталибад — Самарканд».
- «Красная чай-хана».
- «Курган Тюбе (2 варианта)».
- «Колхоз Гулистан. Сбор хлопка». «Председатель колхоза».
- «Бригадир Даврон-Бабибжан».



4. ВЯЛОВ.

«Сурамский перевал».
«Колхозники очищают путь».
«Ремонт пути».
«Батумский шорт».
«Баку».

5. ГЕРШАНИК.

1 картина и 3 эскиза.
2 рисунка.

6. ГОНЧАРОВ. *Г. Д.*

2 портрета ударника Коломенского завода.
12 акварелей и 3 рисунка.

7. ДЕЙКИН.

«Обточка. Диптих».
«Ремонт букс».
«Подвигают паровоз».
«Пробивка труб».
13 рисунков.

8. ЗЕНКЕВИЧ.

«На паровозной заводе» (2 варианта).

9. КАЦМАН. *К. А.*

Портрет т. Андреева.

10. КРАВЦОВ. *К. В.*

22 рисунка.

11. КУЗНЕЦОВ. *К. В.*

«Пролетарский паровозо-ремонтный завод».
«Разборка паровозов».
6 рисунков.

12. КУКРЫНИКСЫ.

4 плаката.
8 карикатур.

13. КРЫЛОВ (КУКРЫНИКСЫ).

«Комсомольцы на транспорте».
«Ст. Перово».
«Запасная ветка».
«Ст. Верхотурье».
7 этюдов маслом.
12 акварелей.

14. КУПРИЯНОВ (КУКРЫНИКСЫ).

13 акварелей.

15. СОКОЛОВ (КУКРЫНИКСЫ).

«На путях».
«Митинг у депо».
19 акварелей.

16. ЛАБАС. *Л. А.*

«Аэропоезд Вальднера» и 4 эскиза к нему.

17. ЛЕХТ.

«Панорама Днепропетровского моста».
«Часть Днепропетровского моста».
«Река Ока» (2 варианта).
«Осень».
«Начало осени».
«Вид на строительство».
«Работа в кессоне».
«Проект Каширского моста».
15 рисунков.
«Левый берег строит Каширский моста».

18. ЛОБАНОВ.

2 этюда.
«Механический цех».
«У станка».
«Паровой молот».
«Кузнечный цех».
21 рисунок.

19. ЛЮШИН.

«Сурамский перевал» (эскиз).
«Окрестности Батума».
«Баку. Нефтяные промысла».

20. МОДОРОВ.

«Тов. Андрея на линии».
«Земляные работы».

21. НЮРЕНБЕРГ.

«Ударники Омской ж. д.».

22. НИКОНОВ.

«Железнодорожный вечерний пейзаж» 3 варианта.
«Старший кондуктор тов. Мазаунов».
«Младший кондуктор тов. Сивилов».
«Раздатчик тов. Партия».
«На дежурство».
2 эскиза.

23. ПШЕНИЧНИКОВ.

«Ремонт Флама».
«Началось».
11 рисунков.

24. ПОКАРЖЕВСКИЙ.

«Транспорт на Аджирских угольных копях».
«На берегу Байкала».
«Часовой у тоннеля».
«Ударник тов. Смодякин».
«Слюдяные разработки».

25. РАДИМОВ.

«Железнодорожный мост».
«Мост в Хотькове».
«Савеловский вокзал» (2 варианта).
«Северная дорога».
«Железнодорожная сторожка».
«Пейзаж».

26. РЯНГИНА.

«Все выше».
«Два трампортра».
«Электровоз на спуске».
«Электровоз на подстанции».
«Сурамский перевал».

27. СВАРОГ.

«Турксиб».

28. СМЫРНОВ.

«Работа на пластиночном транспорте».
«Погрузка платформ».
«Механическая перерузка из вагонов».

29. СОКОЛОВ-СКАЛЯ.

«Каспий».
«Красноводск».
«На путях Азии».

30. ТИХОМИРОВ.

«Электропоезд Москва — Загорск».
«Производственное совещание на транспорте».
«Ремонт электровоза».
«Ремонтное дело».
«В поезде». Этюд.
«В электропоезде». 4 этюда.

31. ГЫШЛЕР.

8 акварелей.

32. ПЕГАЛЬ.

«У ремонтного вагона».

33. ЯКОВЛЕВ.

«Сурамский перевал». (4 варианта).
«Мачта».

ЛЕНИНГРАДСКИЕ ХУДОЖНИКИ

1. ДРОЗДОВ.

- «Разгрузка капусты».
- «Электро-башия».
- «Сортировка и починка тары».
- «Работа экскаватора на станции Шапки».

2. МИХАЙЛОВ.

- «Ударник Аникин».
- » Войчесов.
- » Ксенофонов.
- » Семенов.

3. НЕЙМАРК.

- «Комсо-паровсз бригады политотдела» (2 варианта).
- «Столовая рабочих депо».
- 13 рисунков.

4. ЧЕПЦОВ.

- «Железнодорожное строительство при царизме».
- «Депо у станции Чусовой» (2 варианта).
- «Транспорт на рудничном участке».
- «Расстрел железнодорожников в Кизеле».
- «Станционный поселок».
- «Перестилка пути «Ленинск—Кузбасс».
- 9 рисунков.



Кукрыниксы.

Карикатура

ПРИБРЕТЕНО НКПС'ом НА ВЫСТАВКЕ В МАРТЕ 1934 г.

- КУКРЫНИКСЫ. — 7 карикатур и 10 рисунков.
СОКОЛОВ (Кукрыниксы). — Этуд.
КРЫЛОВ (Кукрыниксы). — Комсомольцы на транспорте», «Стрелочница на путях».
СВАРОГ. — «Турксиб».
РАДИМОВ. — Большой пейзаж и три этюда.
ДРОЗДОВ. — Две картины.
КАЦМАН. — Портрет т. Андреева.
ЛАБАС. — Аэропоезд.
МИХАЙЛОВ. — 3 портрета.
НЕЙМАРК. — 3 портрета.
ЯКОВЛЕВ. — «Мачта на Сурамском перевале и этюд к ней».
ЛЕХТ. — 5 рисунков.
НИКОНОВ. — «На дежурство», этюд к нему и Портрет ударника.
ШЕГАЛЬ. — «Депо на Чусовой», 2 рисунка и «Железнодорожный поселок». (этуд).
ПШЕНИЧНИКОВ. — «Началось» и «Паровоз Ф. Дзержинский» (рисунки).
КУЗНЕЦОВ П. — 1 картина, 2 рисунка.
ВЯЛОВ. — «Железнодорожники очищают путь».
ПОКАРЖЕВСКИЙ — «Красноармеец у тоннеля» и «Анжерские копи».
ЛОБАНОВ. — 1 этюд и 1 рисунок.
ТИХОМИРОВ. — «Электропоезд».

РАСПОРЯЖЕНИЕ № 1
ПО ЦЕНТРАЛЬНОМУ ОТДЕЛУ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ НКПС
22 апреля 1934 года

Во исполнение шефских обязательств МОССХом и НКПСом в течение 1933 г. были командированы в первый рейс на основные железнодорожные линии до 60 советских художников, среди которых приняли участие в работе крупнейшие мастера советского изобразительного искусства.

Итоги творческих командировок показали чрезвычайно эффективные результаты первого рейса. Работа, проделанная художниками на транспорте, является конкретным доказательством сознательности, политически творческого отношения советских художников к задачам социалистического строительства. Работы художников в виде эскизов, этюдов, набросков, рисунков и картин показали, что в большинстве своем они действительно проникнуты основной сущностью транспортной тематики. Отмечая наряду с этим и недостатки в ряде картин, в виде недооценки в изображении транспорта, который на картине фигурирует как придаток, недостаточно освещена социалистическая реконструкция ж.-д. транспорта, недостаточно отмечены люди ж.-д. транспорта. Первый опыт привлечения художников для работы над транспортной тематикой показал, что при правильном подходе к нуждам и интересам художников можно добиться значительного и политического и художественного эффекта.

1. Объявляю благодарность Правлению МОССХ'а за проведение первого рейса и «Всекохудожнику» — за организацию просмотра.



Михайлов, С.

Портрет ударника т. Аникина

2. Премиировать за лучшее качество работ и примерное проведение общественной работы на транспорте художников:

1. Ф. К. Лехт — патефоном и фотоаппаратом.
2. В. С. Сварог — радиоаппаратом.
3. П. А. Радимова — патефоном и фотоаппаратом.
4. Н. М. Никитина — радиоаппаратом.
5. И. Г. Дроздова — путевкой в санаторий.
6. Кукрыниксов (худож. Крылова, Соколова и Купрянова) — патефонами и часами.
7. В. Н. Перельман (МОССХ) организатора «первого рейса» и просмотра — радиоаппаратом.
8. Тов. Аксельрод (газ. «Гудок») организатора «первого рейса» и просмотра — часами.

3. Поручаю ЦОКУ приобрести ряд картин художников, согласно моим указаниям и приступить к организации второго рейса художников, привлекая с этой целью к проведению рейса Московский и Ленинградский областные союзы художников и «Всекохудожник», составив маршруты командировок и представив мне тематический план.

Нач. Цехада Арт. Халатов.

В. СВЕРДЛОВ

ВТОРОЙ РЕЙС ХУДОЖНИКОВ

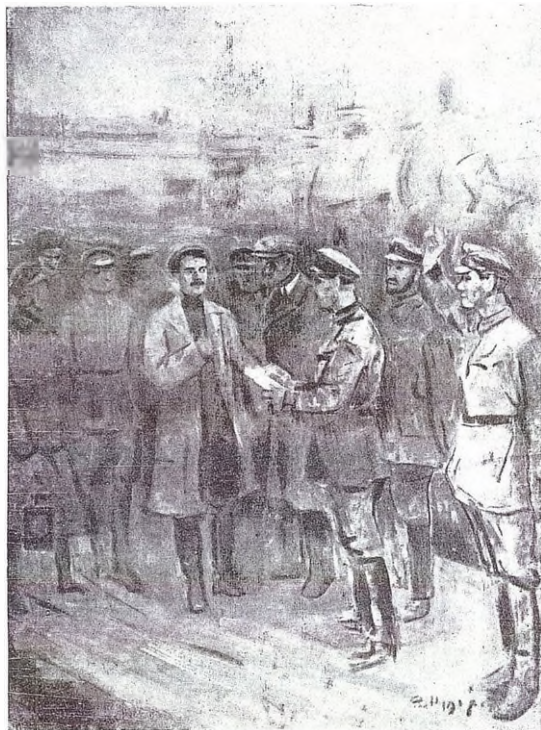
Второй рейс художников по железнодорожному транспорту должен отличаться от первого более глубоким анализом и показом всех многообразных происходящих и намечающихся процессов в различных отраслях ж.-д. хозяйства.

Показ железнодорожного транспорта должен проходить на фоне общего творческого процесса, происходящего в стране, и таким образом, чтобы не было изолированности культурного роста человека и т. д. Сочетание этих именно двух процессов — материального и культурного роста человека является необходимым и обязательным условием.

Художник должен показать рост технической оснащенности железнодорожного транспорта в различных отраслях ж.-д. хозяйства, резко подчеркнув, что эта реконструкция ж.-д. транспорта является частью завершения технической реконструкции всего народного хозяйства.

Показ основных элементов реконструкции ж.-д. транспорта, как, например, мощного паровоза «ФД», должен быть сделан таким образом, чтобы была совершенно очевидна и ясна мощь и сила поступательного движения социалистической техники.

При этом необходимо, как обязательное условие, достижение правильной зарисовки всех технических деталей. Надо иметь в виду, что в первом рейсе в ряде картин давалось неправильное с точки зрения техники оформление.



Модоров, Ф.

Тов. Андреев на линии

Все сказанное в отношении паровоза «ФД» может быть отнесено к паровозу «ИС», электровозу, тепловозу, мотоповозу, к вагонам, автосцепке, автоблокировке и т. д.

Показывая рост нового железнодорожного строительства, художник должен при этом показать влияние и роль этого строительства на развитие производительных сил районов, культурного и хозяйственного роста национальных областей и т. д. и вместе с тем надо учитывать, что транспорт является материальной основой связи города с деревней, и поэтому надо показать его роль и значение в деле уничтожения противоположности между городом и деревней. Далее, развивая эту мысль, должно также показать роль транспорта в укреплении совхозов и колхозов и во всем огромном движении по реконструкции сельского хозяйства.

Нет ничего хуже, когда железнодорожник будет смотреть картины, на которых не будет технически грамотного и правильного оформления всех деталей.

И поэтому вся эта огромная работа, которая предстоит второму рейсу художников по железнодорожному транспорту, требует огромной помощи и содействия научно-инженерных сил страны. Систематическая консультация, ознакомление художников со всеми техническими деталями и достижениями до оформления их художником и в процессе оформления является обязательным условием.

ВЗАИМООБЯЗАТЕЛЬСТВА ХУДОЖНИКОВ И НКПС

Опыт первого рейса художников на транспорт показал, что на местах командированные художники встречали не всегда достаточно внимательное, деловое отношение организаций. С другой стороны сами художники в некоторых случаях командировкой воспользовались формально, не проявив ни инициативы, ни особой заинтересованности в ее наибольшей как художественно-творческой, так и общественно-политической эффективности. Учитывая это, НКПС, МОССХ и художники выработали взаимные обязательства, выполнение которых будет способствовать наиболее полноценному выполнению художественно-политических задач рейса художников на транспорт. В основном художники и НКПС пришли к следующему соглашению: все командированные на транспорт художники обязуются являться в командировке от одного до двух месяцев каждый, собрав на месте необходимый им материал в виде зарисовок, этюдов, эскизов и т. п. для представления к 15/III — 1935 г. в законченном виде художественных произведений на выбранные им темы о железнодорожном транспорте.

На месте своих командировок художники обязуются оказывать необходимое содействие местным культурным организациям в виде консультации изо-самодельным кадрам, показа своих работ для общественного просмотра, помощи в организации изобразительных и т. п.

НКПС в свою очередь обязуется предоставлять художникам техническую консультацию по вопросам, связанным с разработкой ими того или иного тематического задания.



Никонов, Н.

На дежурство

ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН 2-го РЕЙСА ХУДОЖНИКОВ НА Ж.-Д. ТРАНСПОРТЕ В 1934 ГОДУ

1. Реконструкция ж.-д. транспорта.

Показывая отдельные моменты ж.-д. транспорта, надо дать их на фоне общей социалистической реконструкции и роста народного хозяйства. Показать связь задач реконструкций транспорта с требованиями растущего народного хозяйства. Показать гигантский объем грузопотоков, их быстроту, темпы жизни, пассажирское движение и т. д.

а) Мощные паровозы ФД и ИС.

Красный Лиман, Луганск.

- 1) Показать контрасты «нормального» дореволюционного времени паровоза ОВ с современным ЭМ и основной единицы товарного паровозного парка второй пятилетки ФД — по скорости, силе тяги и как конечный результат увеличение провозной способности дорог.
- 2) Механизация обслуживания и облегчение труда бригад паровозов ФД и ИС по сравнению со старыми типами паровозов.

б) Электрификация Северная жел. дор.

- 1) Роль, значение, контрасты с паровозом.
- 2) Электротяговые подстанции и их влияние на прилегающие окрестности.

в) Электровозы и моторные вагоны. Северная ж. д.

- 1) Работа электровоза на крутых подъемах с тяжелыми составами.



Радимов, П.

Пейзаж

- 2) Работа электровозов в тоннели. Закавказск. ж. д.
- 3) Общий вид электродепо и ремонт электроподвижного состава.
- г) Тепловозы. Ср. Азиатск. ж. д.
- д) Мотовоз и автомотрисса. Все дороги.

II. Новое строительство железных дорог. Москва-Дзунбасс.

- 1) Пример быстроты строительства.
- 2) Окраина обогащается. Боровое—Караганда.
- 3) Строительство ж.-д. в дореволюционное время.
- 4) Постройка новых мостов.
- 5) Установка кессонов.
- 6) Социалистические поселки.
- 7) Заводы — молжерж, сажерж, пролетарский и др.

III. Эксплуатация ж.-д. транспорта.

- 1) Образцовая посадка в вагоны. МББ.
(бригада Маруси Орловой).
- 2) Плохая, неорганизованная посадка в пассажирские поезда.
- 3) Быт нового вокзала (комната отдыха, комната для детей, радио и пр.). Северный вокзал
- 4) Труddисциплина, эпизод с машинистами Томке и Яковлевым и другие Сев. М.-Курск. ж. д.
- 5) Диспетчер—командир движения (Кугафин—кутафинцы).
- 6) Начальник станции — хозяин станции.
- 7) Хлеб дружат (показ периода усиленных перевозок хлеба—работа элеватора. Северн. Кавказ, Украина).
- 8) Хлопок дружат (тоже самое). Ср. Азия.
- 9) Нефть идет (маршруты с цистернами). Закавказск.
- 10) Маршруты с углем. Донец. Екатер.
- 11) Охрана груза—охрана соц. собствен. Все дороги.
- 12) Сторож переезда. Все дороги.
- 13) Часовой у моста, у тоннеля.
- 14) Новый быт вагона.
- 15) Борьба со взяточничеством.

- 16) Заводы—цеха станций, под'ездных путей «депо транспорта — депо всей страны».

IV. По вагонам:

- 1) Вагон большегрузный крытый товарный.
- 2) Гондола, как основной тип открытого подвижного состава на 2-ую пятилетку.
- 3) Новый 25 метровый пассажирский вагон.

V. Связь на жел. дорогах:

- 1) Линейно-путевая связь помогает улучшать состояние пути.
- 2) Закрытие перегона во время работ на пути.
- 3) Связь оставшегося в пути поезда со станцией.
- 4) Разрушение телегр.-телеф. линии гололедом.
- 5) Реконструированная телегр.-телефонная линия.
- 6) Механизованная сортировочная горка.
- 7) Сопоставление двух систем управления стрелками и сигналами не централизованными и при электрической централизации.
- 8) Автоблокировка однопутного участка и ее преимущества.
- 9) Капитальный ремонт т/т линий.

VI. Изобретательство на транспорте.

- 1) Тормаз Матросова.
- 2) Тормаз Казанцева.
- 3) Новый способ укладки пути инж. Чижова.

VII. История революционного движения на транспорте.

VIII. Герои ж.-д. транспорта.

IX. Ударники. Ударник сталинского призыва на транспорте, как организатор под'ема транспорта, ведущий за собой отстающих. Показ ударников на производстве или в каком-либо ярком эпизоде.

X. Нацмены железнодорожники.

XI. Быт железнодорожника.

- 1) Новые поселки железнодорожников.
- 2) Организованный отдых (дом отдыха).

- 3) Квартира ж/дорожника.
- 4) Жизнь в вагоне на полустаиках.
- 5) Санатории, больницы.
- 6) Детские сады, детские ясли.

XII. Подготовка кадров.

- 1) Втузы (учеба, производственная мастерская).
- 2) Техникумы (производственная мастерская).
- 3) Школы ФЗУ (производственная мастерская).
- 4) Курсы подготовки рабочих массовых профессий.
- 5) Специальные школы.

XIII. Техпропаганда и техучеба на транспорте.

- 1) Сдают техминимум.
- 2) Технический кружок за учебой.
- 3) Социалистический технический экзамен.
- 4) На буксир отстающих в техучебе.
- 5) Я сдал техэкзамен на отлично.

XIV. Политотделы на ж.-д. транспорте.

- 1) Нач. политотдела проводит собрание.
- 2) Проработка решений ЦК ВКП(б) о транспорте.
- 3) Политотделы на производстве.

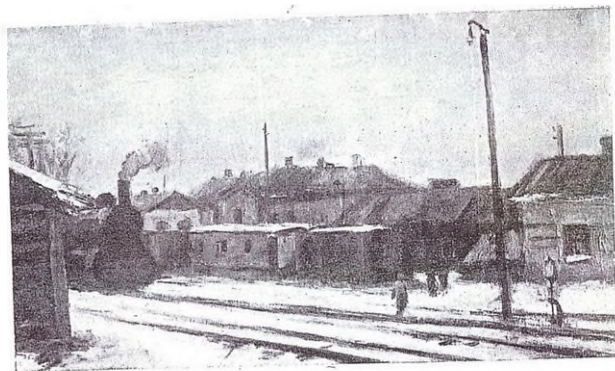
XV. Коммунисты организаторы на ж.-д. транспорте.

XVI. Комсомольцы энтузиасты — образцовые участки.

УЧАСТНИКИ 2-го РЕЙСА

по Москве:

- | | |
|-------------------|------------------|
| 1. Аксельрод. | 26. Ражин. |
| 2. Антонов. | 27. Ромадин. |
| 3. Белянин. | 28. Савицкий. |
| 4. Бубнов. | 29. Сварог. |
| 5. Веселовский. | 30. Тихомиров. |
| 6. Вялов. | 31. Христенко. |
| 7. Денисовский. | 32. Хвостенко. |
| 8. Добрынин. | 33. Черемных. |
| 9. Кацман. | 34. Шегаль. |
| 10. Корыгин. | 35. Шестопалов. |
| 11. Н. Котов. | 36. Яковлев Б. |
| 12. П. Котов. | 37. Пчелин. |
| 13. | 38. Эон. |
| 14. Кукрыниксы. | 39. Эльский. |
| 15. | 40. Павлов И. |
| 16. Кузнецов. И. | 41. Герасимов А. |
| 17. Куприн. | 42. Лобанов. |
| 18. Лехт. | 43. Дени. |
| 19. Львов. | 44. Берингов. |
| 20. Моравов. | 45. Мешков В. В. |
| 21. Никонов. | 46. Аддиванкин. |
| 22. Нюрнберг. | 47. Бакшеев. |
| 23. Перельман. | 48. Пшеничкиков. |
| 24. Покаржевский. | 49. Зенкевич. |
| 25. Радимов. | 50. Люшин. |



Соколов (Кукрыниксы).

На путях

По Ленинграду:

- | | |
|----------------|------------------|
| 1. Дроздов. | 7. Кудрявцев. |
| 2. Челцов. | 8. Рылов. |
| 3. Неймарк. | 9. Авилос. |
| 4. Михайлов. | 10. Бродский. |
| 5. Владимиров. | 11. Дормидонтов. |
| 6. Смукович. | 12. Зверев. |

СОДЕРЖАНИЕ СБОРНИКА

1. Итоги 1-го рейса художников на ж.-д. транспорте.
А. Халатов.
2. Проблема транспортной тематики в изобразительном искусстве.
В. Перельман.
3. Участники 1-го рейса и представленные ими работы.
В. Свердлов.
5. Распоряжение т. Халатова.
6. Второй рейс художников.
4. Приобретено НКПСом.
7. Взаимные обязательства художников и НКПС.
8. Тематический план 2-го рейса.
9. Участники 2-го рейса.
10. Иллюстрации.

СПИСОК ХУДОЖНИКОВ, ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПРИГЛАШЕННЫХ НКПС ДЛЯ УЧАСТИЯ ВО 2-м РЕЙСЕ

Московские художники

- | | |
|-----------------|--------------|
| 1. Дейнеко О. | 6. Кокорекин |
| 2. Долгоруков | 7. Моор |
| 3. Доброковский | 8. Пинус |
| 4. Донской | 9. Сенькин |
| 5. Захаров | 10. Трошин |

Ленинградские художники

- | | |
|--------------|-------------|
| 1. Апостоли | 3. Загоскин |
| 2. Деспальдо | 4. Шабанов |