

А было время, когда он не просто висел, но и за что-то агитировал. Причем тексты эти, намалеванные на деревянных и металлических щитах аршинными буквами, ложились в память не хуже, чем нынешняя телевизионная реклама «Дирола» с ксилитом или печенья «Бартонс». Ну кто, скажем, не помнит знаменитого (взятого, кстати, из классики отечественной литературы): «Партия — ум, честь и совесть нашей эпохи!»? Или: «За детство счастливое наше спасибо, родная страна!»?

2 МАГНИТОГОРСКИЙ МЕТАЛЛ

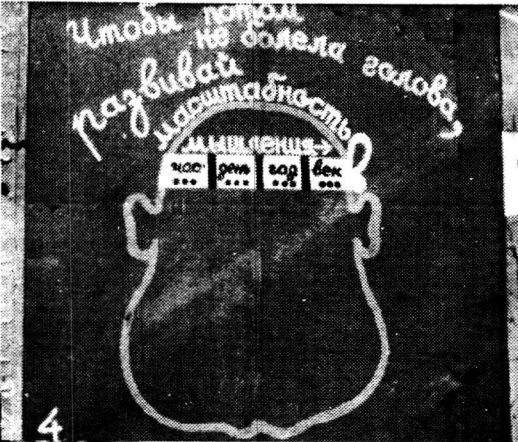
Изменились времена — сменились нравы. От «тех» времен сохранилась в моей библиотеке книжечка под названием «Словарь по партийному строительству». Честно говоря, что такое это самое «партийное строительство», до сих пор не знаю, хоть, помнится, даже дисциплина такая на факультетах журналистики преподавалась и сдавалась. Нашему курсу читал ее кинорежиссер-документалист, бывший по обязанности каким-то партсекретарем, а по призванию — человеком. Наверное, поэтому из его лекций мы больше запоминали рассуждения о коллективизме и ин-

ков или боевых самолетов.

Раньше наглядная агитация в виде ее несомненной социально-политической значимости подвергалась на комбинате постоянной заботе и курировалась со стороны парткома и профкома. Первый нынче отсутствует в связи со сменой политических ориентаций; второй, по словам

мышления? То ли больного слоненка (вид сзади), то ли бракованную эмальную посуду... А если это все же голова масштабно мыслящего руководителя, то интересно, в каком кабинете очередной «выпускник ВХУТЕМАСа» нашел для нее натуру.

Щит, расположившийся по соседству, точно со времен прежних хо-



звев не знает ни кисти, ни краски. И лишь самый упорный разберет среди облупившихся пропеллинов надпись: «Некоторые рекомендации, для ответственных работников, по охране окружающей среды и рациональному использованию (чего-то там такого)». Пунктуацию оригинала мы решили соблюсти точно.

Причем подобное можно находить бесконечно, не прилагая к поискам особых усилий. На автострате, что идет от пятой проходной мимо доменного цеха, наткнувшись на запыленный и прокопченный призыв: «Пристигая к работе, обязательно требуйте инструктаж!» К кому он обращен и для кого предназначен? Для рабочего? Так кто ж ему, родимому, без предварительного инструктажа по технике безопасности пропуск на территорию ММК выдаст? А если это написано для работников бюро пропусков, так они сидят совсем в другом месте — отсюда не то что щит, грузовиков снующих поблизости от него, не разглядеть... Или: «Работай только исправным инструментом». А что, работать неисправным, в принципе, возможно?..

В общем, начались мы многого, бродя с фотокорреспондентом по промплощадке. Но не поумнели от этого ни на йоту. А каково приходится тем, кто видит это ежедневно? Что происходит с их сознанием? Наверное, для тех, кто начинает слегка терять после такого специфического «гипноза» ориентацию во времени, развесил кто-то на придорожных столбах металлические щитки, раскрашенные под нынешний государственный флаг России. Помните, дескать, где живете, и ничему не удивляйтесь.

А народ и не удивляется. Просто, устав от бесхозной наглядной агитации, он создает свою, новую, разрисовывая ею свободные от офиса заборы. И вот тут автора точно не найти. Зато уж рисуют и пишут от души, смачно, надолго и... к сожалению, нецензурно!..

В. ЗАСПИЧ,
В. МАКАРЕНКО (фото).

Дело убыточное

До августа 1993 года трамвайное движение в нашем городе обеспечивал металлургический комбинат. Прошло три года с тех пор, как трест «Электротранспорт» стал самостоятельным предприятием, и лучшей оценкой его работы является статистика: по качеству этого вида транспортных услуг Магнитогорск занимает четвертое место среди городов России.

Бывшее подразделение ММК теперь решает свои проблемы собственными силами. Городской транспорт — дело убыточное, и расходы в большей степени легли теперь на городской бюджет. А точнее на тех, кто платит местные налоги. С пассажиров удается собрать лишь 20% от всех затрат (сдается, что примерно столько же пассажиров оплачивают проезд, не дожидаясь контролеров). В денежном выражении это составляет около 1,5 млрд. рублей в месяц. Причем цена билета включает только 30% себестоимости проезда одного пассажира.

В городской казне не густо, и изыскать удается лишь средства, без которых трамваи просто останавливаются. Для того, чтобы состояние путей и вагонов соответствовало не российским, а европейским стандартам, требуется в три раза больше.

Вряд ли горожане заметили, что в управлении трамваев сменилась вывеска. Но сами трамвайщики за три года испытали все прелести российского рынка. Руководитель треста «Электротранспорт» Сергей Федорович Мирошкин был назначен на эту должность еще в то время, когда трамвайное ведомство относилось к комбинату — ему есть с чем сравнивать.

В те времена многие вопросы решались проще, — считает он. — Со стороны руководства комбината мы никогда не встречали отказа в отношении ремонта подвижного состава — деньги для этого находились всегда. Но самостоятельность, полученная при организации треста «Электротранспорт», позволяет решать все хозяйственные вопросы, не дожидаясь разрешения «сверху». Теперь мы сами решаем, купить ли нам, условно говоря, новый трамвай или компьютер, без которого тоже не обойтись.

Благодаря комбинату в нашем городе появилось 150 км трамвайных путей и 400 единиц подвижного состава. Но после выхода из состава ММК у нас были трудности с ремонтом оборудования, поскольку все ремонты раньше производили в цехах комбината. Теперь это стоит денег. В нашем депо было два станка, с тем мы и остались.

Сократить затраты тресту удалось благодаря внедрению новых технологий. На участке по восстановлению деталей сломанные запчасти приводят в рабочее состояние, что значительно дешевле, нежели покупать новые.

Отдел технического контроля проверяет состояние каждого вагона перед его выходом на линию. Быть может, благодаря этому в уже упомянутой статистике по некоторым позициям Магнитогорск опередил все российские города. В частности, продолжительность работы одного вагона у нас составляет 16 часов в сутки, в то время как у других — не более 10. Наши трамваи — самые быстрые во всей России, а скорость зависит не столько от любви вагоновожатых к быстрой езде, сколько от технического состояния путей и трамваев.

И все же среди горожан наверняка найдутся те, кто считает, что трамвай у нас «ходят» кое-как. Что же, господа скептики, сравните — интервал движения между вагонами одного маршрута составляет 17—20 минут. На 1, 7, 17 и некоторых других маршрутах и того меньше.



В Германии вам пришлось бы ждать трамвай ничуть не меньше. Есть, правда, одно «но» — у немцев трамваи ходят точно по расписанию, а потому нет необходимости подолгу ждать на их остановке. Просто надо быть такими же пунктуальными, как трамвай. У нас же, кроме особенностей русского характера, есть и другие причины нарушения графика движения. Состояние путей далеко от идеала — бесчисленные переезды, на которых автомобильный транспорт может надолго задержать вагон. Не говоря уже об авариях, как с участием трамвая, так и без него. В последние годы машин в Магнитогорске стало больше, а некоторые участки городских дорог весьма располагают к столкновениям. Подобных переездов в Европе уже не осталось, у нас же и других хлопот хватает. Движение трамваев может надолго остановить машина с негабаритным грузом, которая просто-напросто порвет сети, как это было недавно на Северном переходе, и скроется в неизвестном направлении.

Трест «Электротранспорт» установил систему автоматического регулирования движения (САРД), которая позволяет контролировать соблюдение графика трамвайного движения. Диспетчер ставит оценку каждому водителю. Те из них, кто по старой привычке простоял в депо, а потом пытается «догнать график» (тем самым создавая аварийные ситуации на дорогах), получают плохие «оценки». И в результате не получают денег — этот рейс не оплачивается. Наказывают рублем здесь жестко.

Не так давно в вагонах появились новые сиденья — из пластмассы. Не знаю, как другие, но я от них не в восторге. На память почему-то приходит железная посуда в общепите — так же казенно и неуютно. Такой вот «строгий режим». Причина проста — ремонт мягких сидений, которые шпана режет с завидным упорством, требует немалых средств. Пришлось экономить — закупили пластмассовые. И теперь, по мере того, как мягкие сиденья при помощи шпанат будут выбывать из строя, на смену им установят жесткие. При том, что зимой удастся отапливать лишь половину всех сидений, надо думать, некоторой части горожан, а точнее, некоторым частям их тела, будет жалко.

В перспективе треста — строительство трех подстанций, необходимых для повышения устойчивости движения и полного обогрева всех вагонов, строительство трамвайной линии на улице Труда: южные районы города развиваются стремительно, и проблема транспорта на «выселках» стоит остро. Жители этого района давно уже наблюдают, как брошенные до лучших времен рельсы зарастают бурьяном. Возможно, работы будут завершены до конца 1997 года.

А в самой отдаленной перспективе (даже приблизительную дату назвать невозможно) в нашем городе появится троллейбус. Недаром ведь в названии треста — «Электротранспорт» — такая перспектива предусмотрена. Менять вывеску еще раз, надо надеяться, не придется.

Александр ПРОСКУРОВ,
пресс-служба АО ММК.

Висит лозунг на заборе

дивидуально в человеческом сознании, чем схемы структурного подчинения низших органов партийной власти высшим.

Не помню, что говорилось на тех занятиях о роли наглядной агитации в жизни СССР. Знаю только точно, что все эти щиты, планшеты и плакаты, украшающие наш повседневный быт, были придуманы когда-то не зря, и что характерные для них «наглядность, образность, художественная выразительность», действительно, оказывают «прямое воздействие на сознание и чувства людей». Просто каждое время не должно лениться вносить в них что-то свое, новое, чтоб не притуплялась острота восприятия. Цитаты, как вы догадываетесь, взяты из того словаря, потому что не устарели до сих пор, а соображения — из личной практики.

До сих пор ведь не ушли из нашей жизни ни политический плакат, ни лозунги, ни даже стенды показателей трудовых достижений и Доски почета. Только вот из того, что вывешено сегодня на промплощадке АО ММК, пожалуй многое да пообветшало, а чье дело все это обновлять морально и физически, выяснять оказалось почти так же трудно, как раньше узнать точную цифру выпускаемых в стране тан-

его председателя В. З. Близиюка, прямого отношения к стендам передовиков и трудовых показателей больше не имеет. Концы же следует искать где-то в районе непосредственного формирования социальных программ АО ММК. А между тем, идейное содержание того, что можно прочесть, шагая по пыльным дорогам комбината в очередной цех, практически, с «тех» давних, времен не изменилось.

Поэтические цитаты, воспевающие свободный труд свободного человека — еще куда ни шло. Хотя отечественную поэзию наш человек таким образом усвоит. Но какую интеллектуальную самооценку мы представлять, например, лозунг, долгое время красовавшийся над головами спешащего в цеха рабочего класса: «Окончить смену без производственной травмы — дело чести каждого трудящегося!»? Как говорится, за точность цитаты не ручаемся, но подлинность смысла гарантируем: вернулся домой цел и невредим, значит достоин почета и уважения. Хотя почему не покатиться во время смены является именно делом чести, а не кровной заинтересованности любого нормального человека, никто не объяснял. Где конкретно был вывешен этот шедевр агитационно-массовой работы, сейчас не припомню.

Во всяком случае, объектив нашего фотокорреспондента почему-то на него в этот раз не наткнулся. Возможно, его успели снять вовсе, а может, заменили более современным: «Очень просим пап и мам, чтоб работали без травм». Коротко, доходчиво и главное — сразу же бьет по самым интимным струнам души. Совсем как в старые добрые партийные времена, когда дети считались «нашим богатством».

Не менее «остроумно» решен и другой образец: вывешенный между столовой №6 и ЖДТ. Никто может точно объяснить, что хотел изобразить художник под «глубокомысленным» наставлением: «Чтобы потом не болела голова, развивай масштабность



На снимках:
что бы это значило?

Спешите за продуктами

В магазины благотворительного фонда «Металлург» для пенсионеров и инвалидов АО ММК поступила новая партия продуктов:

- конфеты Самарской фабрики: карамель, батончики, ирис;
- гречка, горох, макаронные изделия;
- жир, маргарин, майонез, масло сливочное, сыр;
- колбасные изделия, тушенка говяжья, чай, кофе, какао, вода минеральная;
- сахар-песок по цене 140 тыс. рублей за мешок с бесплатной доставкой по желанию.

Ждем вас в магазинах «Милосердие» (К. Маркса, 121) и «Ветеран» (пр. Сиреневый, 12).