

ОТ ОСНОВ ПРАВА ДО ИНФОРМАТИКИ

С 1983 года на комбинате действуют курсы по подготовке специалистов, зачисленных в резерв на замещение вакантных должностей начальников цехов и их заместителей.

Курс подготовки состоит из теоретических и практических занятий, после завершения которых будущим руководителям предоставляется возможность применить полученные знания на практике во время стажировки в цехах ММК и предприятиях отрасли.

В течение полугодия специалисты, освобожденные от основной работы, изучают экономическую и финансовую стороны деятельности предприятий и цехов, охрану и организацию труда, основы кадровой работы, постигают правовые и социальные проблемы руководства коллективом. Кроме того, будущим руководителям преподаются основы технологии производства, особенности эксплуатации технологического оборудования и организации его ремонта.

С тех пор, как начали действовать курсы по подготовке резерва, их закончили 77 специалистов, из которых 66 уже успешно управляют коллективами цехов. А накопленный за прошедшие пять лет опыт открытия курсов был использован при подготовке специализированной группы, сформированной в 1988 году из резерва на должности руководителей меха-

послужб технологических цехов.

В настоящее время для улучшения подготовки кадров будущих руководителей обязательным разделом программы стало изучение средств информатики и вычислительной техники. Введена стажировка не только на предприятиях отрасли, но и на заводах — изготовителях оборудования или научно-исследовательских институтах в течение 2—3 недель после окончания теоретических занятий.

С нынешнего года на курсах вводится этапная подготовка резерва. В связи с этим на них будут обучаться по специальностям и руководители среднего звена: старшие мастера, начальники отделений и участков. Обучение этой категории резервистов предусмотрено начать по индивидуальным планам, рассчитанным на 3—4 года. Во время обучения курсанты будут переводиться из цеха в цех для более полного и активного усвоения производственных и управленческих функций и связей.

Направление специалистов, зачисленных на замещение соответствующих должностей, рекомендовано осуществлять по согласованию с советами трудовых коллективов. Окончательный отбор в группы подготовки резерва будет производить отдел кадров комбината по результатам психологического тестирования.

В. СНЕЖКО.



Среди двадцати двух сталеварских бригад второго мартеновского цеха, завершивших минувший год со 100-процентным выполнением заказов и имеющих на своем счету тысячи тонн сверхпланового металла, называют коллектив бригады сталевара десятой мартеновской печи под руководством Сергея Петровича СЕМЧУКА.

За многие годы работы Сергей Петрович стал признанным мастером огненной профессии, хорошо знающим секреты производства. Он умело использует возможности агрегата и добивается высоких производственных показателей, не раз занимал призовые места в социалистическом соревновании. Только за минувший год его сталеварская бригада выплавляла дополнительно к заданию 1500 тонн стали и при этом сэкономила около 1400 тонн чугуна.

Уважают Сергея Петровича в коллективе: он хороший наставник молодежи, умело передает ей свой большой опыт.

Фото Н. Нестеренко.

Навстречу 60-летию Магнитогорска. Страницы истории

В первый год строительства Магнитки народ валил на стройку со всех сторон. Жилья не хватало, и прямо на территории завода, «под носом» каждой строительной организации возникали целые поселки. На работу ходили пешком.

Но по мере роста населения возникали поселки, находящиеся в трех—четыре и более километрах от стройплощадки. Возникла проблема доставки людей к месту работы. Своеобразным городским транспортом стали лошади и грузовые автомашины. Кстати, в сентябре 1930 года в Магнитогорске появились и первые правила уличного движения, регламентирующие предельную скорость для грузовых автомашин 20 км/час, для легковых машин и велосипедов — 25 км/час.

Летом 1931 года управление строительством «Магнитострой» заключило с акционерным обществом «Коммунастрой» договор, согласно которому оно должно было составить проект механизированного пассажирского транспорта. Проведенные исследования показали, что до 1937 года потребность населения в транспорте может быть полностью удовлетворена двумя видами: трамваем и автобусом. Скорость движения транспорта должна была быть такова, чтобы время на проезд из любой части города на завод или другое место работы не превышало 30—35 минут. Предполагалось установить маршруты с таким расчетом, чтобы была возможность попасть из одной части города в другую или на любую производственный объект лишь с одной пересадкой. Договором предусматривалось к концу 1932 года начать эксплуатацию первой очереди трамвайной линии.

А пока суд да дело, рабочим приходилось ходить на большие расстояния порой по глубокой грязи. Поэтому такой тревогой звучит телеграмма от 9 октября 1930 года Магнитогорского горсовета Моссовету с просьбой о передаче автобусов Магнитогорску:

«...в распоряжении Магнитогорского горсовета нет ни одного своего автобуса, до сих пор не обеспечивается регулярное нормальное сообщение между участками, лежащими в 10—12 км, поселками, заселенными рабочими, служащими и их семьями, что крайне тяжело отзывается на работестройки, учреждений и горсовета. Крайне плохо будет в холодное время, особенно в отношении школьников. Поэтому пленум Магнитогорского горсовета, обсудив этот вопрос, обращается к вам с просьбой помочь в этом деле...»

Первые два автобуса, как пассажирский вид транспорта, появились лишь год спустя, 14 июня 1931 года и за 10 дней работы перевезли 16200 человек.

До 1934 года в городе помимо грузового, автобусного и грузового использовался еще один вид транспорта — заводская железная дорога, по которой курсировало 4 пары пассажирских поездов. Это было большим подспорьем в решении транспортной проблемы. Однако в 1934 году заводоуправление отказалось обслуживать население города пассажирскими поездами. Этот факт заставил горсовет

немедленно решить вопрос о строительстве трамвайной линии, который до сих пор из-за нехватки средств откладывался.

В январе 1934 года управлением комбината была создана для проектирования и строительства организация «Трамвайстрой».

Первая очередь трамвая строилась невыносимо долго. Много времени ушло на выбор трассы. Одни предлагали, чтобы трамвай прошел от Щитового городка, мимо Соцгорода, к гор-

телище трамвайной линии, Денискин — профорг Трамвайстрой.

Однако радостный день пуска трамвая омрачил тот факт, что по трамвайным путям могло ходить всего два вагона, тогда как их требовалось не менее шести.

В день пуска трамвая на страницах газеты «Магнитогорский рабочий» появилось письмо прокатчиков наркомтяжелой промышленности тов. Орджоникидзе:

«Товарищ Сергей! 18 января Магнитогорск празднует пуск трамвая. Для нас это большой праздник. Вы были у нас и знаете, как много для нас означает пуск трамвая. Из дому приходится выходить за 2 часа до работы, а то и больше, нервы изрядно потрепаны, пока попадешь в автобус. После семи месяцев работы трамвая, наконец, готов. Но праздник у нас получается не полный: кучный. И не только потому, что построена лишь первая очередь — от Соцгорода до заводоуправления и не все рабочие будут обслужены трамваем, а потому что Магнитогорску дали всего два моторных вагона. И опять, пока дожدهмся трамвая, будем стоять не меньше чем полчаса, а то и больше, и каждое место в трамвае будет браться в бою. Мы просим вашей помощи, тов. Орджоникидзе...»

В этом же году трамвайная линия была удлинена еще на 2 км до Доменинского городка. За 1935 год трамваем перевезено 964,8 тыс. человек, а за 10 месяцев 1936 года — 1002,3 тыс. человек. Но трамвай не удовлетворял потребности населения в перевозках. И хотя автобусный парк к этому времени значительно вырос (29 автобусов) и работал с полной нагрузкой, и он не решал транспортной проблемы.

Из докладной записки председателя горсовета А. Анохина в Совнаркоме РСФСР от 22 июня 1936 года:

«По вопросу строительства трамвая приходится отметить следующее: при общем населении города в настоящее время в 225 тыс. человек мы имеем только один маршрут трамвая (Кировский р-н—Вокзал) и то доведенный лишь до Доменинского городка, или до 8 км. Таким образом, чтобы добраться до вокзала, половину дороги население вынуждено ездить трамваем, вторую часть пути — автобусом (неизбежная пересадка).

Просим СНК РСФСР ускорить разрешение этого вопроса, т. к. неприятие решений мер по форсированному строительству трамвая в Магнитогорске в 1936 году чревато серьезными последствиями».

Строительство второй очереди пути до вокзала началось было только в 1939 году и закончено в 1940. Длина трамвайного пути выросла до 20,1 км, 26 вагонов перевозило ежегодно 25370,8 тысячи пассажиров.

Автобусный парк к 1940 году увеличился до 37 автобусов (29 из них принадлежали ММК), одновременная вместимость которых составила 736 человек. Основные маршруты автобусного движения: Кировский район—вокзал, заводоуправление — горнорудное хозяйство, заводоуправление — Среднеуральск и др.

В 1940 году по городу курсировало 4 такси.

Почти 60 лет минуло городу, а транспортная проблема не исчезла. Теперь, в период перестройки, в период критического анализа прошлого, думается, что перемены коснутся и этой стороны нашей жизни.

Н. ЩЕПЕТКИНА,
старший методист Магнитогорского госархива.

Редакторам стенгазет, политинформаторам

ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ СССР — постоянно действующий законодательный, распорядительный и контрольный орган государственной власти СССР. В отличие от действующего пока Верховного Совета СССР новый орган с тем же названием, структура и функции которого раскрыты в проекте Закона об изменениях и дополнениях Конституции СССР, намечается избирать Съездом народных депутатов СССР из числа его депутатов, Верховный Совет СССР будет избираться тайным голосованием и подотчетен Съезду народных депутатов СССР. В составе Верховного Совета предполагается две равноправные и равные по численности палаты — Совет Союза и Совет Национальностей. Общая численность Верховного Совета СССР составит 422 депутата. Съезд народных депутатов СССР ежегодно будет обновлять до одной пятой части обеих палат. Каждая палата будет избирать Председателя палаты, на которого возлагается руководство ее заседаниями и ведение вопросов ее внутреннего распорядка, и двух его заместителей. Совмест-

Верховный Совет СССР

ные заседания палат будут вести Председатель Верховного Совета СССР, его первый заместитель, либо поочередно председатели Совета Союза и Совета Национальностей.

Верховный Совет СССР ежегодно должен будет созываться Президиумом Верховного Совета СССР на очередные — весеннюю и осеннюю — сессии продолжительностью, как правило, три-четыре месяца каждая. На XIX Всесоюзной партконференции подчеркивалась необходимость организовать работу сессий по-новому: избавить их от длинных речей и самоотчетов, заорганизованности и формализма. Они должны стать по-настоящему работающими, живыми — сопоставлять варианты предлагаемых решений, обсуждать поправки, дополнения, возражения.

Обе палаты избирают свои постоянные комиссии, могут создавать на паритетных началах комитеты Верховного

Совета СССР для разработки проектов законов, проведения в жизнь законов СССР и иных решений, принятых Съездом народных депутатов СССР и Верховным Советом СССР, предварительного рассмотрения и подготовки вопросов, относящихся к ведению Верховного Совета СССР, контроля за деятельностью государственных органов и организаций. Все это и означает, что Верховный Совет СССР станет постоянно работающим высшим органом государственной власти. Тем самым будет сделан новый шаг на пути демократизации наших высших государственных структур.

Принципиально должны измениться функции палат. Законы и решения по ключевым проблемам государственной жизни, как и прежде, будут после обсуждения их проектами приниматься членами обеих палат Верховного Совета СССР. Вместе с тем каждая из них сосредоточит свою деятельность на

рассмотрении прежде всего свойственных ей вопросов. Совет Союза, отражающий общественные интересы, потребности всех классов и социальных групп, — социально-экономического развития и государственного строительства, имеющих общее для всей страны значение; прав, свобод и обязанностей советских граждан; внешней политики; обороны и государственной безопасности СССР. Совет Национальностей, представляющий все национально-государственные и национально-административные образования страны, — социально-экономическое развитие республик, автономных областей и округов; национальной культуры и интернационального воспитания; обеспечения национального равноправия, интересов наций, народностей и национальных групп в сочетании с общими интересами и потребностями советского многонационального государства; совершенствования законодательства, регулиюще-

го национальные отношения. Законы СССР, постановления считаются принятыми, если за них проголосовало большинство членов палат.

Президиум Верховного Совета СССР организует работу Съезда народных депутатов СССР и Верховного Совета СССР, осуществляет некоторые представительские и другие полномочия, подотчетен Верховному Совету СССР.

Председатель Верховного Совета СССР — высшее должностное лицо Советского государства, представляющее Совет Советских Социалистических Республик внутри страны и в международных отношениях. Избирается Съездом народных депутатов СССР из числа народных депутатов СССР тайным голосованием сроком на пять лет и не более чем на два срока подряд. Он подотчетен Съезду и Верховному Совету СССР и может быть в любое время путем тайного голосования отозван Съездом народных депутатов СССР.