

**Ушедший** год был памятным не только для меня, но и для всей нашей железнодорожной семьи. Наш сын Юрий живет и работает в Ташкенте. В начале декабря Узбекская ССР и ее Коммунистическая партия отметили свое 60-летие. К этой знаменательной дате наш Юра, мастер строительного участка «Ташметростроя» и его товарищи приготовили отличный трудовой подарок: на год раньше намеченного срока с оценкой «отлично» сдали вторую линию метрополитена протяженностью 5,6 километра. Новый участок ташкентской подземки соединил центр столицы республики с железнодорожным вокзалом, с волнением мы с женой читали скучные строчки информации в газете «Правда», смотрели репортаж из Ташкента о победе метростроителей об открытии второй линии. Порадовались за сына, конечно, поздравили. Мы очень довольны, что сыновья продолжают

наше дело, что связали свою жизнь с железной дорогой. Второй сын Сергей — дежурный по депо на станции Орск. Моя жена, Мария Григорьевна, тоже всю жизнь проработала на железной дороге. Конечно, сегодня и скорости выше,

нею начало своей трудовой биографии — 1942 год. Тогда, если поезд за сутки проходил путь в 500—600 километров, это было хорошо. Составы были намного легче, короче. А посмотрите сегодня: *везем* лес, уголь, нефть, цемент,

— это веление времени. Вождение электропоездов, обслуживание электролиний требует четкой, согласованной работы от коллективов всех служб железной дороги, в том числе и от нас, путейцев. Мы должны использовать каждое нечас-

варными и пассажирскими поездами. Миллионы тонн народнохозяйственных грузов, сотни тысяч пассажиров перевозят они. Богата наша страна, хорошо мы живем, имея право на труд и учебу, на образование и отдых, на занятия творчеством и спортом. Все это завоевания Великой Октябрьской социалистической революции, победившего социализма, завоевания, которые Мы должны беречь и приумножать. Это наша общая обязанность и обязанность каждого советского человека.

1984 год был мирным годом, годом больших трудовых побед, новых открытий. Мне хочется, чтобы небо и 1985 года, года 40-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне, оставалось голубым.

**П. АЛЕКСЕЕВ,**

дорожный мастер пути,  
Герой Социалистического  
Труда.

## ПУСТЬ ОСТАЕТСЯ ЧИСТЫМ НЕБО

и техника быстроходнее, и условия работы значительно лучше. Но задачи и цели железнодорожного транспорта (теперь не только наземного, но и подземного) остались прежними: быстрое, с минимальными затратами доставлять по назначению пассажиров и народнохозяйственные грузы, четко соблюдать график движения поездов/ в отличном состоянии содержать технику, оборудование, железнодорожные пути.

Смотрю я часто на скоростные составы, и вспоми-

комбайны, автомобили. Длина состава достигает одного километра, а вес — от пяти до шести тысяч тонн. Такие тяжеловесные составы начали водить с переходом железной дороги на электрическую тягу. В связи с этим по всему отделению была проделана большая работа по установке специального оборудования, удлинению и расширению платформ.

Скорости стали выше, возросли мощности, пришел на службу железнодорожникам технический прогресс

тое «окно» в расписании движения поездов для ремонта путей, стрелочных переводов, скреплений. Ведь допуски на техническую готовность путей считаются в миллиметрах. Так что ошибаться нам нельзя: глаз должен быть острым, рука проворной, профилактические и текущие ремонты своевременными, иначе может случиться беда.

Мне всегда интересно наблюдать за напряженной жизнью железной дороги, за бегущими а разные концы Советского Союза то-