

# МЕТРО СТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

## НОВОСТИ

### УЛОЖЕНО БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ ПУТЕВОГО БЕТОНА

К 17 августа на втором пусковом участке Митинско-Строгинской линии путевой бетон уложен в общей сложности на 6903 метрах, что составляет 51 процент от полной длины тоннелей сдаваемого участка (13560 метров). В итоговом показателе отражены и 175 метров правой половины метромоста через Москву-реку, где в балластное корыто, обеспеченное соответствующей защитой, засыпается щебенка. А по бетону с августовским заданием лучше всего справляется участок Андрея Чижевского из СМУ-3. В правом перегонном тоннеле за станцией «Волоколамская» он забетонировал 277 метров при запланированных на месяц 530 метрах. Всего же в этом тоннеле уложено 1,28 км бетонного бетона, осталось – 358 метров. К отметке «1 км» в левом перегонном тоннеле, проложенном «Ловатом», подходит участок Ивана Ретюнского из ТО-6. С начала августа он уложил путевой бетон на 235 метрах (47 процентов плацона). До выхода в демонтажную камеру участку надо еще забетонировать 400 метров.

### ЗАКАНЧИВАЕТСЯ ДЕМОНТАЖ «ЛОВАТА»

Участок Виктора Попова из ТО-6, в начале августа завершивший проходку правого перегонного тоннеля в недрах макининской поймы, сразу же приступил к демонтажу механизированного тоннелепроходческого комплекса. К середине месяца уже извлечены из демонтажной камеры и переправлены на базу «Дубки» ротор «Ловата», передняя и средняя части щита. На очереди – технологические тележки. Строители скоро получат возможность приступить на месте выхода щита к сооружению камеры металлоконструкций.



Ротор «Ловата» подготовлен к транспортировке в Южное Бутово.

### ПОСЛЕДНИЙ «ШАГ» МЕТРОМОСТА

Монтажники Мостотряда № 4 еще в июле дотянули мостовые пролеты обеих половин метромоста до нулевой опоры, возведенной на левом берегу Москвы-реки. Осуществить тогда же присоединение мостовых конструкций к левой рампе мешало отсутствие последних секций. К середине августа они были доставлены в Москву из Воронежа, и монтаж метромоста завершился.

### ПРОХОДКА В НИЖНЕМ ПОДХОДИТ К КОНЦУ

Работающий в Нижнем Новгороде участок Сергея Мерзликина из СМУ-8 с помощью ТПМК «Ловат» уже проложил 1300 метров перегонного тоннеля метро. Запланированные на август 139 полупораметровых колец обеспечивают сбойку к 1 сентября. А проходчики идут даже с опережением графика. К 16 августа они уже выполнили мечтное задание на 71 процент.

## Они работают на пусковой линии

**Бригада Вячеслава Николаевича Мотянина из СМУ-4 ведет монтаж трехленточного эскалатора на вестибюле № 1 станции «Волоколамская».**

**Вячеслав Николаевич сравнительно недавно работает на Московском метрострое. Его переход в СМУ-4 из ремонтной службы Метрополитена состоялся четыре года назад. И уже в конце лета 2007 года начальник эскалаторного участка Дмитрий Владимирович Колесов назвал его как одного из лучших бригадиров.**

**Это было на большом наклоне «Трубной». Теперь Мотягину выпала честь монтировать первый эскалатор на втором пусковом участке Митинско-Строгинской линии.**



Фото А. Голова



## Творцы подземной пятиэтажки

ВЕСТИ СО СТРОЕК



**Бригадир А.А. Ларин:**  
«Здесь мы еще построим павильон».



**Верхний этаж вестибюля № 2 «Волоколамской» пока еще возвышается над уровнем засыпи.**

«Волоколамская» — станция мелкого заложения, строится открытым способом. Однако ее котлован, «посаженный» проектировщиками на лесопарковой окраине Митина, был вырыт в естественной ложбине. И разница между уровнями станционной платформы и тротуара Митинской улицы получилась весьма существенная. Поэтому наиболее близкий к улице вестибюль № 2 будет оснащен эскалаторами длиной более 30 метров.

Строит вестибюль СМУ-3, являющемся генподрядчиком по всему станциальному комплексу «Волоколамской».

Но так парадоксально сложилась ситуация, что раньше «хозяев» здесь смогли развернуться субподрядчики из СМУ-2, а потом и из СМУ-12. Основной объем грунта из котлована, включая платформенную часть, был взят еще в прошлом десятилетии. Тогда же и лоток на значительной ее длине был забетонирован, более того — обозначились основания целого ряда колонн.

Потом, правда, когда возобновилось финансирование, а проект был переделан, их пришлось срубать. Тем не менее, в конце прошлого лета СМУ-2 уже готовилось к бетонированию фигурного свода над платформой, что примыкает к вестибюлю № 1. А на пикетах, где должен сооружаться второй вестибюль, еще ползали по пологому склону бульдозеры, срезая верхние слои грунта.

Механизаторам СМУ-9, так же как

впоследствии и строителям СМУ-3, очень мешали развернуться в полную силу пересекающие трассу линии электропередач. Вопрос об их переключении ставился давно и неоднократно. Пока он решался соответствующими инстанциями, значительную часть работ пришлось выполнять, не прибегая к помощи экскаваторов и подъемных кранов.

До мая текущего, пускового, года СМУ-3 на этом объекте было представле-

но только участком № 2. Представления своих ИТР:

— Мастерами у нас работают по-томственный метростроевец Сергей Владимирович Колганов, а также Сергей Николаевич Борисов и передешедший к нам из СМУ-2 Гия Чхеидзе. Механик участка — Сосо Резоевич Кацитадзе, а сменивший механик — Андрей Золотых. Если же говорить о бригадирах, то основной из них — это доблестный Александр

Начальник участка В.В. Караваев.



Алексеевич Ларин, о котором в «Метростроевце» не раз и по-доброму писали.

Три месяца назад руководство СМУ-3 дополнительно направило в Митино участок Александра Викторовича Шуйского. Ему было поручено достраивать ТПП и венткамеру «Волоколамской», чтобы участок Караваева мог полностью сосредоточиться на вестибюле. Это решение уже себя оправдало: в ночной смену с 11 на 12 августа бригада Ларина приняла и уложила в его перекрытие последние 300 кубов бетона. Всего же для основных конструкций вестибюля № 2 его потребовалось пять с половиной тысяч кубов.

Это сооружение насчитывает пять подземных этажей: подвал, уровень платформы и еще три уровня. Всё это предназначено для различных технических и вспомогательных помещений, общее число которых превышает 130.

— Да еще в наземном павильоне будет несколько, — завершил подсчет Караваев.

Пока на перекрытии пятого этажа вестибюля видны лишь концы арматурных стержней, это так называемое

Окончание на стр. 3

# На Метрострое все зовут его Романом

Среди экспонатов школьного музея села Камкино, Нижегородской области, представлена и газета «Метростроевец» со статьей о земляках – строителях московского метро. Удивительная история! Но нет в Камкино ни одного дома, в котором бы не было своего метростроевца. Даже на первой очереди, на которой трудились сотни татар, такого факта не зафиксировано. А тут... Больше ста человек из одного села. И один из них Рафаил Мавлиханов. Роман — так все называют его на Метрострое.

Родители колхозники: отец плотник, мама разнорабочая. В семье шестеро детей. Роман начал работать еще школьником. В 14 лет стал помощником комбайнеров, все лето на поле — от зари до заката. А в 16, после окончания восьмого класса, ему уже доверили и комбайн, и трактор. Военкомат помог получить водительские права. Так что в воинской части, а служил он в Московском военном округе ПВО, в Волгоградской области, Роману, как профессиональному водителю, сразу же дали грузовую машину.

Многие ребята после демобилизации начинают устраивать свою жизнь по-новому, вдали от дома, но Роман тосковал по селу. Даже мыслей не было что-то менять. Комбайн, трактор, бескрайние поля, на которых колосится пшеница, — все это было так близко сердцу. Поозвращении он поучаствовал в уборочной стадии не только у себя на родине, но еще и потрудился в Горно-Алтайске, куда его отправили на подмогу. А потом в их доме появился троюродный брат мамы — Ханяфи Хайдарович Рахматуллин. Тот самый дядя Коля, который «сосватал» Метрострою более трехсот парней и девчят из Камкино и близлежащих сел. Роман тоже оказался в столице, на автобазе № 3, куда его приняли по рекомендации дяди Коли в тот же день. Немного послеспирял, а затем, получив старенький «Москвич», стал обслуживать местную столовую, потом орловский магазин.

**Четырнадцатилетний Роман — помощник комбайнеров.**



**С супругой Неллей.**

**Выходной в «Макдональдсе».**

— Когда я приехал в Москву, здесь уже немало обустроилось наших ребят, — вспоминает Роман. — Так что я не первый, соблазненный дядей Колей. Кто-то работал на шахте, например, у Николая Григорьевича Зайдулина, в ту пору начальника СМУ-14, а кто-то сел за руль автомашины. Меня всегда увлекали техника и дороги.

После учебы в Зеленограде, получив очередную категорию, Роман



**Рядовой Советской армии.**

Мавлиханов пересел на «Рафик». Сколько километров отмерил он, обслуживая метростроевские общежития, разбросанные по всей Москве, и оздоровительный лагерь в Балашихе! Сотрудники коммунально-строительного управления Романа обожали за веселый нрав, открытый характер, щедрость, отзывчивость. Другого водителя и не попросишь помочь погрузить и разгрузить инвентарь, мебель или тюки с тяжелым постельным бельем, а Романа и просить не надо. За все хватался сам, освобождая женщин. А это — тонны груза. Но никто никогда не слышал от него: «А мне за это не заплатят». Бескорыстие сегодня редкость... «Настоящий мужчина» или шуточно-песенное «настоящий полковник» Роман слышал от благодарных коллег в свой адрес не раз. Только добрые отзы-

вы: и когда возил руководителей метростроевских предприятий, и когда работал с немецкими специалистами фирмы «Херренкнехт» в Лефортове, и сейчас, в ОАО «Мосметрострой».

— Профессионал высочайшего класса, — говорит о нем непосредственный начальник, ведущий инженер производственного отдела Александр Васильевич Пухов. — Водитель первого класса. Может работать на всех видах автомобилей. Отлично разбирается в технике, отремонтирует любую машину.

А это, кстати, факт общеизвестный. Собрать и разобрать машину для него не проблема. Роман, действительно, не станет обращаться в техслужбы или к эвакуаторам, был случай, когда он, перевозя пострадавших в автокатастрофе детей из больницы Калужской области в Москву, самостоятельно перебирал мотор прямо на обочине. И еще, что очень немаловажно, за все эти годы у Романа не было дорожно-транспортных происшествий. Даже имеется соответствующее удостоверение на этот счет и Почетная грамота. С культурой вождения и поведения на дороге он знаком с давних пор. К сожалению, таких профессионалов старой закалки, как Роман, остается все меньше и меньше. А современные «недоросли» все больше норовят нарушить правила, нагло подсечь и создать аварийную ситуацию. В этих случаях, всегда сдержаный и уравновешенный по характеру водитель-метростроевец, может взбунтоваться и крепкое словцо употребить. Но это где-то там, на дороге. А в Управлении никто ни разу, я думаю, не видел Романа сумрачным и недовольным. Доброжелательный, улыбчивый, открытый, оптимистически настроенный.

— Отличный работник. Выполняет любые поручения — безотказный, — дает оценку Роману Александр Васильевич. — В коллективе его по праву уважают. Не конфликтный, к нему всегда обращаются за помощью и советом. И всегда получают



и помощь, и совет. Роман — хороший семьянин. Воспитал двух сыновей.

Старший сын, Динар, строитель. Младший, Марат, автомеханик. Но сейчас он служит в армии, находится в Коврове, где обучается в сержантской школе. А вот супруга Романа, Нелля, без преувеличения, завоевала сердца многих метростроевцев своими кулинарными способностями. Ну, какая Масленица в Новокосино обходилась без застолья у Мавлихановых! Двери в этот день в квартире не закрывались, а гости сменяли друг друга — то артисты из Дворца культуры полакомятся фирменными беляшами, то кусюмовцы, то теркомовцы. И наша редакция была, «мед-пиво пила».

Чтобы наготовить гору беляшей, всевозможные салаты и свой фирменный сладкий торт, Нелли приходилось вставать ни свет ни заря. И мало того, что накормит за столом, так еще и с собой пакет собирает.

Эта традиция — широко встречающая знакомых и незнакомых гостей, зародилась еще в Камкино. На пироги и выпечку в радушный дом Мавлихановых всегда с удовольствием захаживали односельчане.

— А как же иначе? — говорит Роман. — Если будешь делиться, и тебе Бог даст. Мне ведь тоже не раз помогали, я об этом никогда не забываю.

Вот такой принцип. И вот такая редкая черта — помнить добро. И самому его творить.

В родное село Роман ездит каждый год, не имея усадебного участка, называет родовое гнездо «дачей». Отца уже нет в живых, а маме без мужской помощи не управиться. Зайтуна Мавлиханова — счастливая женщина. Все шестеро детей, даже при всем при том, что пятеро стали москвичами, всегда рядом с ней. На зиму дети привозят ее в столицу. У сестер и братьев договор: мама живет по месяцу у каждого. Только договор этот очень трудно соблюдать, каждый пытается перетянуть к себе. «Деремся за нее», — смеется Роман.

С младшим братом Наилем, который также трудится водителем в ОАО «Мосметрострой», Роман живет по соседству, в одном доме. Уже не дядя Коля, а он перетянул его в Москву. Председатель колхоза, которого Наиль возил на родине, женился собираясь своего водителя, чтобы тот не уезжал. Но будешь ли перечить старшему брату? Зять Шамиль Каримов с сестрой Гулей, друг Рифат Мангушев с женой... У Романа сложился уже свой список «завербованных» земляков.

11 августа Роман Мавлиханов отметил свое пятидесятилетие, а скоро придет еще один юбилей — тридцать метростроевских лет.

— Люблю профессию. Метрострой. Москву с ее улочками-переулочками. И даже московские трассы, которые превратились теперь в сплошные пробки. Не представляю, как можно расстаться с рулем.

Что ж, остается пожелать юбиляру удачи на дорогах. И, конечно же, счастья, крепкого здоровья, семейного благополучия и исполнения всех желаний.

**Нина СОЛОВЬЕВА.**



**Тогда еще, когда водитель Мавлиханов работал в лагере «Юный метростроевец», там стоял бюст Александра Сергеевича Пушкина. На этом снимке Роман с девушками-поварами.**

## НАШИ ЮБИЛЯРЫ

**Роман и его «Газель».**

**Водители Сергей Колганов,  
Роман Мавлиханов, Владимир  
Кузнецов, Наиль Мавлиханов  
и Ханяфи Рахматуллин.**

**Дружное семейство  
Мавлихановых: Роман, Ахмед,  
Римма, Гуля и их мама Зайтуна.**



## Творцы подземной пятиэтажки

Окончание, начало на стр.1

мые выпуска для будущих колонн павильона. В той части перекрытия, которая пришлась на машинное помещение, до поры оставлен технический проем, через него будут опускать в вестибюль оборудование трехленточного эскалатора. Фундаменты для машин практически готовы. На тот день оставалось лишь кое-что доделать бригаде слесарей Виктора Ивановича Ведехина. Хорошо смотрелся и полностью забетониро-



**Наклон готовится принимать эскалаторные секции.**

**Бригадир слесарей  
В.И. Ведехин  
и сварщик  
В.Н. Атаманов.**



ванный наклонный ход со всеми его ступенями и тремя желобами. К тому же стены его успели облицевать мрамором камнетесы участка Игоря Владимировича Зеленева из УСР.

Непросто подсчитать, на скольких

объектах почти за 30 метростроевских лет оставил свой след Александр Алексеевич Ларин. И при этом он говорит, что подобного второму вестибюлю «Волоколамской» в его практике еще не было:

— Тут ведь сплошной монолит предусмотрен, никаких сборных деталей. Что касается объемов, то на точке «С» они были, конечно, больше. Но там все же не требовалась такая точность, как здесь, на наклоне, где никаких отклонений не допускается — только «по нулям». Иначе эскалаторы не впищутся. И мы справились. Бригада у нас большая, но на 30 с лишним недавних новичков приходится 25 опытных строителей, все умеющих делать. Мы, например, и закладные сами выставляем. Дойдет очередь до кирпичной кладки внутри павильона — мы и с ней справимся, как не раз уже бывало на других объектах. Теперь же по распоряжению директора нашего СМУ-3 Виктора Васильевича Сергиевского мы временно как бы подключились к участку Шуйского, который занимается подводом к «Волоколамской» коммуникаций.

Александр Викторович Шуйский, которого мы увидели рядом с вестибюлем, пояснил, о чём идёт речь:

— После того как мы сдали фирме «М-Автоматика» готовые в конструкциях ТПП и венткамеру, осталась за-

дача подвести к ним и к вестибюлю такие коммуникации, как теплосеть, водосток, водопровод, два воздуховода. С этим связаны достаточно большие объемы земляных и бетонных работ. Только на фундамент теплосети заложено, например, полто-

**Начальник участка  
А.В. Шуйский.**



**Бригада Л.Н. Священко подводит коммуникации к вестибюлю.**

ры тысячи кубов бетона. Всего же — 2,7 тысячи. И мы процентов на 60 со всем этим справились. Думаю, что недели через 2–3 всё по строительной части будет сделано. Следующим важным этапом станет благоустройство территории над станцией и около неё. Хотелось бы управиться с ним до наступления осенних дождей.

Благоустройство, конечно же, тесно связано с ходом обратной засыпки станционного комплекса. В середине августа вся платформенная часть «Волоколамской» была уже защищена основательным слоем грунта. И оставалось его нарастить еще примерно на один метр.

**Юрий ПЕТРУНИН.**

## Уходя, никуда не уйдешь...

52 метростроевских года: мастер, главный инженер Конторы спецработ, заместитель секретаря парткома Метростроя, ведущий инженер ОАО «Мосметрострой»... Почетный строитель города Москвы, Почетный транспортный строитель, награждена орденами «Знак Почета» и Трудового Красного Знамени, многими медалями. Это все о Елене Максимовне Сеславинской. 23 августа она будет отмечать свой юбилей, который совпал с уходом на заслуженный отдых.

Москвичка. Выпускница МИИТа. С 1 ноября 1957 года — в коллективе Московского метростроя. Мастер. Через три с половиной года — главный инженер Конторы спецработ (УСР). Вот так стремительно и достаточно неожиданно для самой Елены Максимовны Сеславинской начиналась ее карьера.

Путевку в жизнь ей дал Василий Дементьевич Полежаев. Как начальник Метростроя смог разглядеть в молодом и, по сути, еще неопытном тогда рядовом инженере Конторы спецработ будущего успешного руководителя производства? Быть может, на уровне интуиции?

— Мне было оказано такое доверие, что повернуть в другую сторону было просто невозможно, — вспоминает Елена Максимовна. — Да и возражений от меня никто не принимал.

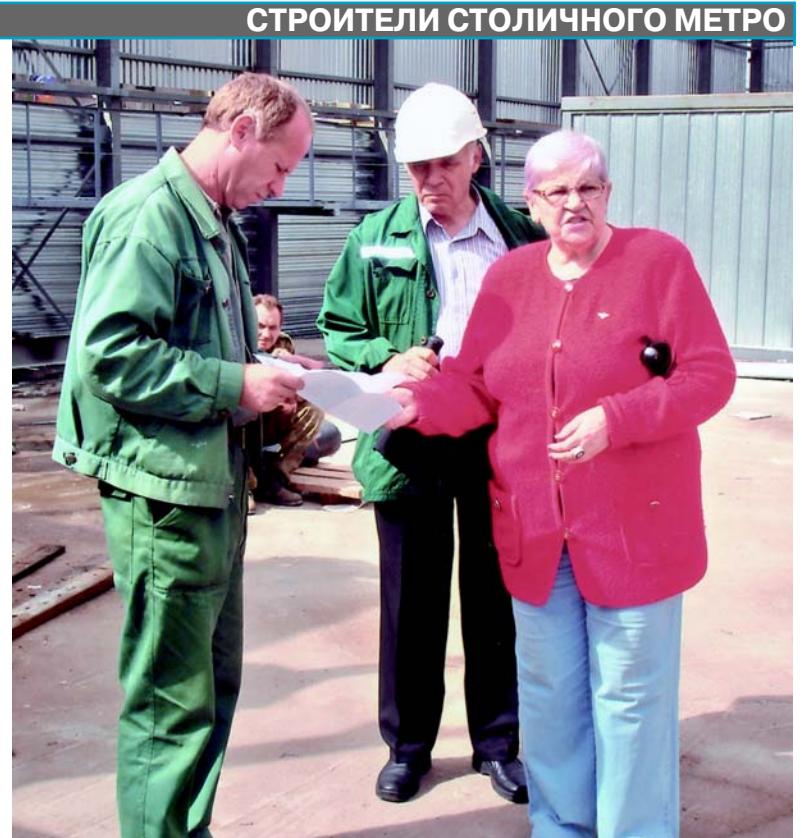
Прервав отпуск по уходу за грудным сыном, она с головой ушла в производство. Кто помнит Елену Максимовну тех лет, в один голос ут-



верждают, что она, словно бы, попала в родную стихию. Со строителями, монтажниками, архитекторами — со всеми на равных. А уж каким путем это достигалось, если учсть, что по образованию она инженер-путеец,

только ей одной было известно: «Училась даже у бригадиров. И никогда не стеснялась задать вопрос, если что-то непонятно».

— Архитектура — это красота, настроение. Рядом с прекрасным по-



**Елена Максимовна с Анатолием Степановичем Петренко из УСР и начальником производственного отдела ОАО «Мосметрострой» Юлианом Васильевичем Прокуниным на «Маяковской». 2005 г.**

**На станции «Бульвар Дмитрия Донского». 2003 г.**

лучаешь мощный эмоциональный заряд, просыпаются совершенно иные чувства в любом человеке. А если ты к этому причастен... Если видишь результаты своего труда... Если знаешь, какую радость эта красота принесет людям... Поэтому каждый день, каждый вновь сделанный шаг, каждую новую станцию и новую встречу с архитекторами я расценивала, как щедрый подарок судьбы, — уверяет Елена Максимовна. — Конечно, не все давалось легко, были споры, разногласия и расхождения, порой, приходилось решать такие головоломки! И все-таки отделочники и архитекторы всегда работали дружно. Я чрезвычайно счастлива оттого, что встречалась, общалась с Николаем Алексеевичем Душкиным, в те годы главным архитектором Метрогипротранса. Это фигура! Это была величина!

Единственная на Метрострое женщина — главный инженер. Ей не просто было взять высокую планку в чисто мужском коллективе. Но она ее взяла и завоевала авторитет и уважение многих руководителей СМУ. С

ней считались. К ней прислушивались. И довольно часто, как вспоминают ее коллеги, именно за ней оставалось последнее слово. Не зря же директор УСР Александр Иванович Мышенков, вспоминая как-то рабочие совещания тех лет, на которых кипели нешуточные страсти, сказал о Елене Максимовне такую фразу: «Она всегда была в «эпицентре». И, что самое главное, всегда умело разруливала сложные ситуации, находила нужные слова и доводы, подкрепленные отличным знанием производства. А это дар!

Много было хорошего. И много хороших людей, которые шли рядом с ней по жизни: начальники СМУ, начальники участков, бригадиры. Она может назвать немало имен.

— Но, пожалуй, самые значимые люди в моей судьбе — это Василий Дементьевич Полежаев, Юрий Анатольевич Кошелев, Эзар Владимиrowич Сандуковский, который тем и отличался, что сам не знал и другим не давал покоя — порой звонил на рассвете и рассказывал о какой-нибудь своей новой идее. То, что я получила от него, ничем не измеришь и не оценишь. Да, он инженер от



**Елена Максимовна и Александр Иванович Мишенков на станции «Парк Победы». 2003 г.  
В мастерской художника Ивана Лубенникова. 2005 г.**



Окончание на стр. 4

## Уходя, никуда не уйдешь...

Окончание, начало на стр. 3

Бога! Но он еще — и прекрасный человек, остроумный, доступный, доброжелательный. Общаться с ним, дружить — удовольствие. Последние десять лет я с интересом работала под руководством Геннадия Яковлевича Штерна. Не все тоннельщики-строители знают и понимают архитектуру, а он из тех, кому это близко.

О настоящем Метростроя, когда кризис напрямую коснулся и нашего коллектива, Елене Максимовне, как кадровому метростроевцу, говорить трудно и больно. Но как оптимист она свято верит в то, что Метрострой был, есть и будет. Без метро городу не выжить. В том числе и ее, Можайскому району. А что касается метрополитеновской архитектуры, то в этом случае Елена Максимовна стоит на твердой позиции: уникальность должна сохраняться.

— Я полностью согласна с главным архитектором Метрогипротранса Николаем Ивановичем Шумаковым, что экономить на архитектуре, которая занимает в финансировании всего лишь четыре-пять процентов, а то и меньше, просто неприлично. И в обратном меня уже никто не сможет убедить, — говорит Елена Максимовна. — Не надо богатств, не надо дорогих неоправданных изысков... Но в уникальном городе, которым является Москва, должно оставаться уникальное метро с его уже сложившейся и признанной народом архитектурой. Эту задачу решали даже в самое сложное для страны время — в войну.

Уйти на заслуженный отдых шаг нелегкий, тем более, когда всю свою



**С подругой на стадионе «Буревестник». 1954 г.**



**Строймастер Елена Сеславинская. 1959 год.**

**На пуске станции «Сходненская». 1975 г.**



**Три метростроевца. Елена Максимовна, Сергей Иванович и будущий метростроитель — двухлетний Саша. 1962 г.**



**С сыном Александром на «Маяковской».**



**На экскурсии в Англии. 1995 г.**

**Елена Максимовна появилась на свет в Лондоне. Ее отец, Макс Христофорович Якобсон-Андерсон, обучался в аспирантуре при юридическом институте Лондонской высшей школы и работал в Советском торговом представительстве.**

Сын, Александр Сергеевич, — заместитель главного инженера Дирекции строящегося Метрополитена. Все — митовцы. «Жили и живем интересами метро», — говорит юбиляр. А на подходе уже следующие поколения.

— Мой любимый сын, которого я обожаю, и который мне в свое время подарил замечательных внучку и внука, теперь уже сам дважды дедушка, а я — дважды прабабушка. И это прибавляет оптимизма, заставляет думать о том, что свои силы надо сохранять для них.

Она всегда считала себя счастливым человеком. И с этим, действительно, не поспоришь.

Здоровья вам, Елена Максимовна! Благополучия! Радости и прекрасного настроения!

**Нина СОЛОВЬЕВА.**

жизнь, каждое утро ты начинал либо на строящейся станции, либо в своем рабочем кабинете.

— Но, уйдя, все равно никуда не уй-

дешь, — уверена Елена Максимовна. — Невозможно уйти от своей профессии, от людей, с которыми был рядом, от моего любимого УСР, которое я считаю своей родиной. Искренне уважаю руководителей коллектива — Александра Ивановича Мышенкова, Анатолия Степановича Петренко, Вячеслава Ивановича Виноградова, Александра Яковлевича Бондаренко — за настойчивость, за

**На партийной конференции Ленинского района Москвы: К.П. Слонов, И.Т. Латышев, П.А. Новожилов, Е.М. Сеславинская, А.С. Луговцов, Ю.А. Кошелев. 1976 г.**

старания, за то, что делают всё возможное, а порой и невозможное, чтобы сохранить марку — и свою, и Метростроя.

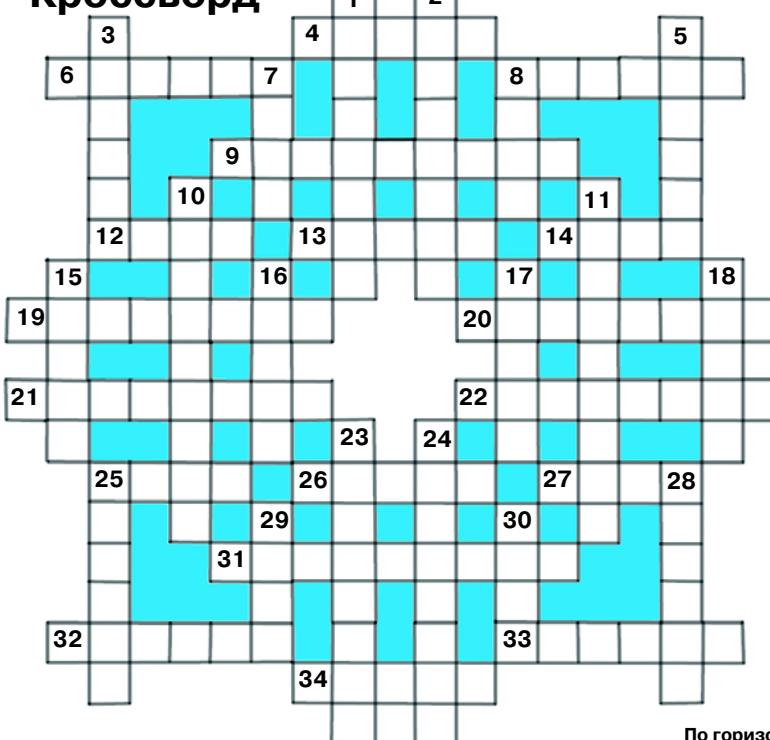
Так сложилось, что вся семья Елены Максимовны была и остается метростроевской. Муж, Сергей Иванович Сеславинский, трудился в Метрогипротрансе, многие годы возглавлял отдел трассы, а затем был избран директором института.

**На открытии станции «Маяковская». 1995 г.**



**На открытии станции «Маяковская». 1995 г.**

### Кроссворд



**Ответы на кроссворд, напечатанный 17 июля.**

**По горизонтали.** 4. Постановление государственной власти. 6. Небесное тело со светящимся «хвостом». 8. Продукт переработки нефти, дорожающий у нас даже при падении цены на неё. 9. Станция метро, которую СМУ-10 построило в Северном Тушине. 12. Нежелательная электронная почта. 13. По нему в Москву в свое время попало много метростроевцев. 14. Животное из семейства оленей. 19. Совокупность всех психических, душевых свойств человека. 20. Специалист, иногда правильно предсказывающий погоду. 21. Специальное место, устройство для причаливания судов. 22. Надписи и рисунки на стенах, заборах и т.п. 25. Пьеса В.Маяковского. 26. Начальник участка ТО-6, построившего с помощью «Ловата» тоннели в Мякининской пойме. 27. Количество скосленной травы, сена. 31. Улица в Метрогородке у платформы «Лось». 32. Определенный, чем-либо характерный промежуток времени. 33. Низовое звено какой-либо организации. 34. Резкий звук, возникающий при тренин.

**По вертикали.** 1. Крытые носилки для важных персон. 2. Польский учёный, поменявший местами Землю и Солнце. 3. Меньше армии, но больше дивизии. 5. Студенческое жидкое кушанье, часто идущее третьим блюдом. 7. Город во Франции, прославленный Ван Гогом. 8. Близкий родственник. 10. Наука или система приёмов, помогающие поставлять нужный товар в нужное место, по нужной цене и в нужном количестве. 11. Французский философ, писатель-моралист. Его «Максими» — шедевры мировой афористики. 15. На Крайнем Севере — самая распространённая обитательница птичьих базаров. 16. Крупный левый приток Днепра, берущий начало на Смоленской возвышенности. 17. Знак, обозначающий число. 18. Основной рабочий инструмент живописца. 23. Часть головного мозга, где находится центр терморегуляции. 24. Бывает экономический, технический, спортивный... И в него надо укладываться. 25. Вид расфасовки мороженого, сливочного масла. 28. Украинский кинорежиссёр, исполнивший роль Тараса Бульбы. 29. Наружная часть колеса. 30. Элемент современного крепления строительных котлованов.

**Составил М. ПЕТРУНИН.**

**По горизонтали.** 1. Пеликан. 4. Суббота. 9. Анод. 11. Шунт. 12. Катамаран. 15. Паҳра. 18. Шорец. 19. Синкопа. 20. Вишера. 21. Тамбур. 25. Капелла. 26. Прайд. 27. Океан. 31. «Чеховская». 33. Краб. 34. Гаор. 35. «Тревога». 36. Змеевик.

**По вертикали.** 2. Егор. 3. Китай. 5. Бунин. 6. Тиун. 7. Шаляпин. 8. Станция. 10. Сметка. 13. Кронштейн. 14. Коробочка. 16. Гималаи. 17. Шпатель. 22. Копейка. 23. Серова. 24. «Пантера». 28. Метро. 29. Тарле. 30. Лавр. 32. Поти.

### КОРОТКО

#### Пока только в одну сторону

Пятого августа частично открылось движение по Волоколамскому тоннелю в Москве.

Пока можно проехать только в одну сторону — из области в центр. Вторая сторона тоннеля — из центра в область — открывается 10 декабря. Благодаря открытию первой очереди тоннеля водители могут ездить по Волоколамке от улицы Академика Курчатова до улицы Правды без светофоров.

После открытия движения по тоннелю будет организовано по трем полосам в каждую сторону. Предполагается, что это улучшит пропускную способность этого участка дороги почти на 30 процентов.

Напомним, что Волоколамский тоннель начинается от улицы Лизы Чайкиной и выходит на поверхность в районе улицы Панфилова. Его длина составляет 1730 метров, глубина — 22 метра.

**УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»**

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1- 01803 от 28.04.05.

Адрес редакции:  
127051, г. Москва,  
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)  
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в типографии МГУ им. Ломоносова  
(119991, Москва, Ленинские горы., д. 1, стр 15).

Номер подписан в печать 18.08.2009 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Заказ № 1718

**Редактор  
Ф.А. БЛИНОВА**