



**СЕМЕН СТЕПАНОВИЧ  
МЕЛКОНОВ**

Родился в 1927 г. в г. Ахалцике, Грузия. В 1946 г. окончил Тбилисский железнодорожный техникум, в 1951 г. – ТБИИЖТ. Инженер-строитель путей сообщения. После окончания института работал в тресте «Мосэлектротягстрой» строймастером, прорабом, старшим прорабом, главным инженером СУ на электрификации Московского железнодорожного узла (1952-1963 гг.) В 1960-1962 гг. находился в заграничной командировке в МНР. С 1963 г. в Главжелдорстрое Поволжья и Юга Минтрансстроя СССР – начальник производственного отдела, зам. начальника. С 1972 г. по 1977 г. избирался секретарем парткома Минтрансстроя. С 1977 г. по 1988 г. – заместитель министра транспортного строительства. Участвовал в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. Награжден 4 орденами и 4 медалями СССР. Лауреат Госпремии СССР (1983 г.). Заслуженный строитель РСФСР. Заслуженный строитель Калмыцкой АССР. Почетный транспортный строитель.

# Находили выход из любых ситуаций

С.С. МЕЛКОНОВ

*Мне посчастливилось работать в системе Министерства транспортного строительства со дня его образования.*

*Вспоминаются разные эпизоды из периода становления.*

*Некоторые вызывают улыбку и, вместе с тем, гордость за нашу профессию.*

**П**осле окончания Тбилисского института инженеров железнодорожного транспорта меня направили в трест «Мосэлектротягстрой», который занимался электрификацией Московского железнодорожного узла. Первое время я работал мастером, а затем – прорабом на строительстве электродепо на станции Апрелевка Московско-Киевской железной дороги. Необходимо было установить металлические фермы в цехе периодического ремонта. Естественно, обратился с просьбой прислать кран для монтажа. Но в строительном управлении его не было, и мне порекомендовали съездить в трест «Мосэлектротягстрой». Я старался убедить его руководителей, что несвоевременное завершение работ по депо приведет к срыву ввода участка Москва – Наро-Фоминск. Хотя там и без моей докучливой лекции все прекрасно понимали, тем не менее выслушали меня внимательно. Управляющий Константин Степанович Галахов сказал, что крана у него нет (их были единицы в тресте), а вот за срыв сроков строительства электродепо мне придется «ответить головой». Вернувшись к себе ни с чем, я собрал мастеров, механиков, бригадиров, чтобы рассказать обо всех обстоятельствах и придумать, как решить проблему. И, надо сказать, нашли выход: смонтировали фермы вручную. И как бы в благодарность за смекалку, но больше, очевидно, в связи с нехваткой автотранспорта, прорабскому участку выделили две лошади. Этот маленький эпизод наглядно показывает уровень оснащенности организаций в тот начальный период и нацеленность строителей на преодоление всех преград. Жили мы тогда в двухосных вагончиках непосредственно на крупных объектах (комплекс электродепо, развитие узлов и станций и т.д.). И люди, несмотря ни на что, работали с полной отдачей сил, делали все, чтобы предусмотренные народнохозяйственными планами объекты вводились в установленные сроки.

Сложилось так, что, находясь на различных должностях, мне довелось много заниматься электрификацией железных дорог. А это направление, как известно, не только установка опор, монтаж контактной сети и тяговых подстанций, но и переустройство станций и узлов, сооружение высоких платформ, пешеходных мостов, жилья и т.д. Работы приходилось вести без перерыва в движении поездов, подчас в сложнейших погодных условиях. И даже в лютые морозы на больших высотах монтажники контактной сети, как циркачи, перемещались по гибким поперечинам из одной стороны станции на другую. Пассажиры смотрели на них с восторгом.



Мне довелось принимать непосредственное участие в сооружении объектов Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Стояла задача — резко поднять добычу нефти и газа. Однако решить ее в условиях бездорожья было практически невозможно. Попал я на строительство железной дороги Тюмень — Сургут. Грунта для отсыпки земляного полотна не хватало, и мои коллеги нашли выход — гидронамыв с использованием многочисленных местных озер. Железную дорогу протянули дальше — от Сургута и до Нижневартовска, где располагалось знаменитое Самотлорское месторождение нефти, а также до Уренгоя и Ямбурга. Транспортные строители, параллельно со строительством железнодорожных линий, осуществляли перевозку крайне необходимых для освоения газовых и нефтяных месторождений грузов: труб большого диаметра, оборудования, дорожных плит, техники и т.д. Словом, выполняли функцию железнодорожников. Так называемая «временная эксплуатация» железных дорог подчас проходила в тяжелых условиях — по только что уложенным звеньям, без рихтовки пути, балластировки и подбивки шпал. Естественно, вагоны, бывало, сходили с рельс, но приходилось мириться с этим, думая больше о том, чтобы грузы попали по назначению.

В тот период мне посчастливилось работать с интересными людьми — Героями Социалистического Труда Д.И. Коротчаевым, А.И. Каспаровым, Ю.В. Юшковым, В.Ф. Солохиным и другими. Правительство страны осуществляло постоянный контроль за выполнением заданий по добыче нефти и газа. Ежемесячно кто-то из заместителей Председателя Совмина СССР — Н.К. Байбаков, В.Э. Дымшиц, Б.Е. Щербина, совместно с соответствующими министрами и закрепленными заместителями министра, выезжали на места и детально знакомились с обстановкой с тем, чтобы не допустить срывов. Министр транспортного строительства И.Д. Соснов поручил мне заниматься Западной Сибирью — этим важнейшим регионом страны. Приятно отметить, что серьезных нареканий в адрес подразделений Минтрансстроя практически не было. И здесь хотелось бы сказать добрые слова в адрес Тюменского обкома КПСС и лично первого секретаря Г.П. Богомякова, который всегда с пониманием относился к вопросам, связанным со строительством транспортных объектов.

Пришлось также работать в Монголии, на строительстве жилого комплекса площадью 40,0 тыс. м<sup>2</sup> и объектов соцкультбыта. В центре Улан-

Рассмотрение хода строительства объектов транспортного строительства в Западной Сибири в Тюменском обкоме КПСС. На трибуне С.С. Мелконов. В первом ряду сидят (слева направо): председатель Тюменского горисполкома В.Г. Халявко, секретарь Тюменского обкома КПСС П.М. Телепнев и министр транспортного строительства СССР И.Д. Соснов.



Батора за короткий срок выросли красивые современные дома. Но помощь этим не ограничивалась. Были подготовлены сотни монгольских специалистов, внедрялась современная технология строительства.

Анализируя деятельность транспортных строителей, приходишь к выводу, что их успешной работе способствовало, прежде всего, большое внимание к подготовке и расстановке кадров. Совсем не случайно, что в руководство местных органов власти довольно часто выдвигались мои коллеги. Они всегда оправдывали высокое доверие.

С особой теплотой я вспоминаю годы, когда был избран секретарем партийного комитета министерства. Партком рассматривал самые разнообразные вопросы, связанные с транспортными сетями страны и ролью в их развитии членов партии. Самые важные из проблем выносились на обсуждение коммунистов всего аппарата. Высокая требовательность к товарищам, повышение их ответственности за порученное дело, безусловно, способствовали решению важнейших задач. Это особенно наглядно проявилось при строительстве Байкало-Амурской железной дороги и объектов Западно-Сибирского нефтяного комплекса. Из числа коммунистов аппарата на эти важнейшие стройки были направлены опытные строители, в том числе К.В. Мохортов, А.И. Каспаров.

Транспортные строители были первыми, кто откликнулся, когда случилась беда в Чернобыле. Бригада транспортных строителей, в которую вошел и я, уже в первые дни после аварии выехала на место и включилась в работу по ликвидации ее последствий. Людей расставили таким образом, чтобы обеспечить максимальную оперативность при решении срочных задач. Поставки техники, оборудования и материалов осуществлялись в кратчайшие сроки. Я не помню ни одного случая, чтобы кто-то роптал, говорил, что устал и отказывался от выполнения задания, хотя работать приходилось по 20 и более часов. Высокая ответственность и дисциплина позволили выполнить те задачи, которые возлагались на транспортных строителей.

Есть еще один важный эпизод, о котором надо сегодня вспомнить. В период бесконечных хрущевских реорганизаций судьба управлявшегося с единого центра транспортного строительства висела в буквальном смысле на волоске. Предлагалось минтрансстроевские организации и предприятия передать совнархозам на местах. Можно было только представить, чтобы мы получили в результате. В эти, я бы сказал, критические дни мужественно проявил себя бывший тогда первым заместителем министра, Илья Давыдович Гоциридзе, который предотвратил гибель отрасли. Используя свое давнее знакомство с Н.С. Хрущевым, когда тот был еще первым секретарем Московского горкома КПСС, а он — начальником Мосметростроя, напросился на прием к генсеку и убедил его не разгонять Минтрансстрой, как другие организации. К общему удовлетворению транспортных строителей, министерство удалось отстоять, изменилось лишь его название — на некоторое время Минтрансстрой стал Государственным производственным Комитетом по транспортному строительству СССР.