

18. Восстановление нефтяных промыслов
в Румынии



Начальник ^{Од} управления по ~~использованию~~ ^{восстановлению и вводу в строй} нефтепромыслов Пюешти был назначен тов. Бланк С.М., а все остальные работники его группы были также назначены на соответствующие должности в этом же Управлении. В течение 3 дней Управление было укомплектовано необходимыми руководящими работниками за счет офицеров Управления снабжения горючим Красной Армии и работников Главнефтеобьема при Совнаркомом СССР. Дальнейшее укомплектование шло за счет молодых офицеров, окончивших Академию им. Сталина и Военного факультета горючего при институте им. Губкина. Управление разместилось в гор. Пюешти. При управлении была создана большая группа военпредов и их помощников, которые вели свою работу на заводах и промыслах, и главной задачей которых являлось наблюдение за развитием нефтяной промышленности, ~~наблюдение~~ ^{проблемами} за восстановительными работами на промыслах и заводах и строжайший контроль за администрацией, чтобы она не допускала какого-либо саботажа или торможения в работе по развитию и восстановлению предприятий и промыслов. Управлению был придан специально сформированный полк охраны и прикомандирован корпус противовоздушной обороны для охраны нефтяного района.

На само управление возлагалось:

1. Охрана предприятий нефтяного района.
2. ~~Дальнейшее~~ Восстановление заводов и промыслов.
3. Восстановление всех транспортных средств.
4. Координация работы между фирмами на заводах и промыслах.
5. Совместное рассмотрение с фирмами и предприятиями режима работы нефтяных предприятий и утверждение планов работы предприятий.

6. Рассмотрение совместно с заинтересованными организациями ^{Армянского правительства Румелии}

плана производства нефтепродуктов и отгрузки их, а также ведение контроля за исполнением планов производства и отгрузки.

Управление военной приемки возглавлял один из замечательных работников ^{цет} полковник Ершов Н.В., старшими военпредами на промыслах были тт. Дьяков и Байков, а руководил всеми работами заместитель тов. Бланка полковник Андреев Д.Я. Все эти товарищи вместе очень много сделали в части восстановления буровых, усиления геолого-поисковых работ и улучшению качества бурильной и всей работы по восстановлению последствий разрушений, имевших место в зоне промыслового хозяйства.

Ершов Н.В. вместе со старшими военпредами тт. Гаркиным, Сви-стовым, Лившиц, Конох и другими работниками приемки разработали подробный план работы каждого предприятия, установив в последующем самый строгий контроль за выполнением этих планов. Два раза в сутки - в 8 часов утра и в 2 часа дня наши военные представите-ли на заводах докладывали Управлению о ходе работ на предприятиях. Весь наш военпредовский аппарат не выходил в течение длительного времени ^{недотыка} из стен предприятий. ^{Этот} ~~Военпредовский~~ аппарат жил и рабо-тал непосредственно на предприятиях. Нашим товарищам приходилось вести большую работу по контролю за деятельностью фирм, так как каждая фирма, которая добывала, она старалась в первую очередь закачать нефть на свои заводы или в резервуарные емкости, тогда как заводы, которые не занимались добычей, очень часто оказывались под угрозой остановки из-за отсутствия нефти, и поэтому осущест-влялся строжайший контроль, чтобы добывающие фирмы в первую оче-редь поставляли нефть сторонним заводам и только после того, как

обеспечивались сторонние заводы, разрешалось закачивать нефть на свои заводы.

Если на промыслах восстановительные работы были закончены в сравнительно небольшой срок - 1-2 месяца, то восстановление нефтеперерабатывающих заводов оказалось более трудным и сложным делом. Наши военные представители на заводах и промыслах пользовались большим уважением со стороны инженерно-технических работников и рабочих всех предприятий. Вся администрация нефтепромыслов относилась с большим уважением к нашим работникам, ~~ведя~~ в ~~ши-~~ших людей, знающих нефтяное дело.

Вместе с нами на всех заводах и промыслах были разработаны планы добычи, планы переработки, транспортировки и специальных научно-технических мероприятий, которые осуществлялись под руководством нашего технического отдела, возглавляемого капитаном Лившиц, майором Коных, Мустафабековым и другими товарищами. Всю эту работу возглавлял заместитель начальника Управления тов. Ноткин Д.И. Его ближайшим помощником был майор Крупицкий Б.Б.

Нашему Управлению приходилось уделять большое внимание вопросам кооперации между фирмами и предприятиями. На совещаниях руководящего состава предприятий и промыслов, которые проводились под руководством начальника Управления тов. Бланка, фирмы предъявляли друг другу претензии, различного рода требования, которые вызывались производственной необходимостью. При обсуждении производственных планов вносили в план все необходимые замечания, после чего этот план утверждался начальником управления и подлежал безоговорочному выполнению всеми предприятиями и промыслами. Контроль за выполнением планов осуществлялся военпредовским аппара-



Крупницкий Борис Борисович,
инженер-майор. В 1941 г. ушел
добровольцем на фронт, дважды
выходил из окружения, участвовал в
обороне Москвы и в Ржевской битве.
Победу встретил в Бухаресте, где
прослужил до демобилизации в 1947
году, работая в Союзной контрольной
комиссии, занимавшейся взиманием
репараций с Румынии.

том. Наши товарищи рассказывали, что в начале эти совещания проходили с малой активностью, но постепенно на практике руководители предприятий и промыслов убеждались, что составленные нами планы после обсуждения их на производственных совещаниях становились по существу законом для работы предприятий. И через небольшой срок времени проводимые совещания стали очень активными. На этих совещаниях уже высказывались отдельные мнения, и предъявлялись иногда в резкой форме требования одной фирмы к другой, одного предприятия к другому. И общественность предприятий начала постепенно включаться в эту работу. Рабочие комитеты, которые были организованы на предприятиях, принимали участие как в составлении планов, главным образом в выявлении резервов, так и в контроле за выполнением этих планов. Такие совещания вначале проводились один раз в месяц, а затем по просьбе руководителей предприятий и рабочих комитетов совещания начали проводиться один раз в 10 дней.

На проводимых совещаниях был установлен следующий порядок: заслушивался общий доклад тов. Ноткина об итогах работы промышленности за 10 дней и тут же им ставились задачи на следующие 10 дней, после чего заслушивался доклад с мест работников промыслов и заводов, выступали директора, руководители рабочих комитетов, наши военные представители и работники управления. После обсуждения со всеми замечаниями начальник Управления тов. Бланк утверждал план работы на следующие 10 дней, который в тот же день выдавался предприятиям и нашим военным представителям. Полученные планы предприятиями рассматривались на широких совещаниях, созываемых директорами и рабочими комитетами. На этих совещаниях главным образом обсуждались мероприятия по выполнению получаемого плана.

Управление оперативно руководило деятельностью предприятий. С этой целью в Управлении два раза в день анализировались данные, полученные от военных представителей на промыслах и заводах. Большое место в работе Управления занимали транспортные операции. К этим транспортным операциям относилась железнодорожная погрузка на заводах, перекачка по трубопроводам, налив в суда. Это работой занимался лично начальник Управления тов. Бланк. Активными и детальными участниками всей транспортной работы являлись тт. Комиссаров, Косенков, Шинберг, Волынец и другие. В деле транспортировки нефтепродуктов большую помощь нашему Управлению оказывал Георгий Георгиу-Деж, который в это время работал заместителем Министра путей сообщения. Его деловые советы, указания, основанные на большом опыте и знании ~~своих~~ состояния дел Румынии, оказывали нашему Управлению неоценимую помощь. При посредстве Георгия Георгиу-Деж, как одного из основных работников Румынской Коммунистической партии, большая помощь была оказана нашему управлению в работе на предприятиях. Буквально с первой недели работы на предприятиях почувствовалась направляющая рука Компартии Румынии, которая еще и не была у руля государственного управления, но растущая ее сила и авторитет с каждым днем ^{делала ее} становились все больше и больше популярной среди рабочих.

Работа нетяной промышленности ~~в~~ Румынии буквально с каждой десятидневной все улучшалась и улучшалась, а добыча с каждой десятидневкой увеличивалась. Авторитет нашего Управления вместе с ростом добычи поднимался все выше и выше, но хозяева промыслов и предприятий с каждым месяцем убеждались, что идет вопрос о том, что им придется лишиться предприятий. И первая попытка, которая



Георгиу Деж Георгий (1901 — 1965) — румынский государственный деятель, руководитель Румынии с 1948-1965 гг. Генеральный (первый) секретарь ЦК РКП, премьер-министр Румынии в 1952—1955 гг, председатель Госсовета Румынии в 1961—1965 гг. Подписал Варшавский договор от имени Румынии. Обеспокоенный реформами Хрущёва, начал проводить политику относительной автономии Румынии в рамках Варшавского блока, что привело к тому, что в 1957 году из Румынии были выведены советские войска. В последние годы своего правления установил дипломатические отношения с западными странами, включая США.

была ими сделана для укрепления своих позиций в Румынской нефтяной промышленности, это была борьба с нами, как говорят с нашим хозяйничанием, ибо мы действительно становились хозяевами в таких делах, как запасы труб, запасы оборудования, привезенного немцами, и т.д. Тов. Бланк рассказывает, что однажды он с группой офицеров Управления прибыл по просьбе тов. Евсеенко М.А. и Финогенова в Советскую контрольную комиссию в Румынии, где заседала англо-советская комиссия, созданная по договоренности с нашим правительством во время совещания глав правительств в Потсдаме. "Хотя, - говорит он, - мы и появились уже на заключительной части заседания комиссии, нас познакомили со всеми англичанами и с главой английской комиссии полковником Фостером, который внимательно посмотрел на меня, выразив удовлетворение по поводу нашего знакомства, заявив, что он очень много слышал о работе советской нефтяной миссии в Румынии. Я ответил взаимностью, добавив, что собственно говоря у нас это не знакомство, а скорее встреча уже давно знакомых людей. Полковник Фостер был удивлен, страясь припомнить, где мы встречались и просил его написать о нашей встрече. Господин полковник, - сказал я ему, - по занимаемому Вами положению память Вам не должна изменять, но я рад помочь Вам. Мы встречались с Вами почти год назад в гор. Тегеране. Он был удивлен и сослался на склеротические явления, но я думаю, что ему не было смысла помнить или вспоминать эту встречу.

Эта встреча была в 1943 году в ноябре-декабре. В Баку начали поступать высокооктановое горючее, в счет поставок американского правительства. Горючее поставляли англичане со своих Абданских заводов в счет последующего расчета с американцами. При-



Евсеенко Михаил Андрианович (1908 — 1985) — советский государственный деятель, министр нефтяной промышленности СССР (1955—1957). С июля 1937 г. — управляющий трестом «Лениннефть» Азнефтекомбината. В 1937—1938 гг. — председатель Бакинского горисполкома, в 1938—1939 гг. — начальник Главнефтедобычи наркомата тяжелой промышленности СССР, начальник Главного управления добычи нефти на Кавказе наркомата топливной промышленности СССР. В 1939—1940 гг. — зам. наркома нефтяной промышленности СССР, в 1940—1942 гг. — начальник Азнефтекомбината. В 1942—1946 гг. — зам. наркома нефтяной промышленности СССР, далее в 1946—1948 гг. — министр нефтяной промышленности восточных районов СССР. В 1948—1954 гг. — первый зам. министра нефтяной промышленности СССР, в 1954—1955 гг. — зам. председателя Бюро по металлургии, топливной промышленности и геологии при Совете Министров СССР, министр строительства предприятий нефтяной промышленности СССР. В 1955—1957 гг. — министр нефтяной промышленности СССР. В 1957—1958 гг. — зам. председателя Госплана РСФСР — министр РСФСР, в 1958—1963 гг. — председатель Чечено-Ингушского совнархоза.

были первые баржи с горючим в Баку. Военпред майор Алексеев доложил, что прибывшие 2 баржи "сухогрузные" загружены по 600 тонн бензина Б-100. При проверке оказалось, что недостает более 30% горючего, так как бензин был затарен в 10-килограмовые бидоны, их стенки были из углеродистой жести с плохопропаянными швами, которые дали течь".

Бланку было дано задание немедленно отправиться в Баку, проверить на месте прибывшие баржи, а затем выехать в Иран и принять необходимые меры к поставке нам горючего без потерь. 10 января 1944 г. группа офицеров в составе: полковник Бланк С.М., подполковник Комиссаров, майор Коган М.Л. и представитель Союзнефтеэкспорта вылетели в Баку и сразу же отправились в порт. В это время к причалу подходила баржа, прибывшая из Бендер-шаха с горючим. Они внимательно осмотрели груз, и что докладывал военпред Алексеев подтвердилось - часть бидонов была совершенно пуста, а остальные бидоны за редким исключением имели потери горючего от 5 до 30%. Действительно швы были очень плохо пропаяны и малейшая вмятина или изгиб бидона характеризовались появлением сквозной трещины.

По окончании осмотра доставленного бензина из Бендер-шаха командированные товарищи выехали в Иран, по приезде в Тегеран товарищи связались с представителем Ирано-Советская нефть тов. Ступиним и обсудили с ним состояние дела доставки нам горючего с Абазанских заводов. При этом выяснилось, что имеет место ^н очень сложная перегрузка горючего. Горючее сначала погружалось на Абазанских заводах, ~~швами~~ ^н потом выгружалось на берегу Персидского залива, затем перегружались на железную дорогу в Бендер-шахе, а

в последующем подвозились бидоны и горючее погрузалось в этих бидонах в баржи на Каспийском море. При этом выяснились и дополнительные данные о весьма низком качестве металла, из которого была изготовлена тара. Наши товарищи решили просить поставщиков англичан если не ^иприкратить, то по крайней мере сократить погрузку бидонов и максимально увеличить отгрузку наливом в цистерны, что значительно бы упростило дело, а главное ликвидировались бы почти полностью потери и увеличилась пропускная способность. На свою просьбу товарищи получили заверения исправить дело. В этих переговорах полковник Фостер играл не последнюю роль. Повидимому он был одним из влиятельных акционеров, которые занимались поставкой нам горючего по поручению американцев. Несмотря на заверения и обещания, поставки авиационного бензина продолжалась ^ипопрежнему в бидонах. Наши товарищи вернулись в Бендер-шах и приняли меры к организации слива авиационного бензина из бидонов в танкеры. С этой целью были построены ^ипротяжением ^идва с лишним километра 10-дюймовых коллектор, в трубах которого сделали более 10 тысяч воронок, а рабочих вооружили специальными скобами, посредством которых горючее сначала сливалось в специальные емкости, а затем в наливные баржи. И все это в некоторой степени упростило доставку и в некоторой степени снизило потери, так как погрузка в Бендер-шахе и выгрузка в Баку в этих бидонах еще больше бы увеличили потерю бензина, а поскольку мы избавились от погрузки в наливные баржи и в бидоны в Бендер-шахе, то мы ^иот выгрузки этих бидонов в Баку. Тем самым было сохранено большое количество горючего.

Мы неоднократно задавали себе вопрос: в чем причина того, что англичане, несмотря на свое заявление, продолжали поставлять ~~на~~

авиационный бензин в 10-килограммовых бидонах? А ларчик просто открывался, фирмы получали прибыли не только на самом горючем, а и на бидонах, поэтому им было выгодно вывозить в бидонах, они одновременно сбывали не только бензин, но и бидоны.

Встретив полковника Фостера в Советской контрольной комиссии, Бланк тут же и подумал, что, видимо, полковник Фостер занимает крупное место в Англии среди английских нефтяников и даже тех нефтяников, которые имеют свои интересы в Плоешти. Иначе не было бы ему смысла возглавлять английскую сторону в Комиссии по материалам, трубам и буровому оборудованию, которое было безусловно завезено немцами и которое различными фирмами старалось быть выставлено собственным имуществом. Он ведь также доказывал в этой комиссии, что трубы принадлежат Английскому акционерному обществу, и мы тут же сделали вывод, что главным акционером являлся полковник Фостер. Бланк, конечно, всего этого не высказал ему, но он, видимо, сам об этом догадался и при встрече с Бланком он вынужденно ему улыбался.

Управление, проработав в Плоешти несколько месяцев, приобрело большой авторитет среди нефтяников, главным образом потому, что они быстро реагировали на все запросы, помогали в работе, хорошо были знакомы с производством и добычей, и с работниками этого управления легко было договориться тем, кто честно работал в нефтяной промышленности Румынии. В Управление поступало много жалоб и просьб на отсутствие керосина, бензина и мазута на предприятиях. С такими же жалобами приходили люди в управление, присылали разного рода письменные просьбы. И когда работники управления начали тщательно разбираться — кто же повинен в том, что без топлива, мазута крупные предприятия, электростанции,

без керосина рабочие районы. В Бухаресте большие очереди из-за частых перебоев с керосином, народ ругается, хочет знать кто повинен в этом и какая злая рука действует. Пущен слух, что все это происходит потому, что советская военная миссия забирает все нефтепродукты и вывозит их за пределы Румынии, а для нужд Румынии нет горючего, нет топлива. И когда разобрались, то установили, что поставку горючего и топлива на внутренний рынок Румынии удастся срывать компании "Дистрибуцил-Петроль", одним из руководителей которой являлся Попеску, отвечавший за сбыт и поставку нефтепродуктов на внутренний рынок Румынии. Он очень часто наивно заявлял, что перепутал и куда надо было отгрузить керосин осветительный, то туда отгружали мазут, а вместо дизельного топлива отгружали бензин. В результате все объекты оставались без горючего и топлива, а кроме того цистерны не разгружались и неделями простаивали на колесах, так как прибывали не по адресу и поэтому не разгружались. Были дни, когда до 2000 цистерн по нескольку дней стояли под разгрузкой. Приходилось принимать самые срочные меры, вплоть до обращения к тов. Георгию Георгиу-Деж, который давал указание по линии Министерства путей сообщения, чтобы горючее направлялось по потребности предприятиям какое им нужно, а наше Управление немедленно взяло отгрузку у заводов, электростанций и других государственных объектов под свой непосредственный контроль. Управление начало присваивать этим отгрузкам транспортные номера, а крупным потребителям организовало вертушки со специальными комнатами, а на нефтепроводе Плоешти-Бухарест установило военного представителя. И дело значительно улучшилось, но срывы полностью ликвидированы не были.

Нужды фронта в период наступления требовали большого количества горючего, а условия транспортировки были очень тяжелыми. К Плоешти подходила Западно-Европейская колея, а нам для обеспечения фронта требовалась перегрузка на нашу советскую колею, поэтому нам пришлось перешивать колею. Правда, перешивка нашей союзной колеи на румынскую колею была произведена не в небольшом протяжении, но все же это усложнило работу плоештенских промыслов, но как только фронт продвинулся дальше, нам было дано указание перешить железнодорожную линию на союзную колею и вновь восстановить на Западно-Европейскую, но так как у нас уже было заключено соглашение с образовавшимся Румынским правительством о поставке нефтепродуктов в СССР, то перед нами опять вновь встала проблема — каким путем осуществлять транспортировку до границ Советского Союза? В результате обсуждения этого вопроса с тов. Микояном А.И. мы пришли к выводу о необходимости постройки нефтепровода от Плоешти до Рени и соорудить в районе Рени большую приемную нефтебазу.

Керне — они берут горючее от Кутузов
Баз и ~~с помощью~~ с помощью дублирующих
станций. Горючее возилось бен-
зовыми цистернами на 300, 400, 500 и
более литров.

Нельзя сказать, что система трубопроводов во время Отече-
ственной войны была широко использована для обеспечения действующей
армии горючими материалами. Это, конечно, можно объяснить отсутствием
магистральных проводов, да и само военное ведомство не занималось
надлежащим образом подготовкой ~~территориальной войны~~ ^{театров военных действий},
стремясь все вопросы снабжения армии решать внутренним ^{ведомственным} путем че-
рез различного рода ^{только} военные организации, тогда как военные орга-
низации были маломощными, технически не оснащенными, и ^{в то время}
все взгляды на снабжение горючим и вся подготовка к деятельности органов
снабжения ^{горючим} в военное время сводилась к тому, чтобы заготовить как
можно больше бочек, контейнеров, которые предполагалось таскать за танками
или гусеничными тракторами, и других средств, которые в войне оказались
совершенно неэффективными. Вопросами же трубопроводов никто не занимался
и как известно, что такой вопрос даже ни разу не был поставлен перед прави-
тельством. Не было разработано никаких предложений по части прокладки
магистральных проводов в направлении ^{восточных} фронтов. И таким образом мы
не только оказались слабыми в части наличия трубопроводной сети по подаче
горючего войскам на фронт, но мы оказались слабыми и в подготовке и
разработке этих ^{вопросов} ~~вопросов~~. У нас не было наливного автотранспорта
/автоцистерн/. Даже система обеспечения авиации горючим предусматривала
постройку постоянных бензозаправочных станций с тем, что самолет будет
прилетать на аэродром и на аэродроме будет заправляться, т.е. представле-
ние о войне было упрощено до невероятности. Однако в течение войны мы
убедились в исключительной эффективности трубопроводов. Как уже было ска-

Был крайне низким

зрелищно-техническим

а что касается бензопроводов то их

мало даром же им самолетам свои горючки
они в деле снабжения ^{справки} восточным фронтом величайшую роль

зано, какое громадное значение сыграл бензопровод, проложенный по дну Ладожского озера. Крупное значение сыграл трубопровод плоештенских нефтепромыслов, проведенный от Бузеев до Рени.

Когда железная дорога на участке Галац-Бузеев и Ясси-Бузеев оказалась до предела перегруженной, требовалось решить вопрос - какими путями транспортировать из Плоешти горючее, особенно бензин. Так как от Плоешти до Бузеев шли 2 нитки 10-дюймового трубопровода и от этого трубопровода была протянута ^{одна} нитка на Констанцу, ^{а вторая} ~~то таким образом~~ нитка была свободной. Вот ко второй нитке и было решено подключиться двумя нитками 6-дюймового коллектора. Общая длина коллектора ^{по} ~~во~~ 2 нитке составляла 96 км. Через каждые 10 км была установлена подвижная перекачечная станция, смонтированная на автомобиле. ~~Такой~~ трубопровод был уложен в течение 15 дней и в одну траншею с трубами полевым кабелем была ^{использована} ~~использована~~ связь. Такой трубопровод работал очень хорошо и мы по железной дороге бензин больше не перевозили, а когда был построен постоянный трубопровод, временные коллекторы были демонтированы. Это был наш первый опыт работы на собранном коллекторе большой протяженности. Он себя полностью оправдал. Опыт постройки бензопровода на Ладоге научил нас выходить из положения в трудные моменты обеспечения действующей армии горючим. Например, в марте 1943 г. наши войска заняли Ростов-на-Дону, железнодорожный мост через Дон был взорван. Существующий до войны трубопровод Грозный-Трудовая был выведен из строя со столь серьезными повреждениями, что для восстановления нужно было 2-3 месяца. Этот трубопровод был особенно сильно разрушен на участке Армавир-Ростов-Дон. На теле трубы было более 12 тысяч пробояв, а отдельные места, особенно у перекачечных станций, в колодцах, где были задвижки, были совсем выведены из строя.

С изгнанием немцев из Ростова и с исключительно благоприятной перспективой разгрома немецкой армии мы получили возможность на коротком плече обеспечить Южный фронт горючим через Ростов. Но перевозка грузов от станции Батайск по дамбе через р. Дон очень ограничивала ^{провозные} возможности, и поэтому член Военного Совета фронта тов. Кириченко А.И. созвал у себя совещание, на котором, ознакомившись с людьми, знающими трубопроводное дело, принял решение уложить трубопровод по дну реки Дон, а от Батайска до Донского трубопровода уложить коллектор. Эта работа была выполнена в 4 дня, и горючее в значительном количестве перекачивалось по этому трубопроводу на правый берег Дона, а оттуда различными транспортными средствами развозилось на фронт. По этому примеру были уложены в ряде мест подводные коллектора при форсировании р. Днепра.



Кириченко Алексей Илларионович (1908 — 1975) — советский партийный и государственный деятель, генерал-майор (1942). С началом войны с Германией было присвоено звание военно-политического состава — бригадный комиссар, назначен членом Военного совета Юго-Западного фронта, который отвечал за работу органов и подразделений военного тыла и снабжение. В 1942 г. назначен членом Военного совета Сталинградского фронта, затем Донского фронта. В 1942-43 гг - член Военного совета Сталинградского фронта по тылу, член военного совета Воронежского, затем Южного фронта. С 1944 г. - секретарь ЦК Компартии Украины по кадрам, с 1945 г. - первый секретарь Одесского обкома КП(б)У. С 1949 г. - член Политбюро и второй, затем первый секретарь ЦК Компартии Украины. Член ЦК КПСС в 1952—1961 годах, член Президиума ЦК КПСС в 1955—1960 годах, секретарь ЦК КПСС в 1957—1960 годах. Депутат Верховного Совета СССР в 1946—1962 годах, член Президиума Верховного Совета СССР в 1958—1962 годах. Имел грубый, вспыльчивый характер, за что в 1960 г. был выведен из состава членов Президиума ЦК КПСС и освобожден от обязанностей секретаря ЦК КПСС. Далее работал директором дизельного завода в городе Пензе.