

УДК 947:629.33“1927/1929”

## ОБ ОДНОЙ ДИСКУССИИ О РАЗВИТИИ СОВЕТСКОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В КОНЦЕ 1920-Х ГОДОВ

**В. А. Бондарев, В. Г. Шишка**

Южно-Российский государственный технический университет (Новочеркасский политехнический институт), 346428, Ростовская обл., Новочеркасск, ул. Просвещения, 132  
vitalijj-bondarev27@rambler.ru

Рассматривается роль В. В. Оболенского, более известного под псевдонимом Н. Осинский, в автомобилизации СССР во время планирования первой пятилетки. Дискуссия в «Правде», целиком являвшаяся заслугой Н. Осинского, стала важным звеном в цепи факторов и событий, стимулировавших процесс модернизации автомобилестроения в Советском Союзе. Приведены доводы оппонентов и читателей «Правды». Кратко изложены события, следовавшие за дискуссией и приведшие к решению правительства СССР о строительстве автомобильного завода в Нижнем Новгороде.

*Ключевые слова:* Н. Осинский, В. В. Оболенский, автомобилизация СССР, автомобилестроение, Автодор, автомобильный завод, первый пятилетний план.

Начало автомобилестроения в Советском Союзе относится, как известно, к ноябрю 1924 г., когда во время парада в честь Октябрьской революции москвичам были продемонстрированы первые десять грузовиков завода АМО. Это событие свидетельствовало о преодолении в СССР негативных последствий разрушительной Гражданской войны и о переходе к восстановлению промышленности. Несмотря на все позитивные тенденции, уровень развития и объемы производства советских автомобилестроительных заводов во второй половине 1920-х гг. были довольно скромными. По существу, только развернутая с конца 1920-х гг. форсированная индустриализация выступила мощным стимулом развития автомобилестроения в СССР и дала возможность нашей стране войти в круг мировых лидеров по производству автомашин.

В рассматриваемый период автомобилестроение приобретало все большее значение для экономики развитых стран мира, зачастую превращаясь из обычного направления промышленности в существенный фактор развития производства. Высокий уровень автомобилизации позволял не только развивать сферу торговли и перевозок, но и интенсифицировать производственные процессы в сельском хозяйстве и промышленности: ведь автомашины намного быстрее, чем лошади, перевозили урожай с полей, строительные материалы к новостройкам, сырье на заводы и т. д. Автомобилизация должна была стать одним из ведущих направлений индустриализации, планы которой разрабатывались в Советском Союзе с середины 1920-х гг. и стали воплощаться в жизнь с конца указанного десятилетия.

Нельзя сказать, что представители высшего партийно-советского руководства не представляли себе значения автомобилизации. Однако процесс разработки первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР продемонстрировал далеко не достаточное внимание руководящих деятелей к автомобилестроению, что грозило замедлить темпы развития данной отрасли промышленности. Об этом свидетельствует острая дискуссия, развернувшаяся в 1927 г. на страницах официального рупора партии большевиков – газеты «Правда». Дискуссия эта, зачинателем которой выступил член Президиума Госплана и руководитель Центрального статистического управления (ЦСУ) СССР В. В. Оболенский, превосходно отражает особенности восприятия автомобилестроения в правительственных кругах Советского Союза, но в специальной литературе она получила весьма слабое освещение [Сигельбаум, 2011]. Настоящая публикация имеет целью отчасти заполнить образовавшуюся в историографии лакуну и тем самым расширить наши представления о непростом процессе становления советской автомобильной индустрии в 1930-х гг.

В. В. Оболенский, более известный читателям в Советской России под псевдонимом Н. Осинский, в июле 1927 г. поместил в «Правде» свою статью «Американский автомобиль или Российская телега?» [Осинский, 1927а], в которой представил сравнительный анализ состояния автомобилестроения и обеспеченности машинами стран Европы, США и СССР. До этого Н. Осинский несколько месяцев провел в Соединенных Штатах Америки, получив возможность увидеть и оценить

важную роль автомобиля в жизни граждан этой заокеанской державы (впечатления о своей поездке он изложил в вышедшей в 1926 г. книге [Осинский, 1926]). Кроме того, располагая по роду деятельности всей полнотой информации о развитии зарубежной и отечественной автомобильной промышленности, автор привел в своей статье заслуживающие доверия материалы о численности и значении автомашин как в СССР, так и в иных государствах. При этом результаты сравнений свидетельствовали явно не в пользу Советского Союза.

По данным Н. Осинского, в 1914 г., перед Первой мировой войной, в различных странах мира насчитывалось в общей сложности около 2,5 млн. автомобилей, в том числе в США 1,8 млн., в Европе – до 500 тыс., в России – 16 тыс. Таким образом, по численности авто наша страна занимала четвертое место среди европейских держав. Несмотря на все последующие вооруженные конфликты, потрясения и кризисы, в 1927 г. в мире насчитывалось уже 27,5 млн. автомобилей, т.е. по сравнению с 1914 г. их численность возросла в 11 раз! Из этих 27,5 млн. машин на США приходилось свыше 23,4 млн. (тринадцатикратный прирост к 1914 г.), на Европу – более 3,1 млн. (прирост в 6,2 раза).

В то же время в Советском Союзе насчитывалось только 18 тыс. автомобилей, причем 6 тыс. советских автомобилей были, по выражению Н. Осинского, «не на ходу стоящими», т.е. неисправными. Зачастую эти неработающие авто уже нельзя было починить либо из-за серьезного износа, либо вследствие нехватки запасных частей, представлявшей серьезную проблему в условиях советской действительности (так, заведующий курортом в Тотьме т. Ерыкалов жаловался в присланном в «Правду» письме, что, когда у старенького «Фордика», на котором он возил клиентов, сломался колечный вал, найти замену он не смог даже в Москве и был вынужден отказаться от машины и прибегнуть к услугам извозчиков). Фактически в СССР в 1927 г. имелось лишь 12 тыс. автомобилей, а причислять к ним еще 6 тыс. неисправных машин можно было только с формально-статистической точки зрения. Как видим, в 1920-х гг. советское машиностроение подавало столь слабые признаки жизни, что в 1927 г. Россию обгоняли в этой области уже сорок стран, хотя в 1914 г. она была четвертой в Европе по числу автомобилей. За три последних года СССР ввез 4,5 тыс. автомобилей, а три завода Автотреста за три года произвели всего 653 автомобиля.

Подводя итоги в статье, Н. Осинский констатировал, что в области автомобилестроения советские производители «отстали недопустимо, отстали катастрофически». По его мнению, катастрофичность ситуации заключалась не только в мизерной численности автомашин в СССР и крайне неудовлетворительном состоянии советского автомобилестроения, но и в весьма незначительном внимании представителей власти к данной отрасли народного хозяйства. Думается, с руководителем ЦСУ вполне можно было согласиться.

Действительно, в первых вариантах первого пятилетнего плана автомобилестроение выступало не в качестве фаворита. По этому поводу Н. Осинский с возмущением восклицал: «Есть ли хоть одно слово, хоть одна таблица [в плане первой пятилетки], специально посвященная автомобильной промышленности..? Ни одного слова, ни одной таблицы». Правда, «Главметаллом был разработан пятилетний перспективный план автостроения, где на развитие существующих заводов и на постройку новых было намечено [выделить] за пять лет 121 млн. руб.» [Осинский, 1927а]. Но из этой суммы правительственные органы Советского Союза утвердили к реализации только 54 млн., что представлялось недостаточным для коренной модернизации отрасли.

Не желая мириться с подобным пренебрежением к развитию советского автомобилестроения, Н. Осинский пытался развенчать ряд предрассудков, которые, как он полагал, служили психологической основой этого пренебрежения. В своей статье он доказывал абсурдность мнения о том, что «автомобиль есть буржуазный, а не рабоче-крестьянский экипаж» в силу своей дороговизны. С его точки зрения, «через три-четыре года, которые объективно понадобятся на развертывания нашего автостроения, у нас найдется огромная масса маленьких коллективов различнейших рабоче-крестьянских организаций (в первую очередь кооперативов), которые смогут в рассрочку покупать дешевые машины» [Там же]. К тому же «дороговизна пользования автотранспортом колоссально увеличивается у нас тем, что в каждой машине у нас сидит шофер», в то время как в Америке найти таковых можно было лишь «у миллионеров». По данным, которыми оперировал Осинский, в год на одного шофера в СССР приходилось не менее 1,2 тыс. руб., что вдвое превышало стоимость автомобиля «Форд» в США.

С легкостью развенчивал Н. Осинский и другой закоренелый предрассудок: будто «американцы сперва обзавелись хорошими дорогами, а потом стали строить миллионы автомобилей». По утверждению руководителя ЦСУ, «дело обстоит и обстоит как раз наоборот, и в Соединенных Штатах считается правилом, что именно появление массы машин дает толчок к постройке шоссе-ных дорог». Таким образом, одна из двух главных бед России не только не препятствовала бы развитию автомобилестроения, но и могла быть изжита по мере насыщения советского рынка машинами.

Н. Осинский завершил свою статью рядом предложений, реализация которых могла существенно улучшить состояние советской автомобильной промышленности. Он предлагал создать в СССР концессионное предприятие по сборке американских машин, что было вполне выполнимо при активном участии зарубежных фирм в советском машиностроении. Не ограничиваясь этим, Н. Осинский полагал необходимым «немедленно приступить к проектированию, а затем и постройке первого завода для массовой постройки дешевых автомобилей» [Там же, с. 2]. Данное предприятие должно было выпускать не менее 100 тыс. машин в год, как Форд или Шевроле, но с преобладанием не легковых авто, а грузовиков, в которых более нуждались советские кооперативы, колхозы, совхозы, предприятия и учреждения. Отсюда проистекало и еще одно предложение Н. Осинского: активно осуществлять производство мощных грузовиков по 10–20 тыс. в год. Одновременно следовало развивать сеть хороших дорог, без которых, разумеется, никакая автомобилизация не могла бы достичь требуемого экономического эффекта. Наконец, понимая сложность решения проблемы сбыта, Н. Осинский предлагал создать в СССР добровольное общество содействия массовому автомобилестроению и, как следствие, через 15 лет обеспечить собственным автомобилем каждую рабочую и крестьянскую семью.

Столь дискуссионная статья, к тому же написанная не последним в советской иерархии деятелем, не могла не вызвать реакции сотрудников тех учреждений, которые были раскритикованы на ее страницах. В середине августа 1927 г. в «Правде» был опубликован ответ Н. Осинскому работников Госплана и ВСНХ СССР [Проблема автомобилизации СССР, 1927, с. 4]. Они привели массу возражений на заявления и предложения руководителя ЦСУ.

С. Г. Струмилин, председатель комиссии Госплана по составлению пятилетнего перспективного плана развития народного хозяйства, указал на наиболее очевидную проблему, препятствующую развитию автомобилестроения и автомобилизации Советского Союза в условиях нэпа, – ограниченность и затрудненность сбыта вследствие низкой платежеспособности городского и сельского населения. Кроме того, по его мнению, крестьянам автомобиль был не особенно и нужен, так как уже имевшаяся в деревне тягловая сила – лошади – не загружалась на полную мощь и работала лишь 85 дней в году: «Что же будет крестьянин делать с автомобилем, если он так недостаточно использует живую тягловую силу?»

Другие оппоненты Н. Осинского не были столь категоричны, но также усомнились в возможности реализации наиболее грандиозных его замыслов. Заместитель начальника Главметалла Д. Ф. Будняк высказался в том смысле, что его ведомство не имеет принципиальных возражений против предложений Н. Осинского, но считает необходимым «расширить задачу и рассматривать планы развития и тех отраслей промышленности, которые являются базой для автомобильной». Без этого представлялась совершенно очевидной невыполнимость затеи с постройкой огромного автомобильного завода: он не смог бы функционировать ввиду дефицита средств и материалов. «Ближайшая задача в деле ускорения развития автотранспорта в СССР», полагал Д. Ф. Будняк, «заключается в постановке заводами Автотреста сборки автомобилей из импортируемых из-за границы частей». Причем, указывал заместитель начальника Главметалла, в данном направлении уже были сделаны соответствующие шаги. Еще весной текущего года комиссия под его председательством побывала в Европе и вела переговоры о поставках в СССР 150 грузовых автомобилей с последующей их сборкой по месту прибытия. Комиссия выяснила, что ряд зарубежных фирм был не прочь продать советским покупателям свою продукцию и небезвозмездно предоставить им право постройки своих автомобилей на территории СССР. Д. Ф. Будняк считал развитие этого направления наиболее оптимальным, поскольку, «получая право постройки автомобилей заграничного типа и техническую помощь, наши скудные конструкторские силы были бы избавлены от необходимости “открывать Америку” и могли бы в течение 2–3 лет перенести заграничный опыт на заводы Авто-

треста». Прибыль же, получаемую от сборки и реализации зарубежных машин, можно было, по его мнению, использовать для развития собственного автостроения.

Пожалуй, наибольшую поддержку замыслам Н. Осинского выразил председатель металлической комиссии промышленной секции Госплана СССР Р. Я. Гартван. Но и он не без оснований опасался, что неизбежно придется столкнуться с «огромнейшими препятствиями и со стороны нашего бездорожья, и со стороны высокой себестоимости производства». Поэтому Р. Я. Гартван предложил лишь «подумать» о постройке завода мощностью 80–100 тыс. автомобилей в год, а пока ограничиться строительством предприятия, способного выпускать в год до 10 тыс. машин, наладить производство импортных деталей и озаботиться улучшением дорожной сети.

Н. Осинского не могли удовлетворить эти полумеры. Поэтому в августе он опубликовал в «Правде» новую статью под незатейливым названием «Еще раз об американском автомобиле и российской телеге» [*Осинский*, 1927в, с. 4–5] и в ней опроверг возражения своих оппонентов. В частности, было указано, что в США лошади загружены примерно так же, как и в России, но это ничуть не мешает фермерам покупать автомобили миллионами. На все возражения о дороговизне машин Н. Осинский отвечал, что их покупателями должны стать не отдельные крестьяне, а их коллективы, колхозы: «перевозочная машина, как всякая другая машина, на основе коллективизации вполне способна проникнуть в нашу деревню в широчайшем масштабе». В конечном счете, он вновь обосновывал свое предложение о скорейшей постройке в СССР крупного завода по производству десятков тысяч грузовых и легковых автомобилей. Финансовые затруднения, по мнению Н. Осинского, можно было отчасти преодолеть путем привлечения иностранного капитала. До тех же пор, пока строительство крупного завода не подойдет к концу, следовало активизировать усилия по ввозу в Советский Союз дешевых машин или их частей для последующей сборки. Это будет, считал Н. Осинский, «переходно-подготовительным периодом».

Помимо рассуждений статья Н. Осинского содержала краткий обзор писем, полученных от читателей «Правды» после первой его публикации. Авторы их выражали поддержку инициатив Н. Осинского и гневно клеймили кондовый бюрократизм его оппонентов из числа правительственных чиновников («нам нужно побороть консерватизм наших спецов, отмахивающихся от завоеваний зарубежной техники»), заверяя, что в СССР найдется немало рабочих и крестьян, которые, если не индивидуально, так вскладчину, сумеют приобрести автомобиль: «уже в настоящее время каждая деревня имеет нужду в автомобиле, а главное, и средства для его приобретения найдутся, потому что каждое потребительское общество, каждой сельскохозяйственное товарищество ежегодно тратят большие деньги на доставку товаров. А приобретение каждой деревней 2–3 авто сразу значительно увеличит общее число их» [Там же].

Н. Осинский опубликовал лишь очень небольшую часть своей корреспонденции. После того как в «Правде» появились статьи управляющего ЦСУ, в редакцию газеты, по словам ее сотрудников, «неослабевающим дождем льется поток писем, заметок, статей и даже очень обширных записок», авторы которых в подавляющем большинстве солидаризуются с Н. Осинским [*Осинский*, 1927б, с. 4–5].

Целый ряд писем, авторами которых являлись представители технической интеллигенции и работники центральных учреждений, содержал немало предложений относительно организации автомобильного производства, дорожного строительства, а также создания наилучших в советских условиях типов и марок машин. Авторами еще большего количества посланий являлись обычные рабочие, крестьяне, служащие; они в силу своего образования и профессии не могли дать Н. Осинскому каких-либо полезных советов, но зато выражали полную поддержку, заявляли о наличии в городе и деревне социальной базы автомобилизации в лице демобилизованных красноармейцев, трактористов, интересующейся техникой молодежи и т. д., и клеймили его противников. По этому поводу сотрудники редакции «Правды» ехидно замечали, что С. Г. Струмилин и Р. Я. Гартван «имеют, как говорится, “очень плохую прессу”». Ряд авторов, рабочих и крестьян, “кроет” их довольно крепкими словами». Среди нелестных отзывов рядовых советских граждан об идейных противниках Н. Осинского были такие: «в корне я не согласен с т. Струмилиным, который недавно только прилетел с Марса на нашу землю со своим скептицизмом по отношению к крестьянству и думает, что крестьянин только может утирать соплю рукавом, а что касается управления машиной, то он не годится»; «т. Гартван столько знает о современной деревне, сколько я о Новой Зеландии».

Справедливости ради надо сказать, что среди обычных советских горожан и в особенности крестьян было и немало таких, которые весьма скептически отнеслись к оптимистическим заявлениям Н. Осинского. В частности, писатель П. С. Парфенов прислал ему письмо, основанное на личных впечатлениях от бесед с сибирскими земледельцами. В письме Парфенов справедливо указывал, что во второй половине 1920-х гг., когда большевики отказались от прокрестьянской политики «лицом к деревне» и ужесточили давление на зажиточных хлеборобов, наивно ожидать от крестьян намерения приобрести автомобиль. Поскольку наличие в хозяйстве какого-либо механизма (жатки, сноповязалки, локобиля и пр.) служило практически стопроцентной гарантией навешивания на зажиточного крестьянина страшного ярлыка «кулак», никто из сибирских знакомых Парфенова не рискнул бы купить автомобиль даже при наличии необходимых для этого средств: «... тут велосипед нельзя завести... Затравят и партийные и беспартийные, а он [предлагает купить] автомобиль...» Рассказывая о порожденном как деревенскими условиями, так и политикой большевиков антиавтомобильном скептицизме крестьян, Парфенов писал Н. Осинскому, что, когда крестьяне прочитали первую из двух его статей, «сначала они усомнились в том, чтобы в Европе и Америке было так много автомобилей, “почти 24 миллиона”, и что каждый американский мужик имел собственный “Фордзон” и задали мне вопрос: можно ли Вам верить? Я сказал им, что можно, и объяснил при этом, что Вы специально ездили в Америку, чтобы изучить там сельское хозяйство. Тогда... последовали новые вопросы и рассуждения о том, где эта самая счастливая страна находится, что за народ в ней живет и нельзя ли туда переехать на жительство сибирским мужиком... хотя бы в батраках там пожить, хотя бы по самому свирепому контракту?»<sup>1</sup>. Однако такие скептические замечания не печатались в «Правде».

Можно утверждать, что в развернувшейся на страницах «Правды» дискуссии убедительную победу одержал Н. Осинский, которому удалось обосновать свои предложения об ускорении автомобилизации СССР, а также привлечь внимание общественности и высших партийно-советских чиновников к данной проблеме. По завершении дискуссии при поддержке представителей власти был принят ряд важных мер, способствовавших автомобилизации. Постановлением Политбюро ЦК ВКП(б) от 1 сентября 1927 г. была создана комиссия Политбюро по техническим и научным связям с Америкой, председателем которой был назначен Н. Осинский [Индустриализация..., с. 202]. В «Правде» за 21 сентября появилась небольшая заметка «Автомобилизация СССР», где извещалось, что на следующий день состоится собрание учредителей «Общества друзей автомобиля и хорошей дороги» (ОДАВТО), в числе учредителей которого значились такие граждане Советского Союза, как А. И. Рыков, И. В. Сталин, К. Е. Ворошилов, В. В. Куйбышев, М. И. Ульянова, А. М. Лежава, Г. К. Орджоникидзе, Я. Э. Рудзутак, А. С. Енукидзе, Н. Осинский и др. [Автомобилизация СССР, 1927, с. 4]. Общество, которое, как видим, пользовалось поддержкой высших партийных функционеров, вскоре получило более звучное наименование – «Автодор», открыло свои отделения по всей стране и с апреля 1928 г. стало издавать собственный журнал «За рулем», что способствовало популяризации автомобильного дела среди граждан СССР.

Кроме того, 13 июля 1928 г. Советом труда и обороны (СТО) Советского Союза было принято постановление «О развитии автостроения СССР», в котором говорилось о необходимости строительства в период с весны 1929 по 1934 г. завода мощностью в 12 тыс. американских или европейских автомобилей [Индустриализация..., 1999, с. 33–35]. В первом квартале 1928–1929 г. на автозаводе № 3 (ЯГАЗ) была произведена сборка 59 грузовиков Даймлер-Бенц, что отчасти явилось реализацией предложений Осинского о выпуске мощных машин<sup>2</sup>. Наконец, 4 марта 1929 г. советским правительством было принято решение «построить собственными силами мощный автомобильный завод с выпуском 100 тыс. машин в год в две смены» [Приказ по ВСНХ СССР № 498, 1929, с. 1]. Таким образом, через два года после начала дискуссии в «Правде» предложения Осинского были не только услышаны в высших кругах, но и реализованы. А 28 ноября 1929 г. он возглавил автомобильную промышленность СССР, был назначен председателем правления вновь образованного Всесоюзного автотракторного объединения [Приказ по ВСНХ СССР № 490, 1929, с. 6].

Н. Осинский сыграл заметную роль в автомобилизации Советского Союза, выступив застрельщиком дискуссии в «Правде». Признавая его заслуги в данном деле на состоявшейся в апреле 1929 г. XVI конференции компартии, Ю. Ларин подчеркнул: «... может быть Н. Осинскому неудобно самому сказать, что это его заслуга. Так вот я хочу сказать, что это заслуга Н. Осинского, а не Госплана, если мы в этой пятилетке имеем крупное автомобильное строительство» [XVI конфе-

ренция ВКП(б), 1929, с. 71]. Конечно, модернизация автомобилестроения в СССР в ходе форсированной индустриализации проходила зачастую вопреки предложениям Н. Осинского: основным потребителем выступало государство, а не общественные организации, упор был сделан на необходимые различным предприятиям и учреждениям грузовые машины. Да и сам вдохновитель советского автомобилестроения, как известно, не пережил «Большого террора», будучи арестован в октябре 1937 г. и расстрелян в сентябре 1938 г. Тем не менее перед нами частный пример роли личности в истории, когда усилия одного человека сдвигают с места неподъемный груз, каковым в данном случае выступало развитие автомобильной промышленности в СССР. Дискуссия в «Правде», целиком являвшаяся заслугой Н. Осинского, стала важным звеном в цепи факторов и событий, стимулировавших процесс модернизации автомобилестроения в Советском Союзе.

#### Примечания

<sup>1</sup> Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 17. Оп. 85. Д. 16. Л. 367–368.

<sup>2</sup> Российский государственный архив экономики. Ф. 2352. Оп. 1. Д. 546. Л. 85.

#### Библиографический список

- XVI конференция ВКП(б). М., 1929.  
Автомобилизация СССР // Правда. 1927. № 215, 21 сент.  
Индустриализация Советского Союза: Новые документы. Новые факты. Новые подходы / под ред. С. С. Хромова. М., 1999. Ч. 2.  
Осинский Н. Американский автомобиль или Российская телега? // Правда. 1927а. № 162, 20 июля; № 163, 21 июля; № 164, 22 июля.  
Осинский Н. Еще и еще отклики // Правда. 1927б. № 194, 27 авг.  
Осинский Н. Еще раз об американском автомобиле и российской телеге // Правда. 1927в. № 184, 14 авг.; № 185, 17 авг.  
Осинский Н. По ту сторону океана: из американских впечатлений и наблюдений. М.; Л., 1926.  
Приказ по ВСНХ СССР № 490 от 28 ноября 1929 г. // За рулем. 1929. № 24.  
Приказ по ВСНХ СССР № 498 от 4 марта 1929 г. // За рулем. 1929. № 6.  
Проблема автомобилизации СССР // Правда. 1927. № 184, 14 авг.  
Сигельбаум Л. Машины для товарищей. Биография советского автомобиля. М., 2011.

*Дата поступления рукописи в редакцию 12.03.2012*

## ON THE EVE OF THE FIRST FIVE YEARS: ONE OF THE DISCUSSION ON THE DEVELOPMENT PLANS OF THE SOVIET AUTOMOBILE INDUSTRY IN THE LATE 1920s.

*V. A. Bondarev, V. G. Shishka*

South Russian State Technical University (Novocherkassk Polytechnic Institute), Prosvescheniya st., 132, Novocherkassk, Russia 346428  
vitalijj-bondarev27@rambler.ru

The article examines the role of V. V. Obolensky, who is better known under the pseudonym N. Osinsky. In motorization of the USSR during the first five years of planning N. Osinsky, analyzing the automotive industry condition in capitalist countries, came to the conclusion that Soviet producers were «unacceptably behind», and put forward a number of proposals, which, he believed, could significantly optimize the situation with the Soviet automobile industry. He offered a concession in the USSR company for the assembly of U. S. cars and «immediately begin designing and then building the first factory for the mass construction of cheap cars». This company has been producing at least 100 thousand cars per year, as Ford or Chevrolet, but it is dominated trucks, which need more than the Soviet cooperatives, collective farms and state farms, enterprises and institutions (and hence the further suggestion Osinsky – to actively construction of powerful trucks in the amount of 10 – 20 thousand per year). At the same time a network of good roads should be developed. Finally, Osinsky proposed to create Voluntary Society for the Promotion massive automobile and as a consequence, in 15 year time every working peasant family would be provided with their own car. The discussion in the newspaper «Pravda» («Truth») was followed by the publication of Osinsky's article «American car or a Russian cart» where he drew an important link in the chain of factors and events that have stimulated the modernization process in the automotive industry in the Soviet Union. The article presents the arguments of Osinsky's opponents

– workers of the USSR State Planning Committee and the Supreme Economic Council, it also reviews the opinions of the workers and peasants – readers of «Pravda». The author summarized the events after the debate that led to the decision of the Soviet government to build a «house of a powerful car factory with a production of 100 thousand cars per year in two shifts», in Nizhny Novgorod.

*Key words:* N. Osinskiy, V. Obolenskiy, motorization in the USSR, automotive, a car factory, the first five-year plan.

### *References*

- Avtomobilizatsiya SSSR // Pravda. 1927. No. 215, 21 sentyabrya.  
Industrializatsiya sovetskogo soyuza. Novye dokumenty. Novye fakty. Novye podkhody / ed. by S. S. Khromov. Moscow, 1999. P. 2.  
*Osinskiy N.* Amerikanskiy avtomobil ili Rossiyskaya telega? // Pravda. 1927. No. 162, 20 iyulya.  
*Osinskiy N.* Eshche i eshche otkliki // Pravda. 1927. No. 194, 27 avgusta.  
*Osinskiy N.* Eshche raz ob amerikanskom avtomobile i rossiyskoy telege // Pravda. 1927. No. 184, 14 avgusta.  
*Osinskiy N.* Po tu storonu okeana: iz amerikanskikh vpechatleniy i nablyudeniy. Moscow; Leningrad, 1926.  
Prikaz po VSNH SSSR No. 490 ot 28 noyabrya 1929 goda // Za rulem. 1929. No. 24.  
Prikaz po VSNH SSSR No. 498 ot 4 marta 1929 goda // Za rulem. 1929. No. 6.  
Problema avtomobilizatsii SSSR // Pravda. 1927. No. 184, 14 avgusta.  
See above. No. 163, 21 iyulya.  
See above. No. 164, 22 iyulya.  
See above. No. 185, 17 avgusta.  
*Sigelbaum L.* Mashiny dlya tovarishchey. Biografiya sovetskogo avtomobilya. Moscow, 2011.  
XVI konferentsiya VKP(b). Moscow, 1929.