



разорвавший отношения с «Лесснером» инженер Луцкой. Так что братья Гутовские могли с ним запросто встретиться. А папа-котельщик должен был хорошо знать продукцию «Лесснера» ещё до автомобильной эры.

Есть фото, на котором загадочный Александр Гутовский снят в кожаной униформе с погонами артиллерийского капитана. Что может означать его участие в Первой мировой войне или на бронепоезде, или в составе тракторной команды тяжёлой артиллерии.

Весной 1920 года Гутовский оказался единственным дипломированным инженером Пермского авторемонтного завода. На самом деле Гутовскому достался настоящий политехнический музей — собрание автомобильного антика, способное свести с ума современных коллекционеров во всём мире.

Например, на январь 1922 года на балансе Пермского государственного автозавода числилось, согласно отчётам, 50 автомобилей производства США, 14 — Германии, 10 — Франции, 4 — Италии, 3 — Бельгии, 2 — Австро-Венгрии, по одному английскому, российскому («Руссо-Балт») и даже швейцарскому (забытой марки «Стелла»). Кроме того, имелось 12 мотоциклов производства пяти стран мира.

Перечисление марок машин — сплошная волшебная музыка, улаждающая

слух знатоков: «Бразье», «Пирс-Арроу», «Клеман-Баяр», «Пирлес», «Лаурен-Клемент», «Чендлер», «Минерва»...

Было две проблемы — кошмарная разноразмерность деталей этого пёстрого автопарка, а главное — ровно половина машин годилась лишь к разборке в металллом. Так и писалось по результатам техосмотра: «назначен на автокладбище».

Однако Гутовский оказался опытным инженером и по-своему великим комбинатором. Понемногу из ворот «Пермского автозавода» стали выходить автомобили «комбинированного типа». То есть двигатель, скажем, от американского «Уайта», ходовая от какого-нибудь немецкого «Падеуса», а радиатор или рама — невообразимой местной конструкции.

Скажем, «Руссо-Балт» за номером 504 (всего было произведено чуть больше 600 машин этой марки) имел радиатор и крылья от «Опеля» и неизвестный 6-цилиндровый двигатель. Однако честно прослужил в качестве пермского такси (прокатного автомобиля) до 1930 года. Единственный российский автомобиль был направлен на завод чекистами, но, как написано в финансовом отчёте за 1923 год, «Пермское ГПУ остаётся должным за ремонт около 1500 руб. золотом, причина задержки неизвестна».

Нехватка кислорода

Сохранившиеся производственные отчёты Пермского автозавода предстают то драмой, то комедией. «Сообщите сроки выпуска из ремонта первой серии грузомашин» — «Определить срок можно по получению кислорода, за которым послано в Москву».

Начав с выпуска 3-4 «комбинированных машин» в месяц, ПАРЗ довёл производственную программу до 14 готовых изделий в месяц. Ремонтировал и двигатели моторных лодок, и даже авиамотор BMW залетевшего в Пермь пассажирского самолёта «Юнкерс». Однако будущее завода упёрлось в проблему сбыта. Решить её Гутовский никак не мог.

Советская власть позволяла заводу продавать свои изделия только государственным организациям и по определённым сверхценам. Даже когда завод окончательно сменит специализацию, и возникнет вопрос о распродаже лома с автокладбища хотя бы своим работникам (а теперь безработным), тема будет закрыта.

В далёкие двадцатые годы главным приобретателем пермских «иномарок» стали местные силовые ведомства: суд, ревтрибунал, прокуратура, воинские части. Иногда заказчиками были местные органы власти и промышленности. Несколько машин ушло в Удмуртию и Екатеринбург.