



гаром латаные-перелатаные «Паккарды», «Уайт-Гарфорды», «Бенц-Гагенау» и прочие экспонаты автопаноптикума имени инженера Гutowского.

Сам же Александр Владимирович совершил напоследок свой главный инженерный подвиг на пермской земле: купил на толкучке дореволюционный шведский сепаратор «Альфа-Наваль», разобрал его дома и выяснил, что сепараторы производить не сложнее, чем восстанавливать автомобили из хлама. Зато продавать их можно в крестьянской России хоть миллионами!

Для перестройки производства Пермскому авторемонтному заводу местной промышленности требовалось что-то около 50 тыс. руб., однако Гutowский лично съездил в Москву и получил разрешение от самого Орджоникидзе.

С конца 1924 года бывший «Лессер» стал называться «1-я государственная фабрика сепараторов», или «Урал-сепаратор». В 1926 году завод получит имя Ф. Э. Дзержинского. Градообразующим он станет несколько позже, уже как крупный завод №9 Наркомата боеприпасов. Поэтому крупнейший жилой район Перми сначала будет называться Кагановическим — в честь сталинского наркома путей сообщений. Ведь главным предприятием района являлась железная дорога.

Пройдёт ещё немного времени, и имя Кагановича исчезнет с карт родины. А слава Дзержинского переживёт славу завода его имени, известного производителя бензиновых двигателей с цепным приводом для валки леса. Наверное, сам инженер Гutowский не мог себе представить такой комбинаторики.

Обронённые им на пермскую землю зёрна автопроизводства неожиданно дали плоды на новом этапе нэпа — в 1990-е годы. В виде очередной англо-русской авантюры под именем «Автокам-Рикман Велта-Рейнджер» и городского автобуса производства Верхнемуллинской мастерской сельхозтехники. Обе конструкции в полной мере развивали великую идею «комбинированных машин» Александра Гutowского.

Жаль, что это имя в Перми уже забыто.

Владимир Ивашкевич

Пермский авторемонтный завод относился к предприятиям местной промышленности. Он не входил, как крупные авторемонтные заводы центра страны, в состав мощного гостреста ЦУАЗ (центральное управление государственных автозаводов) и не мог рассчитывать ни на заказы, ни на кредиты.

Единственным госзаказом за всё время автомобильного производства стал выпущенный в 1922-году для Пермской железной дороги «автовоз» — то есть мотовоз с автомобильным двигателем в 45 л. с. Изделие получило гордое имя «Пятый Октябрь» и могло передвигать 7 гружёных вагонов. «Автовоз» украсили еловыми ветками и много фотографировались на его фоне. Несколько рабочих получили за ударный труд серебряные портсигары. Однако дальнейшее развитие пермского мотовозостроения пошло совсем на другом предприятии.

За свою весьма короткую историю (1920-23 годы) Пермский автозавод успел отремонтировать 193 автомобиля и 52 мотоцикла. То есть выпустил вдвое-втрое больше машин, чем когда-то «Лессер»!

Примечателен и другой факт: в те же 1920-1923 годы главнейший советский автозавод АМО (будущий ЗИЛ) тоже занимался лишь ремонтом: на его счету 226 автомобилей и 42 мотоцикла. Таким образом, Пермский авторемонтный завод был сопоставим с лучшими автозаводами страны.

1923 год оказался роковым для судьбы всей Перми. Теперь это был не губернский центр, а окружной город, подчиняющийся Екатеринбург — столице Уральской области. Инженер Гutowский с коллегами не терял оптимизма и мечтал о создании акционерного общества по производству уральских автомобилей, или, на худой конец, сельхозмашин.

Мыслил он в правильном направлении — в 1926 году свердловский журнал «Хозяйство Урала» опубликовал подробные расчёты, доказывающие необходимость строительства автозавода и фабрики тракторов... в Челябинской области. Бренды «Урал» и ЧТЗ сегодня широко известны.

Имена и бренды

В том же 1923 году восемь «сборочных единиц» Пермского авторемонтного завода составили первую автоколонну коммунального треста. Давно планируемое открытие трамвайного движения задержалось в связи с новой административной ситуацией. Так что первым общественным транспортом в Перми стал автобус. Точнее — переделанные для перевозки пассажиров «комбинированные машины» Гutowского. Лишь с 1927 года их стали постепенно заменять на настоящие автобусы. Но ещё в тридцатые по Соликамску или Лысьве гремели шестернями и чадили бензиновым пере-