

Историческая неправда в статье московского журналиста Федора Лапшина «О грузовиках Луцкого, Даймлере и исторической правде»

Historical untruth in article of Moscow journalist Fedor Lapshin «About Loutzky trucks, Daimler and historical truth»

Александр Фирсов¹

Alexander Firsov

¹ Кафедра соціально-гуманітарних дисциплін, Європейський університет (Черкаська філія), Черкаси, Україна, firsov2010@gmail.com

Ключові слова:

Б. Г. Луцкий, Г. Даймлер, инженер, первые вантажівки, достоверность информации, выгадки, безглузды версии

Анотация: Дана стаття присвячена аналізу достовірності інформації, наведеної у статті московського журналіста Федора Лапшина «Про вантажівки Луцького, про Даймлера і історичну правду». Ця стаття опублікована в російському автомобільному виданні «Авторевию». У ній наведено інформацію про російського інженера Бориса Луцького, німецького інженера Готтлиба Даймлера і перші вантажівки. Мета статті – спростувати неправдиву інформацію, наведену в статті московського журналіста Федора Лапшина «Про вантажівки Луцького, про Даймлера і історичну правду». Встановлено, що стаття Федора Лапшина насичена багатьма вигадками, домислами і безглуздими версіями. У ній присутні спотворені і не завжди коректні факти з історії життя та діяльності геніального конструктора і винахідника Б. Г. Луцького. В статті Федора Лапшина наведена не історична правда про життя і діяльність Б. Г. Луцького, а історична неправда.

Key words:

B. Loutzky, G. Daimler, engineer, first trucks, reliability of the information, fictions, absurd versions

Abstract— This paper analyzes the reliability of the information given in the article of Moscow journalist Fedor Lapshin «About Loutzky trucks, Daimler and historical truth». This article was published in the Russian automotive publication «Autoreview». It provides information about the Russian engineer Boris Loutzky, German engineer Gottlieb Daimler and the first trucks. The purpose of this article – to refute false information contained in the article of Moscow journalist Fedor Lapshin «About Loutzky trucks, Daimler and historical truth». It has been found that the article of Fedor Lapshin is full of fictions, speculations and absurd versions. It contains distorted and not always correct facts from life and work of genius designer and inventor Boris Loutzky. The article of Fedor Lapshin shows not historical truth about the life and work of Boris Loutzky.

В 2009 году московский журналист Федор Лапшин опубликовал в российском автомобильном издании «Авторевию», в рубрике «Грузовики и автобусы», статью под названием: «О грузовиках Луцкого, Даймлере и исторической правде» (№ 2, AP № 3 (420), 2009 г.). В этой статье он пишет, что решил поправить историю, которая произошла в начале XX века, и касается русского инженера Бориса Григорьевича Луцкого и немецкого конструктора Готтлиба Даймлера. Что все, о чем до сих пор писали отечественные историки о Б. Г. Луцком, не соответствует действительности. Ф. Лапшин в статье пишет: «Все оказалось не совсем так, как утверждали отечественные историки до сих пор! А местами даже совсем не так».

Сразу же хочу отметить, что в статье, которую Ф. Лапшин выдает за «историческую правду», правды почти нет – одни вымыслы, домыслы и нелепые версии. В этой статье Ф. Лапшин в корне исказил реальные факты из жизни и деятельности Б. Г. Луцкого. При этом позволил себе, чуть ли не в каждом абзаце, некорректные высказывания в его адрес. В частности, Ф. Лапшин пи-

шет: «Разумеется, докопаться до истины сейчас уже невозможно, но не исключено, что дело было так. До той поры у маленького завода в Мариенфельде не было никаких контактов с далекой Россией, а тут приходит элегантный господин, великолепно говорящий по-немецки, и заявляет, что представит их продукцию не кому-нибудь, а самому царю, благо на руках уже есть правительственный заказ. Но просит за это сухую малость: наклеить на передок табличку с его фамилией (ту самую, что разглядел Дубовской). Ему не отказали: ведь клеят же сейчас дилеры свои таблички на багажники продаваемых автомобилей! Предприимчивому Луцкому оставалось выбрать подходящую комплектацию и внести некоторые доработки. Да и были ли они или все ограничилось «окраской в яркий цвет по указанию г. Луцкого?»».

В приведенной цитате Ф. Лапшин, фактически, подозревает Б. Г. Луцкого в мошенничестве, якобы он под своим именем представил самому царю автомобили, к созданию которых не имел никакого отношения.

Если бы Ф. Лапшин в своей статье допустил только ошибки и неточности, которых, кстати, очень много, то

на это можно было бы и не обратить внимание. Право на ошибку имеет каждый. Пожалуй, нет ни одного историка, в том числе и автора данной статьи, который бы не допускал ошибок. Хотя и их необходимо исправлять, желательно самим авторам. Но в статье Ф. Лапшина, кроме ошибок, присутствует много вымыслов и домыслов, которые необходимо опровергать, иначе они войдут в нашу жизнь как истина.

Хочу сказать, что я долго откладывал написание этого нелестного отзыва на статью Ф. Лапшина. Надеюсь, что ее автор напишет опровержение и извинится перед своими читателями за публикацию неправдивой информации. Однако этого не произошло. Более того, эта статья появилась в Интернете (<http://trucks.autoreview.ru/archive/2009/02/luckoi/>) и многие неискушенные молодые читатели, очарованные автором, поверили в эту неправду. На многих форумах в социальных сетях, да и в публикациях начинающих журналистов, стали говорить о «сенсационном» расследовании Ф. Лапшина. В частности, некий молодой человек по имени Артур Нигаметзянов написал следующее: «Недавно прочитал статью Ф. Лапшина о Луцком. Для моего не очень насыщенного мозга, поглощенного в мирские дела: работа, учёба, дом, подобный материал это просто сказка! Я его прочитал с удовольствием! Считать это правдой или вымыслом здравого человека, который берёт на себя ответственность вот уже много лет вещать в Авторевю и иметь почитателей, не знаю. Мне, прожив 19 лет, не верится, что человек может публично написать «ересь» и выдать ее за правду! Да и кроме того, так правдоподобно и понятно! Судить никого не буду – не имею права. Я не сделал чего-то глобального в этой жизни, чтобы встать на табурет и оскорблять кого-то. Видимо надо прожить жизнь, чтобы понять, что можно, а что нельзя».

Именно такого рода высказывания и побудили меня написать отзыв на статью Ф. Лапшина.

Цель статьи – опровергнуть неправдивую информацию, приведенную в статье московского журналиста Федора Лапшина «О грузовиках Луцкого, Даймлера и исторической правде».

В начале своей статьи Ф. Лапшин пишет: «Я несколько лет не решался сесть за эту статью. И вовсе не потому, что не было информации! Регулярно я доставал с полки кипу немецких справочников, перечитывал исторические тексты, разглядывал старые фотографии – и откладывал все до лучших времен. Больно уж неблагоприятное это занятие – править историю, пускай даже очень давнюю. Произошла она в самом начале XX века: в ней фигурируют изобретатель Борис Луцкий, знаменитый немец Готтлиб Даймлер и одни из первых грузовиков в России».

Далее, в разделе «Лучший друг Даймлера» он пишет: «Те, кто интересуется отечественной автомобильной историей, наверняка слышали об инженере-изобретателе Борисе Григорьевиче Луцком. Написано о нем немало, его биографию подробно исследовали Валерий Дубовской, автор замечательной книги «Автомобили и мотоциклы России 1896-1917 гг.» (он был моим преподавателем в институте МАДИ), авторитетнейший Лев Шу-

гуров, наконец, коллега Константин Шляхтинский. ...Меня же больше всего интересовали грузовики, участие в создании которых приписывается Луцкому. Ведь, по словам Шугурова, Луцкий еще в 1897 году «начал сотрудничать с фирмой Daimler» и «внес немалый вклад в создание легковых и грузовых машин этой марки». В качестве доказательства оба историка, и Шугуров, и Дубовской, ссылаются на фотографию, сделанную в 1898 году на Парижской всемирной выставке: около здорового грузовика Даймлера стоят сам Готтлиб Даймлер, Вильгельм Майбах и Борис Луцкий! Кроме того, известно, что на рубеже веков морское ведомство Санкт-Петербурга заказало на фабрике в Берлине три автомобиля. Два из них имели грузоподъемность 300 пудов (около пяти тонн) и 10-сильные двигатели, третий – грузоподъемность 1667 кг и двигатель в 4 л.с. Договор на поставку гласил: «Устройство автомобиля и приспособление колес к движению по снегу должны быть сделаны со всеми последними усовершенствованиями, введенными в них г. Луцким, Даймлером и самою фабрикою». Далее «рекомендуется окрасить автомобиль в яркие цвета по указанию г. Луцкого». И, наконец: «...чтобы г. Луцкий имел возможность применить к моторам все сделанные им усовершенствования». По словам Дубовского, в марте 1901 года грузовики были доставлены на Адмиралтейский Ижорский завод в Колпине, где были дособраны и отделаны. А 30 апреля, как сообщал тогдашний журнал Искра, «имел счастье представляться Его Величеству Николаю II инженер-изобретатель Б. Г. Луцкой, причем демонстрировал построенную им моторную телегу для морского ведомства». ...Событие оказалось настолько ярким, что его запечатлели фотографы: наиболее известны снимки на набережной Невы, около памятника Петру I. По словам Дубовского, он смог прочесть надпись «Loutzky» на капоте грузовика, из чего был сделан вывод: «Маловероятно, чтобы инженер, русский подданный, выдавал себя за автора изобретения, которое не было им сделано, царю». А раз в договоре фамилии Даймлера и Луцкого фигурируют на равных, выходит, что Луцкий – соавтор знаменитого немца, изобретатель первого в России грузовика! Столь заразительную «национальную идею» мгновенно подхватили другие историки – и началось. Интернет изобилует статьями о Луцком, где правда перемешана с вымыслом и домыслами. ...Алексей Рубец, чья «История автомобильного транспорта России» выдержала несколько переизданий (включая новейшее, в 2008 году) и допущена в качестве учебного пособия для студентов, пишет вот что: «Луцкий поступил в качестве ведущего конструктора на немецкую фирму Daimler, где создал множество моделей грузовых и легковых автомобилей. На Всемирной выставке в Париже в 1900 году грузовые автомобили Луцкого были удостоены серебряной медали». Тут же приводятся изображения «товарной повозки Луцкого, выпущенной фирмой Daimler» и «грузовика Луцкого, построенного фирмой Daimler». Начитаются студенты подобной еретической литературы – и будут считать, что все так и было! На самом же деле выставка в Париже проходила в 1889 году, а три своих автомобиля Луцкий действительно показывал на выставке, но в Берлине, в 1899 году, и грузовика

среди них не было. То, что Рубец много лет подряд выдает за «товарную повозку Луцкого» – не что иное, как самый первый грузовик Даймлера 1896 года, а «грузовик Луцкого» – 12-сильный Daimler, построенный двумя годами позже! Никаких разногласий здесь быть не может: снимки обеих машин есть в архиве концерна и специалистам они прекрасно известны. Существует даже ходовой образец первого грузовика Даймлера, построенный по оригинальным чертежам и фотографиям».

Затем в разделе «Расследование показало» Ф. Лапшин пишет: «Начну с фотографии, на которую ссылаются Шугуров и Дубовской. Она есть в мерседесовской пресс-службе, но, увы, без расшифровки лиц, представленных на ней. Зато в подробнейшем справочнике знаменитого автомобильного архивариуса Освальда «Грузовики и автобусы Mercedes-Benz 1886-1986 гг.» черным по белому написано: справа налево стоят Готтлиб Даймлер, Вильгельм Майбах и... Нет, не Луцкий. А Meister Bauer, мастер Бауэр! Это же подтверждает и брошюра, изданная объединением немецкой автоиндустрии VDA к 100-летию первого грузовика Даймлера (того самого, который господин Рубец считает творением Луцкого). Судя по всему, советские историки невольно выдали желаемое за действительное, рассматривая попавшую к ним фотографию без подписи (да еще наверняка маленькую и нечеткую). Поди разбери, кто это с усами и в котелке! Нет намека на Луцкого и в толстенном жизнеописании Даймлера, изданном архивом концерна. Но, может быть, немцы не хотели афишировать имя Луцкого, как это зачастую утверждается

сейчас? Ничего подобного. В справочнике «75 лет развития грузового автомобиля», изданном мерседесовцами в 1971 году, даже есть глава «Грузовой автомобиль Daimler-Loutzky из Мариенфельде для России». И в ней написано вот что. «Производство грузовиков в Мариенфельде под Берлином еще в начале века было связано с тогда известным инженером Борисом Луцким. Он получил ряд патентов на двигатели, а созданный им вертикально стоящий двигатель с коленвалом внизу, напоминающий своими очертаниями паровой молот, был значимой конструкцией того времени. ...В венской Всеобщей автомобильной газете 1903 года была опубликована фотография показа грузовика Daimler-Loutzky царю, на которой видно, как Луцкий дает пояснения по конструкции. ...А вот и фотография, на которой Луцкий показывает грузовик Николаю II. Подпись гласит: «Борис Луцкий объясняет царю конструкцию повозки, которая носит его имя. Князь Вяземский, в левом углу фотографии, похоже, не интересуется техникой». И правда, не интересуется: ходит, под ноги смотрит. Знаете, почему? Как раз в то время он попал в немилость, вступившись за митингующих студентов, и был выслан в имение под Липецком, где и прожил оставшиеся годы.

Далее в разделе «Это что за грузовик?» он пишет: «Итак, первый контакт Луцкого с фирмой Daimler датируется не 1897 годом, как утверждалось раньше, а только 1902 годом. А потому он никак не мог быть знаком с самим Даймлером: тот умер двумя годами раньше. Да и не работал он на фирме Daimler. Но в таком случае, что за машины Луцкий поставил в Санкт-Петербург? И поче-



Рис. 1. Всемирная выставка в Париже, 1898 год. Справа налево – Даймлер, Майбах и... Нет, не Луцкий, как уверяют отечественные историки. А некий мастер Бауэр!



Рис. 2. Этот снимок был опубликован в 1903 году в венской Allgemeine Automobil-Zeitung. Луцкий (в цилиндре, у переднего колеса) показывает привезенный им из Германии грузовик Николаю II (в белом кителе). Крайний слева – князь Леонид Вяземский

му в контракте на их поставку фигурируют и Луцкий, и Даймлер?».

Здесь же, в статье, Ф. Лапшин приводит две фотографии: фотографию, сделанную в 1898 году на Всемирной выставке в Париже (рис. 1), и фотографию, которая была опубликована в 1903 году в венской газете «Allgemeiner Automobil-Zeitung» (рис.2).

В конце статьи Ф. Лапшин пишет: «В процессе подготовки статьи мне пришлось проштудировать библиографический справочник публикаций об автомобилях в России 1885-1917 годов, составленный институтом НИИАТ. В нем перечислено свыше пяти тысяч (!) публикаций в ста трех периодических изданиях того времени. И вот что интересно: фамилия Луцкого фигурирует там в единственной статье «Очерк развития автомобилей и опыты над ними, произведенные в Западной Германии» (Интендантский журнал за 1902 год). Похоже, тогдашние россияне просто не знали, кто это – Луцкий! А уже в наше время из него сделали друга Даймлера и изобретателя грузовиков – кем он, как ни жаль, не является».

Прежде чем начать подробный анализ статьи Ф. Лапшина, замечу, что вся «сенсационность» его «исследования» основана на двух «сенсациях». Первая «сенсация» состоит в том, что, на фотографии (рис. 1), по мнению Лапшина, рядом с Майбахом и Даймлером стоит не Б. Г. Луцкий, а некий мастер Бауэр. Вторая «сенсация» состоит в том, что на фотографии (рис. 2), по мнению Лапшина, Б. Г. Луцкий представляет царю грузовой автомобиль не своей конструкции, а фирмы Даймлер. Якобы он был дилером этой компании, и ему разрешили «наклеить на передок табличку с его фамилией». После этого предприимчивый Луцкий и представил под своим именем самому царю автомобили к созданию которых он не имел никакого отношения.

Начну с первой «сенсации» о том, что на фотографии возле грузовика стоит не Б. Г. Луцкий, а некий мас-

тер Бауэр. Этот «сенсационный» вывод Ф. Лапшин сделал на основании единственной публикации – публикации «знаменитого» автомобильного архивариуса Освальда – «Грузовики и автобусы Mercedes-Benz 1886-1986 гг.».

Здесь дам пояснения. Вернер Освальд был директором архива компании «Даймлер» после Пауля Зибертца – главного «арийского» автомобильного историка во времена Гитлера. Пауль Зиберц, после прихода к власти нацистов, всеми средствами и способами пытался стереть из истории немецкой компании «Daimler Motoren Gesellschaft» российский след. Именно он первым не указал на вышеприведенной фотографии имя Б. Г. Луцкого, а написал, что это некий Meister Erbauer, что в переводе с немецкого означает – мастер-конструктор. А «знаменитый» архивариус Освальд продолжил дело Зибертца и также стал вычеркивать имя Б. Г. Луцкого во всех своих публикациях. Кроме того, он вместо Meister Erbauer стал писать Meister Bauer, что в переводе с немецкого означает мастер-крестьянин. К сожалению, и Ф. Лапшин поддался на эту лживую информацию Освальда и выдал ее за сенсацию и «историческую правду».

Ф. Лапшин пишет, что идея написания этой статьи возникла у него давно, но решился он ее написать только в 2009 году. Возникает вопрос: что все-таки побудило его в 2009 году написать и опубликовать эту статью? По моему мнению, толчком к написанию статьи послужила книга Вернера Освальда – «Мерседес-Бенц. Грузовики и автобусы 1896-1986 гг.», на которую ссылается Ф. Лапшин. Только не та книга, которая была издана в 1986 году (он ее, очевидно, не читал), а книга, переизданная немецким издательством «Motor Buch Verlag» в начале 2009 года. В этом новом издании так же, как и в издании 1986 года, российский инженер Б. Г. Луцкий был назван «Meister Bauer». Ф. Лапшин, вероятно, посчитал, что если в Германии, в 2009 году продолжают указывать, что на фотографии рядом с Майбахом и Даймлером изображен Meister Bauer, а не Б. Г. Луцкий, то надо

ету «историческую правду» поведать всему миру.

Ф. Лапшин пишет, что все советские историки ошиблись, они «невольно выдали желаемое за действительное, рассматривая попавшую к ним фотографию без подписи (да еще наверняка маленькую и нечеткую)». Должен сказать, что советские и российские автомобильные историки не ошиблись. Им, в отличие от журналиста Ф. Лапшина, уже давно известно, что на знаменитой фотографии возле 5-тонного грузовика стоит именно Б. Г. Луцкий. Об этом, кстати, 12 июля 2003 года в прямом эфире радиостанции «Эхо Москвы» сказал известный историк автомобилизма Лев Михайлович Шугуров, которого сам Лапшин назвал авторитетнейшим. Л. М. Шугуров в интервью, которое он дал первому заместителю главного редактора радиостанции «Эхо Москвы» – Сергею Бунтману, сказал, что, когда он в 1975 году посетил мерседесовский олд-таймер центр в Штутгарте (Германия), то увидел там снимок, сделанный во Франции в 1898 году (во время проведения Парижской международной автомобильной выставки). На этом снимке возле большого грузовика стояли: Готтлиб Даймлер, Вильгельм Майбах и Вильгельм Лоренц. Шугуров говорит: «...они были низкорослые люди. И рядом с ними стоял такой рослый гигант, заложив руки в карманы, человек, который смотрел уверенно вперед. И эта фотография, увеличенная до размера 5 метров в длину и 2 метра в высоту, и поныне висит в мерседесовском олд-таймер центре. Когда я там был, я спросил у экскурсовода: вот этих мы знаем, а кто тот высокий? А а, какой-то там мастер. Я говорю, мастер-то он мастер, а как его фамилия? Ну, не знаю, обычный рядовой человек, что-то пилил там. ...В 1975 г. я посылал в музей «Мерседес-Бенц» запрос и получил из музея точно такую же фотографию с указанием, что этот человек был Борис Григорьевич Луцкий, и подробную информацию о нем. Оказывается, он был нечто вроде технического консультанта на фирме «Даймлер». На другом заводе в предместье Берлина – Мариенфельде, принадлежавшем компании «Даймлер», где делали грузовики, Луцкий их лично конструировал» [1].

Странно, что Ф. Лапшин не нашел в Интернете это интервью Л. М. Шугурова. Тем более, что, по его словам, он посетил многие интернет-сайты в поиске информации о Б. Г. Луцком.

Должен отметить, что до недавнего времени на фотографии, которая висит в мерседесовском олд-таймер центре, Б. Г. Луцкого, действительно, называли мастером-конструктором. Но в настоящее время историческая справедливость восторжествовала, и надпись мастер-конструктор уже заменена на Boris Loutzky (Борис Луцкий).

В связи с вышеизложенным, считаю, нет смысла давать опровержение нелепым утверждениям Ф. Лапшина о том, что Б. Г. Луцкий не был знаком с Готтлибом Даймлером, и не работал на фирме Daimler.

Вторую «сенсацию» Ф. Лапшина в настоящее время опровергнуть очень легко. На всех официальных сайтах компании «Даймлер» указано, что грузовики, которые Б. Г. Луцкий привез в Россию и представил Николаю II, были его конструкции. Цитирую фразу из немец-

кого сайта компании «Даймлер»: «В 1903 г., в Венском автомобильном журнале «Allgemeine Automobil-Zeitung» был опубликован снимок, на котором инженер Борис Луцкий объясняет царю конструкцию грузового автомобиля, предназначенного для Российского верховного командования. Из-за большого количества внесенных технических предложений, автомобиль получил даже имя инженера».

В приведенной цитате прямо указано, что автомобиль носил имя Бориса Григорьевича. Поэтому информация Ф. Лапшина о том, что «В венской Всеобщей автомобильной газете 1903 года была опубликована фотография показа грузовика Daimler-Loutzky царю...», не соответствует действительности. На капоте грузовика была прикреплена табличка Loutzky, а не Daimler-Loutzky. Кстати, непонятно, откуда Ф. Лапшин взял информацию о том, что в венской Всеобщей автомобильной газете, в комментарии к фотографии, было указано: «Князь Вяземский, в левом углу фотографии, похоже, не интересуется техникой». Создается впечатление, что Ф. Лапшин не видел в оригинале статью из венского журнала «Allgemeinen Automobil-Zeitung».

Кроме того, мало кто знает, что эта же фотография в 1903 году была опубликована и в американском журнале «Automobile Topics» [2, с. 922]. Привожу оригинальный комментарий к фотографии, опубликованной в этом журнале: «Царь осматривает грузовик, построенный для военно-морского министерства немцем Луцким (The Czar Inspecting Navy Department Truck Built by German Loutzky). Далее указаны имена людей, стоящих возле грузовика – Адъютант князь Вяземский, Царь, адмирал Великий князь Алексей Александрович Романов, инженер Луцкий (Adj. Duke Wiasemsky, The Czar, Admiral Archduke Alexis, Engineer Loutzky)». В этом комментарии также прямо говорится, что грузовик построен немцем Луцким. Хочу обратить внимание, что автор публикации не знал, что Б. Г. Луцкий был россиянином, и указал, что он немец.

Хочу также отметить, что в настоящее время многие зарубежные историки в своих публикациях пишут, что создателем грузовиков, представленных российскому царю, был Б. Г. Луцкий. Об этом, в частности, пишет Дитмар Дахльман в книге «Eine grosse Zukunft: Deutsche in Russlands Wirtschaft» [3, с. 146–153] и Морис А. Келли в книге «Russian Motor Vehicles: The Czarist Period 1784 to 1917» [4, с. 61].

А теперь дам подробный анализ статьи Ф. Лапшина. Начну с фразы: «А раз в договоре фамилии Даймлера и Луцкого фигурируют на равных, выходит, что Луцкий – соавтор знаменитого немца, изобретатель первого в России грузовика! Столь заразительную «национальную идею» мгновенно подхватили другие историки – и началось». Из приведенной фразы следует, что имя Б. Г. Луцкого, как-бы нельзя ставить рядом с именем знаменитого немца Готтлиба Даймлера. Ведь Готтлиб Даймлер – знаменитость, а кто по сравнению с ним Б. Г. Луцкий. В этой связи, хочу сообщить Ф. Лапшину, что Б. Г. Луцкий в то время был не менее знаменит, чем Готтлиб Даймлер. Приведу цитату из статьи, опубликованной в 1899 году, в самом авторитетном техническом

журнале Германии – «Dinglers polytechnisches journal»: «Среди представленных на выставке немецких изделий отметим изделия «Общества по строительству автомобилей системы Луцкий». Это «Общество» создано на базе многолетнего опыта и его изделия на выставке занимают видное место. Во всех автомобилях не используется ни одного иностранного патента; все детали являются продуктами истинно немецкого трудолюбия. Хорошо продуманные и изобретательные конструкции автомобилей созданы исключительно в результате 10-ти лет интенсивных исследований, пользующегося большой репутацией в автомобильных кругах, гениального главного инженера Б. Луцкого. На выставочном стенде этого общества, который располагался прямо напротив главного входа, эти автомобили сразу бросались в глаза каждому, кто заходил на выставку. Были представлены: 1. Два автомобиля. 2. Два моторных трицикла. 3. Четыре прицепные коляски и 4 почтовых автомобиля. Особый всеобщий интерес общественности привлек почтовый автомобиль...» [5, с. 106].

Эта статья была посвящена итогам Первой международной автомобильной выставки в Берлине. В ней автор с восхищением и гордостью за «истинно немецкое трудолюбие» Б. Г. Луцкого описал все конструкции представленных им транспортных средств. Кстати, на этой выставке Б. Г. Луцкий являлся одним из трех руководителей технического комитета. Генерал Д. Г. Беккер был председателем комитета, подполковник Д. Бендель – заместителем председателя, а инженер Б. Луцкий – заместителем председателя и техническим экспертом [6, с. 25]. Именно Б. Г. Луцкий оценивал технические характеристики, представленных на выставке транспортных средств, и рекомендовал их к награждению. Назначение Б. Г. Луцкого заместителем председателя и экспертом технического комитета этой престижной выставки, говорит о большом авторитете Б. Г. Луцкого среди автомобилестроителей того времени.

На этой выставке все экспонаты фирмы Луцкого, которая называлась «Общество по строительству автомобилей» («Gesellschaft für Automobilwagenbau») были признаны лучшими в своих классах и награждены золотыми медалями [7; 8, с. 44–58]. Кроме экспонатов, представленных от имени фирмы «Gesellschaft für Automobilwagenbau», на выставке были также представлены экспонаты от имени консорциума «Motorfahrzeug und Motorenfabrik Berlin» – грузовики, в создании которых принимал участие и Б. Г. Луцкий. Эти экспонаты также были награждены золотыми медалями.

В 1903 году Хуго Гюльднер – известный немецкий теоретик и конструктор двигателей внутреннего сгорания, в знаменитой книге «Проектирование и расчет двигателей внутреннего сгорания: пособие для проектировщиков и конструкторов газовых и нефтяных двигателей» («Das Entwerfen und Berechnen der Verbrennungsmotoren: Handbuch für Konstrukteure und Erbauer von Gas- und Ölkraftmaschinen»), изданной в 1903 году, привел конструкцию именно автомобильного двигателя системы Луцкого, как наиболее совершенную конструкцию среди всех автомобильных двигателей Германии в начале XX века. Кстати, в этой книге он ни разу не упомянул

о двигателях, используемых на первых автомобилях «Мерседес», так как не видел в них ничего инновационного и оригинального.

В 1907 году журнал «Automotive Industries» написал о Б. Г. Луцком следующее: «Г-н Луцкий является одним из самых известных морских инженеров России и работает на знаменитом заводе Ховальдта в Киле» [9, с. 696].

Что касается Готтлиба Даймлера и его деятельности в компании «Daimler Motoren Gesellschaft», хочу отметить следующее. С 1897 года и до конца жизни Готтлиб Даймлер практически не участвовал в деятельности компании и кроме того запрещал Майбаху и другим конструкторам заниматься инновационными работами и даже планировать их. Эти факты привел в своих публикациях д-р Гарри Ниман, который в период 1989–2008 возглавлял архив концерна «Мерседес-Бенц». Кроме того, с момента создания компании «Daimler Motoren Gesellschaft» (28 ноября 1890 г.) и до конца своей жизни (6 марта 1900 г.) Готтлиб Даймлер не запатентовал в Германии ни одного изобретения. Последний патент был им получен в Германии 14 июня 1890 года. Кроме того, все изобретения, которые Готтлиб Даймлер запатентовал до 1890 года, являлись усовершенствованиями уже известных конструкций и методов. Ни об одном из его изобретений нельзя сказать, что оно было эпохальным и внесло существенный вклад в развитие мирового моторостроения или автомобилестроения. Даже главное достижение Готтлиба Даймлера, по версии немецких историков, – использование нерегулируемой платиновой раскаленной трубки зажигания в высокоскоростных двигателях, не принадлежит ему. Приоритет в создании раскаленной платиновой трубки для воспламенения газовой смеси в двигателях внутреннего сгорания принадлежит другому немецкому конструктору и изобретателю – Лео Функу из города Аахена (немецкий патент № 7408 от 22 марта 1879 г.).

Готтлиб Даймлер был талантливым, но не выдающимся изобретателем и конструктором, как о нем пишут многие СМИ Германии. Таким, например, как Б. Г. Луцкий, который действительно первым в мире создал целый ряд уникальных конструкций и методов. Среди них: архитектура двигателя внутреннего сгорания под названием «Молот тип», полусферическая камера сгорания, механически управляемые впускные клапана, четырех- и шестицилиндровые вертикальные рядные двигатели, оппозитный и батарейный двигатели, метод работы двигателя внутреннего сгорания с использованием наддува (немецкий патент № 148041), автомобильное «чудо колесо» без использования в его конструкции резины, вертолет, многомоторный самолет и многое другое.

Подробнее о деятельности Готтлиба Даймлера в компании «Daimler Motoren Gesellschaft» можно ознакомиться в статье «Российский инженер Борис Луцкий – один из создателей автомобилей «Даймлер» и «Мерседес», опубликованной автором в журнале «Питання історії науки і техніки» (2012 г., № 4). А также в статьях: «Немецкий конструктор и изобретатель Готтлиб Даймлер: мифы и действительность» и «Немецкий инженер Готтлиб Даймлер: вымыслы и реальность о его деятельности в

компанії «Даймлер Моторен Гезельшафт», которые приняты к публикации и в ближайшее время будут опубликованы в российском журнале «Вопросы истории естествознания и техники».

Далее в статье Ф. Лапшин критикует историка А. Рубца за недостоверную информацию, опубликованную им в книге «История автомобильного транспорта России». В частности, за то, что он написал: «На Всемирной выставке в Париже в 1900 году грузовые автомобили Луцкого были удостоены серебряной медали». Действительно, в книге «История автомобильного транспорта России» присутствует много недостоверной информации, но и та информация, которую привел здесь Ф. Лапшин, не соответствует действительности. Ф. Лапшин пишет: «На самом же деле выставка в Париже проходила в 1898 году, а три своих автомобиля Луцкий действительно показывал на выставке, но в Берлине, в 1899 году, и грузовика среди них не было». Ф. Лапшин не обратил внимание на то, что А. Рубец имел в виду Всемирную универсальную выставку 1900 года, а не автомобильную выставку 1898 года. Кстати, на Всемирной универсальной выставке 1900 года в Париже транспортные средства Б. Г. Луцкого были награждены серебряной медалью, но среди них грузовика, действительно, не было.

Хочу также сообщить малоизвестный факт о том, что на Всемирной универсальной выставке 1900 года в Париже не принимала участие компания «Daimler Motoren Gesellschaft».

Подробнее об участии Б. Г. Луцкого на Всемирной универсальной выставке 1900 года в Париже можно ознакомиться в статье «Б. Луцкий на Всемирной выставке 1900 года в Париже», опубликованной автором в журнале «Питання історії науки і техніки» (2011 г., № 3).

В отношении трех автомобилей, показанных Б. Г. Луцким на Берлинской выставке 1899 года, Ф. Лапшин также неправ. Как указано выше, на этой выставке было представлено 12 экспонатов. Среди них шесть автомобилей и два моторных трицикла.

В отношении «маленького завода в Мариенфельде», о котором упоминает Ф. Лапшин, хочу сообщить следующее. Консорциум «Motorfahrzeug und Motorenfabrik Berlin» (Мариенфельде), на котором Б. Г. Луцкий работал одним из директоров, в 1899 году стал одним из ведущих предприятий Германии по производству легковых и грузовых автомобилей с двигателями внутреннего сгорания, автомобилей и автобусов с электрическим приводом, локомотивов для сельского хозяйства, двигателей для промышленности, транспорта и малого бизнеса. При изготовлении вышеназванной продукции консорциум использовал патенты своих сотрудников, а также патенты других компаний, в частности, автомобили с электрическим приводом выпускались по патентам американской компании «Columbia».

Консорциум «Motorfahrzeug und Motorenfabrik Berlin» по площади заводской территории, по количеству работников и сумме уставного капитала значительно превосходил компанию «Daimler Motoren Gesellschaft». В 1900 году уставной капитал консорциума составлял 3 миллиона немецких марок [10, с. 79]. Площадь заводской территории консорциума в 1902 году составляла

280000 квадратных метров, а количество работников более 1000 человек [11, с. 229]. В это же время уставной фонд компании «Daimler Motoren Gesellschaft» составлял 900 тысяч немецких марок, а количество работников 344 человека. В 1901 году уставной фонд консорциума возрос до 5 миллионов немецких марок, а уставной фонд компании «Daimler Motoren Gesellschaft» остался на уровне скромных 900 тысяч немецких марок [12, с. 47]. Кроме того, хочу отметить, что консорциум «Motorfahrzeug und Motorenfabrik Berlin» владел 75% акций компании «Daimler Motoren Gesellschaft».

С созданием консорциума «Motorfahrzeug und Motorenfabrik Berlin» центр дальнейшего развития моторостроения и автомобилестроения переместился из Каннштатта в Берлин. О том, что Берлин, а не Каннштатт стал главным предприятием в тандеме «Daimler Motoren Gesellschaft» – «Motorfahrzeug und Motorenfabrik Berlin», подтверждает следующий факт. В 1902 году Дуттенхофер и Лоренц (фактические владельцы компании «Daimler Motoren Gesellschaft») перенесли большую часть бизнеса из Каннштатта в Мариенфельде. Об этом в 1902 году написал журнал «The Horseless Age»: «Компания Даймлер решила перенести большую часть своего бизнеса на завод в Мариенфельде. Изначально компания Мариенфельде была создана с капиталом в 1250000 \$» [13, с. 200].

Далее в разделе «Луцкий или Луцкой?» Ф. Лапшин пишет: «До сих пор идут жаркие споры о том, как правильно пишется фамилия изобретателя. Вроде бы есть письмо, подписанное «Луцкий», но дореволюционная пресса именвала изобретателя «Луцкой». А как правильно? С фамилии я и начал. Где найти оригинал ее написания? И вдруг осенило: у изобретателя должны быть патенты! Тряхну-ка я стариной – вспомню юность, когда сидел в патентной библиотеке. А сейчас туда даже идти не надо: патенты существуют в электронном виде, на «библиотечных» интернет-сайтах. По словам одного из исследователей жизни изобретателя, ему принадлежит больше 120 патентов: я же отыскал пятнадцать, все зарубежные. Но и их вполне хватит для экспертизы! И вот что получается: дореволюционные патенты (самый ранний, где речь идет о некоем устройстве для передачи вращения, датирован 1899 годом) подписаны «Boris Loutzky», Борис Луцкий. А вот после революции написание внезапно меняется на von Loutzky, «фон Луцкой». Фон-барон».

В контексте вышеприведенной информации хочу сообщить, что всего лишь 15 патентов, которые Ф. Лапшин нашел для экспертизы, не позволили ему сделать правильные выводы. Если бы он нашел первые патенты Б. Г. Луцкого (немецкие патенты № 41414, 42289, 42290, 42880, 43446, 43800, 48641, 48902), то увидел, что в начале пребывания в Германии, он писал свою фамилию, как Lutzky. Кстати, диплом инженера был выдан Борису Григорьевичу также на фамилию Lutzky [14, с. 77]. Если бы Ф. Лапшин нашел немецкий патент № 59452, который был выдан Б. Г. Луцкому 16 ноября 1890 года, и все последующие, которые были выданы ему до 1911 года, то увидел, что в них он указывает свою фамилию уже, как Loutzky. Причина, по

которой Б. Г. Луцкий добавил в фамилию букву «о», вероятно, была связана с тем, что многие немецкие издания писали его фамилию искаженно, как Люцкий (Lützky). С 1911 года Б. Г. Луцкий стал писать свою фамилию, как Loutzky (Луцкой). Об этом свидетельствуют патенты на изобретения, заявки на выдачу которых он подал в 1911 году (французский патент № 437373, английский – № 28800, немецкий – № 263059). С 1919 года уже Б. Г. Луцкой стал писать свою фамилию с приставкой «фон» – Борис фон Луцкой (Boris von Loutzky), что означает принадлежность к дворянству. Об этом свидетельствуют патенты на изобретения, заявки на выдачу которых он подал в 1919 году (французский патент № 504639, английский – № 140743, немецкий – № 344197). После этого, во всех заявках на выдачу ему изобретений, даже в тех, которые были им поданы из России (Андреевка, Таврической губернии), Борис Григорьевич указывал свою фамилию с приставкой «фон». Разрешение на написание своей фамилии в Германии с приставкой «фон» Б. Г. Луцкой получил, вероятно, в конце 1918 года после окончания Первой мировой войны.

Ф. Лапшин пишет, что на «библиотечных» интернет-сайтах существуют в электронном виде патенты Б. Г. Луцкого и не надо даже идти в патентные архивы. Возникает вопрос, почему же он тогда нашел только 15 патентов Б. Г. Луцкого, если их существует, как минимум на порядок больше. Автор данной статьи нашел уже более 170 патентов Б. Г. Луцкого. Для этого пришлось (за три года поисков) просмотреть десятки тысяч патентов, которые находятся в архивах разных стран мира. Причем пришлось просматривать все патенты подряд, по номерам, начиная с 1885 по 1943 год. Это было вызвано тем, что в патентных ведомствах всех стран патенты до 1900 года не классифицированы по фамилии автора. Кстати, первый патент на изобретение Б. Г. Луцкий получил не в 1899 году, как пишет Лапшин, а в 1887 году (немецкий патент № 41414).

Хочу отметить, что многолетняя работа по изучению патентов позволила открыть имена многих до сих пор неизвестных отечественных изобретателей, которые патентовали свои изобретения за рубежом.

В статье Ф. Лапшин также привел образцы оригинальных, по его мнению, подписей Б. Г. Луцкого до революции и после (рис. 3). Непонятно, причем здесь революция в России, если он привел образцы подписей из иностранных патентов. Также он привел фрагменты некоторых патентов Б. Г. Луцкого, из которых и взял образцы подписей.

Здесь хочу огорчить Ф. Лапшина. Приведенные им образцы подписей на самом деле не являются подписями. Это не подписи Бориса Григорьевича, а его имя и фамилия, написанные почерком патентных поверенных, оформлявших для него патенты. Это, в частности, хорошо видно из рис. 4 (фрагмент американского патента № 954867), который Лапшин привел в статье. На этом рисунке видно, что патентный поверенный каллиграфическим почерком (слева внизу) написал слово Witnesses (свидетели), и под ним стоят реальные подписи свидетелей. Справа внизу патентный поверенный каллиграфическим почерком написал слово Inventor

(изобретатель) и имя, и фамилию Бориса Григорьевича – Boris Loutzky. Под фамилией вообще отсутствует подпись Б. Г. Луцкого. Ниже патентный поверенный каллиграфическим почерком написал, что он является патентным агентом Луцкого и расписался. Если бы Лапшин посмотрел следующий лист этого же американского патента, то увидел на нем реальную подпись Б. Г. Луцкого (рис. 5). Кстати, подпись Бориса Григорьевича со временем менялась. На рис. 6 приведена подпись Б. Г. Луцкого из американского патента № 1426887 от 12.05.1920 г., а на рис. 7 – из американского патента № 1536641 от 20.06.1923 г.

Рис. 3. Образцы подписей Луцкого на патентах: до революции (сверху) и после (снизу)

Рис. 5. Фрагмент из американского патента № 954867, с. 5

Рис. 6. Фрагмент из американского патента № 1426887, 12.05.1920 г.

Рис. 7. Фрагмент из американского патента № 1536641, 20.06.1923 г.

Далее Лапшин пишет: «Но ведь до сих пор считалось, что после Первой мировой следы Луцкого затерялись! А между тем есть его патенты, выданные в США и

датированные началом двадцатых годов. Начинаются они так: «Я, диплом-инженер Борис фон Луцкой, подданный России и проживающий в Андреевке Таврической области...». Сильно сомневаюсь, что в то время новоявленный барон жил под Бердянском: знаете, чьи патенты были там в ходу? Нагана и Маузера!».

Здесь отмечу следующее. Летом 1914 года, после начала Первой мировой войны, Б. Г. Луцкому, как иностранному подданному, было запрещено покидать пределы Германии. Только после окончания войны он смог получить разрешение на выезд и сразу же возвратился на Родину в Андреевку. Он не мог не приехать туда. Ведь

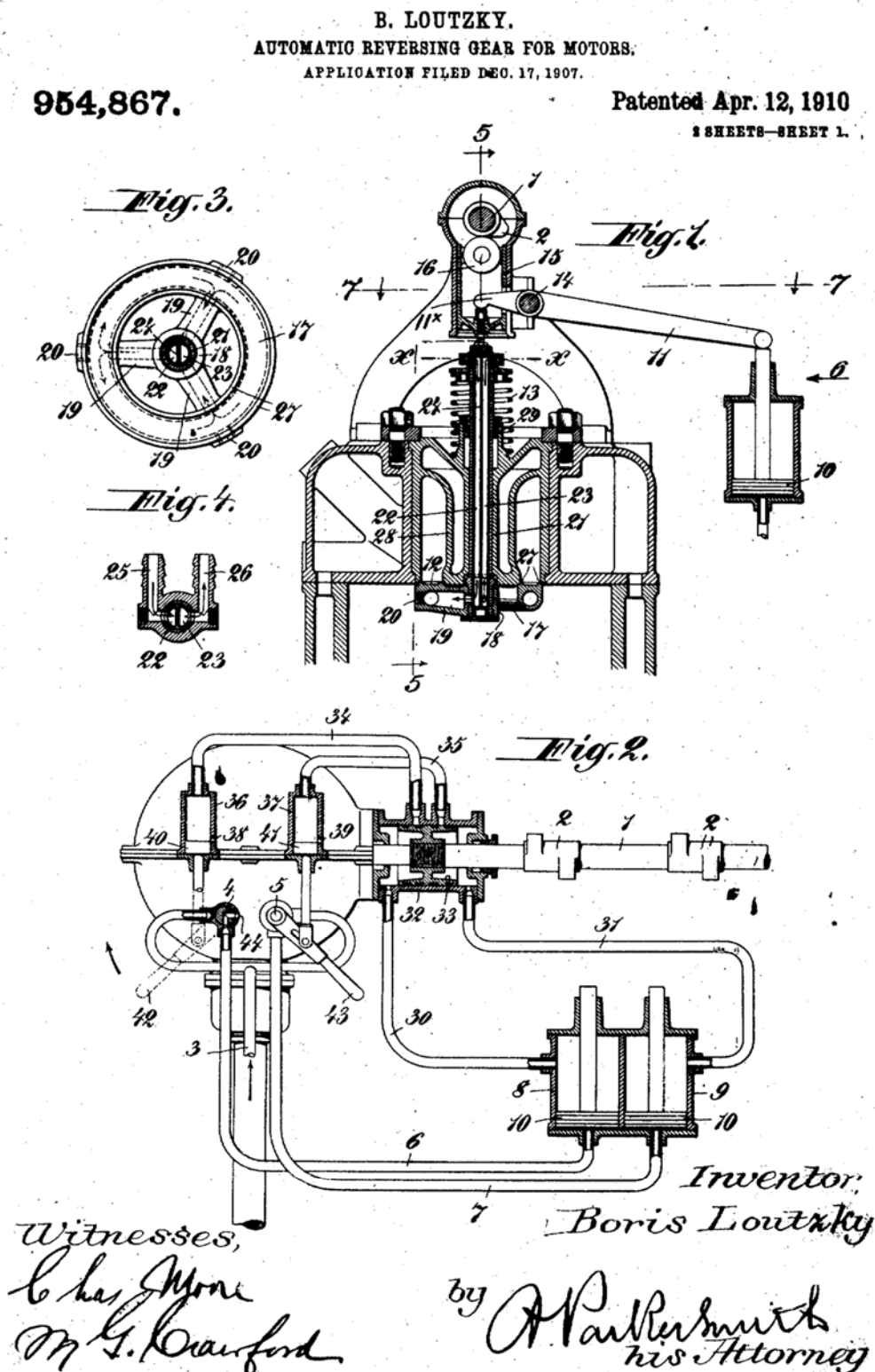


Рис. 4. Фрагмент из американского патента № 954867, 12.04.1910 г., с. 4

в Андреевке находились его пожилые родители, о судьбе которых после октябрьских событий 1917 года. он ничего не знал. Пробыл Б. Г. Луцкой в России с апреля 1919 года по август 1920 года. Об этом свидетельствуют его патенты: американские – № 1426886, 1426887, 1426888; английские – № 140743, 155729, 163520; французские – № 511429, 516236, 523557; швейцарские – № 89658, 90208; чехословацкие – № 6475, 6475a; датский – № 29745, австрийский – № 90692. Во всех этих патентах Б. Г. Луцкой указывает, что является дипломированным инженером, подданным России, проживающим в Андреевке Таврической губернии, в России. Все заявки на выдачу вышеуказанных патентов были посланы Б. Г. Луцким из России. В частности, в швейцарском патенте № 89658 указано, что заявка на выдачу Б. Г. Луцкому патента на изобретение под названием «Pneumatische Nabe für Fahrzeugräder etc.», была получена из России 22 апреля 1919 года. Во французском патенте № 523527 указано, что заявка на выдачу Б. Г. Луцкому патента на изобретение под названием «Pare-poussiere pour roues pneumatiques», была получена из России 1 сентября 1920 года в 15 часов 32 минуты.

В контексте вышеприведенной информации, необходимо отметить, что находясь на родине Б. Г. Луцкой не занимался экспериментальной деятельностью. Все заявки на выдачу ему патентов на изобретения были составлены им на основании экспериментов и промышленных испытаний, проведенных еще в Германии, в период 1914–1918 годов. Несмотря на то, что Б. Г. Луцкий был иностранным подданным, ему, учитывая его большой авторитет в Германии, было позволено заниматься научной и конструкторской деятельностью. В этот период времени он занимался исследованиями в области усовершенствования автомобильных колес. Кстати, за семь лет исследований (с 1914 по 1921) Б. Г. Луцкой потратил около 8.5 миллионов марок. Об этом было написано в журнале «Die Umschau mit «Prometheus» vereinigt wochenschrift über die fortschritte in wissenschaft und technik» [15, с. 622].

О том, что Б. Г. Луцкой в 1920 году пребывал в России, сказал Л. М. Шугуров в вышеупомянутом интервью: «...старик мне рассказывали, что Луцкой вернулся в Россию, в 20-м году, и умер, где-то там в Крыму, в Симферополе от сыпного тифа. Могилы его на территории России не находили. Ну что же, две войны прокатились, пойдя ее найди. Но другие старики, правда, дрожащим голосом и ссылаясь на плохую память, говорили, что он умер в 26 году, в эмиграции».

Далее Лапшин пишет: «А вот другой доселе неизвестный факт: у Луцкого была жена, и знаете, кто? Знаменитая американская пианистка Ольга Самарофф-Стоковски! Уроженка ковбойского Техаса, в девичестве Люси Мари Ольга Агнес Хикенлупер, настолько прониклась «русским духом», что сменила фамилию на псевдорусскую, Самарофф, а потом дважды выходила замуж за русских: первым мужем был Луцкий, а вторым – шоумен Стоковски (в России он, видимо, был Стоковским). Аудиозаписи Ольги сохранились, и я их слушал: играла она мягко и нежно. Нашлись даже англоязычные воспоми-

нания о Луцком в книге Ольги «An american musician story» (История американского музыканта)».

MARRIAGES REPORTED IN J			
NAME OF GROOM.		DATE OF MARRIAGE.	No. of Certificate.
Long	Thomas	Jan. 13 '01	1106
Longo	Francesco	" 12	959
Lorbach	Charles	" 5	1205
Loughran	Patrick	" 6	1032
Louis	Auguste L.	" 7	1554
Loutsky	Boris G.	" 21	1770
Loutzky	Boris G.	" 21	1520
Luea	Bruno	Dec. 22 '00	859
Luechesi	Francesco	Jan. 20 '01	1733
Lukaezer	Max	" 1	666
Lukas	Joseph	" 5	571
Lulinfeld	Chaim	" 20	1546
Lusby	Howard	Dec. 27 '00	36
Luthringer	Joseph	Jan. 6 '01	532
Lux	John	" 20	1350
Lyman	H. Burdette	" 16	1163
Lynch	James	" 23	1979
—	Michael	" 15	1180
—	Patrick J.	" 20	2110
Lyons	Edward J.	Dec. 21 '00	202
—	Walter J.	Jan. 26 '01	1916

Рис. 8. Фрагмент из книги сообщений о бракосочетаниях, 1901 г., Нью-Йорк

Странно, весь мир знает, что женой Луцкого была знаменитая пианистка Ольга Самарофф (достаточно зайти в Интернет), а Лапшин почему-то этого «доселе» не знал. Б. Г. Луцкий официально зарегистрировал свой брак с Люси Хикенлупер 21 января 1901 года в Нью-Йорке. На рис. 8 представлен фрагмент из книги сообщений о бракосочетаниях, произошедших в январе-феврале 1901 года в Нью-Йорке (Marriages reported in January-February, vol. 1901, New York, p. 17). Как видно из рисунка, фамилия Бориса Григорьевича Луцкого почему-то записана дважды в этой книге. Один раз фамилия записана, как Loutsky, а второй, как Loutzky. При этом на имя Loutsky Boris G. было выдано свидетельство о браке под № 1770, а на имя Loutzky Boris G. – свидетельство под № 1520. Как бы там ни было записано, но факт остается фактом: 21 января 1901 года Б. Г. Луцкий зарегистрировал свой брак с американкой Люси Хикенлупер. С этого момента Люси Хикенлупер стала Люси Луцкой. Кстати, русский псевдоним Самарофф (имя далекой родственницы) Люси Луцкая (подданная российского царя) взяла после того, как рассталась с Борисом Григорьевичем в 1904 году, а не до замужества. Этот псевдоним она взяла по совету своего агента Генри Вольфсона, который считал, что ее девичья фамилия Хикенлупер слишком тяжела для произношения, и собственно говоря ее американское происхождение будут мешать карьере. В автобиографической книге «An american musician story» Ольга Самарофф пишет:

«Когда мой первый брак закончился, я решила возобновить мою девичью фамилию Хикенлупер. Г-н Вольфсон негодовал. Он не мог даже слышать об использовании этого имени для концертной работы. Он сказал, что с именем подобным этому женщине невозможно сделать успешную карьеру пианиста. Он сказал это так твердо, что я и моя мать начали лихорадочный поиск нового имени. ...На следующее утро Вольфсон наложил вето на все предложенные нами имена наших родственников: Palmer, Lacy, Stanton, Alden, Pierson, Cheeseborough, Minor, Goddard, Darlington. Он сказал, что все предложенные нами англо-сакские имена не подходят, и предложил поискать среди родственников славянские корни. ...После того, как я снова занялась изучением своего родословного древа, мне удалось узнать, что одной из дальних моих родственниц была славянка Ольга Самарофф. ...О ней в нашей семье было известно очень мало, только то, что до замужества она была актрисой. Это имя наполнило Вольфсона энтузиазмом. Он сказал, что с этим именем можно достичь успехов в музыкальном мире. Тем более, что я была русской подданной и могу говорить на этом языке».

Похоже, что Ф. Лапшин невнимательно прочел и книгу Ольги Самарофф «An american musician story», если не знает причину, из-за которой она сменила фамилию.

Также странно, что Ф. Лапшин не знает даже того, что Стоковски не русский, а поляк. Леопольд Стоковский родился в семье польского мебельщика Коперника Йозефа Стоковского и ирландки Энни Мэрион Стоковски (урожденной Мур).

В отношении издевательских фраз Ф. Лапшина о «новоявленном бароне» и «фон-бароне» отмечу следующее. Б. Г. Луцкий так много сделал для России, что за заслуги перед отечеством в 1906 году император России Николай II присвоил ему звание потомственного почетного гражданина Российской империи, а в 1911 году пожаловал ему и дворянский титул. При этом его фамилия была изменена на Луцкой.

Хочу особо подчеркнуть, что Б. Г. Луцкий получил звание потомственного почетного гражданина Российской империи всего за 5-летний период его деятельности на благо Родины (с 1901 по 1905). А дворянский титул, также после 5-летнего периода его деятельности на благо Отчизны (с 1906 по 1910). Это уникальный случай в истории Российской империи, когда за такой короткий промежуток времени гражданское лицо, да еще еврейской национальности, получило такие высокие звания.

Обычно в царской России, чтобы получить звание потомственного почетного гражданина необходимо было вначале заслужить звание личного почетного гражданина. Для получения такого звания необходимо было в течение 10 лет активно работать на благо Отчизны. Претендовать же на звание потомственного почетного гражданина можно было только после 10 лет пребывания в звании личного почетного гражданина. При этом надо было это звание еще заслужить, проявив активную деятельность на благо общества. А это еще 5–10 лет. Ну, а чтобы получить дворянский титул не по наследству, а за заслуги, необходимо было совершить, что-то неорди-

нарное. Этот титул давали только за выдающиеся заслуги.

Звание потомственного почетного гражданина Российской империи Б. Г. Луцкий получил за заслуги по внедрению моторов для Императорского Российского флота. Об этом было сообщено в немецком журнале «Zeitschrift des mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins». Цитирую: «Господин Луцкий, один из основателей Европейского автомобильного союза, Императором России за заслуги по внедрению моторов для Императорского Российского флота награжден званием потомственного почетного гражданина Российской империи» [16, с. 201].

Дворянский титул Б. Г. Луцкий получил за создание самолетов для Российской империи. Кстати, созданием и изготовлением самолетов Б. Г. Луцкий занимался в Германии по заданию российского правительства. Причем занимался тайно. В немецком журнале «Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt», в статье «Аэронавигация в России» написано: «На эксперименты русского инженера Бориса Луцкого, занимающегося строительством военного летательного аппарата для военного ведомства, возлагаются большие надежды. Хотя работы проводились в Каннштатте, были предприняты меры, чтобы информация об этом не просочилась в СМИ. Луцкий был конструктором двигателей компании Даймлер» [17, с. 17].

Первый самолет Б. Г. Луцкий создал в 1909 году. Этот самолет считается первым в мире вертолетом и первым многомоторным самолетом. Этот самолет называли геликопланом (геликоплан – производное от геликоптер и аэроплан), так как он сочетал в себе свойства самолета и вертолета. В этом геликоплане был предусмотрен вертикальный взлет и посадка. Сейчас такие самолеты называют СВВП (самолет с вертикальным взлетом и посадкой). Несмотря на секретность, информация о создании Б. Г. Луцким этого самолета просочилась в СМИ. Журнал «Аеро» в 1909 году писал: «Русский инженер Борис Луцкий завершил в Берлине двухэтажный самолет с 46-футовым размахом крыльев и двумя двигателями, развивающими вместе 100 л.с. Этот самолет предназначен противостоять самым сильным ветрам и взлетать без дорожного покрытия и т.п. сразу с земли в вертикальном направлении. Его вес будет составлять около 1 тонны и изобретатель надеется, что аппарат сможет нести от 10 до 12 центнеров дополнительной нагрузки, с той целью, чтобы обеспечить возможность нахождения в кабине, кроме пилота, двух или трех пассажиров, а также хорошего резерва топлива и т.п. [18, с. 60].

Российская газета «Новое время» за 25 февраля (10 марта) 1910 года писала: «В Штутгарте русский авиатор Луцкой произвел сегодня опыты полета на изобретенном им большом аэроплане с двумя моторами в 140 лошадиных сил. Первые опыты удались превосходно, но затем сломался пропеллер. Аэроплан упал на землю и был сильно поврежден. Изобретатель легко ранен. Через 10 дней полеты будут возобновлены».

Хочу отметить, что в Германии Б. Г. Луцкий получил разрешение писать свою фамилию с указанием присвоенных ему званий только через несколько лет после того, как аналогичные звания были присвоены

ему в России. Так, например, звание потомственного почетного гражданина Российской империи Б. Г. Луцкий получил в 1906 году, а в Германии он стал указывать это звание с 1911 года. На рис. 9 представлен фрагмент из адресной книги Берлина за 1911 год. Как видно из рисунка, в книге указано два адреса. Один адрес – адрес проживания гражданина Б. Г. Луцкого (Луцкой Борис Григорьевич, дипломированный инженер, потомственный почетный гражданин Российской империи, почтовый индекс W 30, Виктория Луиза-Плац 1, телефон VIa. № 19103), а второй адрес – адрес нахождения его компании (Луцкий Мотор-Гезельшафт м.б.Х., почтовый индекс W 8, Шарлоттенштрассе 56, телефон I. № 778. Управляющий директор Аугуст Бандхольд).

**Loutzky, Boris Grigorievitch, Dipl. Ingen.,
Staif. Russ. erbl. Ehrenbürger, W 30, Viktoria
Luise-Platz 1 III. T. VIa. 19103.
Loutzky Motor-Gesellschaft m. b. H.,
W 8, Charlottenstr. 56 IV. T. I. 778. Ge-
schäftsführ. August Bandhold.**

Рис. 9. Фрагмент из адресной книги Берлина,
1911 г., с. 1780

**Loutzky, Boris, Dipl. Ingen., Erbl. Ehren-
bürger, W 30, Viktoria Luise-Platz 1.**

Рис. 10. Фрагмент из адресной книги Берлина,
1916 г., с. 1784

**v. Loutzky, Boris, Dipl. Ingen., W 30, Viktoria
Luise-Platz 1 III. T. IIIb. 1019.**

Рис. 11. Фрагмент из адресной книги Берлина,
1921 г., с. 1826

Здесь дам некоторые пояснения. В 1911 году Б. Г. Луцкий получил разрешение в Германии писать свою фамилию, как Loutzky. До этого он писал свою фамилию, как Loutzky. В тоже время, его компания, которая была основана в 1907 году, продолжала называться в 1911 году и до ее закрытия в 1913 году, как Loutzky Motor-Gesellschaft m. b. H. Аббревиатура G.m.b.H. означает – общество с ограниченной ответственностью.

Как видно из рис. 9, в 1911 году, в адресной книге Берлина было указано, что Б. Г. Луцкой является потомственным почетным гражданином. Это же звание Б. Г. Луцкого указано и в адресной книге Берлина за 1916 год (рис. 10).

В 1921 году, в адресной книге Берлина, вместо звания потомственный почетный гражданин, уже указано, что Б. Г. Луцкой имеет дворянский титул. Перед фамилией Луцкого стоит буква «V» (von Loutzky) (рис. 11).

Позже Б. Г. Луцкому в Германии был присвоен титул барона. Об этом, в частности, свидетельствует информация, опубликованная в 1926 году, в американском журнале «Buffalo Morning Express». В этом журнале была представлена фотография самолета Б. Г. Луцкого в поле-

те (рис. 12), сделанная, вероятно, в 1912 году. Это был самый большой и самый мощный самолет того времени. Он имел длину – 11 м, размах крыльев – 14 м и мощность моторов – 200 л.с. В 1926 году автор публикации назвал самолет Луцкого Левиафаном (морским мифическим драконом). Цитирую: «Сильный полет фантазии вероятно побудил барона фон Луцкого из Германии создать этого Левиафана воздуха и все же, кто осмелится сказать, что он не может быть таким? И через сотню лет воздушное пространство весьма возможно будет заполнено именно такими самолетами».

В 1934 году многие журналы мира сообщили о том, что барон Луцкой построил в Германии самолет-амфибию. Об этом уникальном самолете, в частности, сообщил американский журнал «Modern Mechanix» за июль 1934 года: «Совершенно новый тип шасси сейчас используется на германских монопланах с низкорасположенными крыльями, который позволяет моноплану приземляться с одинаковой безопасностью и легкостью на землю или воду. Два больших резиновых шара, похожих на огромные баскетбольные мячи, вращаются внутри чашеобразных колпаков. На земле шары вращаются как колеса обычного сухопутного аэроплана, а на воде они используются как понтоны, скользящие по волнам. Необычное устройство для посадки самолета-амфибии на воду является изобретением барона Бориса Луцкого из Германии. Это устройство с успехом прошло тестовые испытания на земле и на воде на собственном частном самолете барона. На земле заполненные воздухом шары на удивление поглощали большую часть ударов при посадке. В будущем шары смогут устанавливать и на любых других самолетах. Они найдут применение на легких самолетах у энтузиастов этой страны».



Рис. 13. Барон Луцкой возле самолета-амфибии, 1934 г.

На рис. 13 представлена неизвестная до сих пор

отечественным историкам фотография, на которой барон Б. Г. Луцкой стоит рядом с созданным им самолетом-амфибией. Фотография взята из немецкого журнала «Das Leben im Bild» (Jahrgang 1934, Ausgabe № 32).

В адресных книгах Берлина за 1940–1943 годы также указано, что Б. Г. Луцкой имеет титул барона (рис. 14).

v. Louckoy Boris Baron Dipl Ing W 30 Victoria Luise-Platz 1 T.

Рис. 14. Фрагмент из адресной книги Берлина, 1942 г., с. 1838

Кстати, в отношении мнения Ф. Лапшина о том, что «Один из последних патентов Луцкого... выглядит полной утопией: речь идет об автомобиле на... двух больших шарах вместо колес», хочу отметить следующее. Конструкция «больших колес» Луцкого была настолько уникальной, что всемирно известный британский аэрокосмический инженер и конструктор Леонард Г. Крамп в книге «UFOs and anti-gravity: piease for a Jig-Saw» написал, что изобретение Луцкого может быть использовано в качестве шасси для «летающих тарелок» [19, с. 367]. Также хочу отметить, что до сих пор многие изобретатели и конструкторы используют идеи Б. Г. Луцкого при разработке шин и колес для транспортных средств [20, с. 367; 21, с. 53-63].

Не буду дальше анализировать статью Лапшина, так как все в ней не соответствует действительности. Жаль только, что Лапшин до сих пор не написал опровержение и не извинился перед своими читателями за публикацию этой лживой информации.

И последнее. Пользуясь случаем, хочу указать на ошибки и неточности, которые имеют место в некоторых публикациях автора. Эти ошибки появились не по вине автора, а из-за неправильных корректировок, сделанных редакторами журналов, в которые были направлены статьи. Так, в статье «Российский инженер Борис Луцкий – один из создателей автомобилей «Даймлер» и «Мерседес», опубликованной в журнале «Питання історії науки і техніки» (2012 г., № 4), редактор, вероятно, в целях сокращения объема статьи, написал: «Вернулся в компанию Вильгельм Майбах также, как и Готлиб Даймлер 28 ноября 1895 г., и практически больше не принимал участие в обсуждениях и разработках новых моделей двигателей и автомобилей». В оригинале статьи, отправленной в редакцию, было написано: «Вернулся в компанию Вильгельм Майбах также, как и Готлиб Даймлер 28 ноября 1895 г., благодаря английскому промышленнику Ф. Симмсу. В середине 1903 г. Вильгельм Майбах был понижен в должности до уровня инженера отдела изобретений и практически больше не принимал участие в обсуждениях и разработках новых моделей двигателей и автомобилей. В этом же году он заболел и уехал лечиться в Италию. В 1907 г. в возрасте 61 года Вильгельм Майбах был уволен из компании».

В статье «Б. Г. Луцкий – создатель уникальной гоночной моторной лодки «Царица», опубликованной в электронном научном издании «Історія науки і біографістика» (2011 г., № 3), указана неправильная дата смерти Б. Г. Луцкого – 1926 год. В оригинале статьи автор вообще не указывал даты рождения и смерти Б. Г. Луцкого.

Кстати, дата смерти Б. Г. Луцкого до сих пор не установлена. Исходя из адресной книги Берлина за 1943 год, следует, что в 1943 году Б. Г. Луцкой был еще жив, и проживал по адресу: Берлин, Виктория Луиза-Плац 1.

Источники и литература:

1. Шугуров А. М. Прямой эфир радиостанции «Эхо Москвы», 12 июля 2003 года [Электронный ресурс] / А. М. Шугуров. – Режим доступа: <http://www.echo.msk.ru/programs/parking/32350/> – Загл. с экрана.
2. A weekly journal devoted to the interests of american automobilists. – Automobile Topics. – Е. Е. Schwarzkopf, 1903. – Vol. 6. – P. 922.
3. Dittmar Dahlmann. Eine grosse Zukunft: Deutsche in Russlands Wirtschaft. – Reschke & Steffens, Berlin, 2000. – 374 s.
4. Maurice A. Kelly. Russian Motor Vehicles: The Czarist Period 1784 to 1917. – Veloce Publishing Ltd., 2009. – 112 p.
5. Johann Gottfried Dingler. Die internationale motorwagenausstellung zu Berlin 1899 / J. G. Dingler // Dinglers polytechnisches journal. – Berlin, J. G. Cotta, 1899. – Vol. 313. – S. 106.
6. Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein, 1897–1907. – Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein. – Pass & Garleb, G.m.b.H, 1908. – S. 25.
7. Фирсов А. В. Автомобили инженера Б. Г. Луцкого – лучшие в автомобилестроении конца XIX века / А. В. Фирсов // Електронне наукове фахове видання «Історія науки і біографістика». – Київ: Державна наукова сільськогосподарська бібліотека УААН, 2011. – № 3.
8. Фирсов А. В. Автомобили «системы Луцкий» / А. В. Фирсов // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: НТУУ «КПІ», 2011. – № 14. □ С. 44-58.
9. Automotive Industries. – Chilton Company, New York, 1907. – Vol. 17. – P. 696.
10. Die Werkzeugmaschine // Verein Deutscher Werkzeugmaschinenfabriken. – E. Valentin., 1901. – Vol. 5. – S. 79.
11. Wolfgang Ribbe. Berlin-Forschungen / W. Ribbe // Colloquium-Verlag, 1989. – Vol. 4. – S. 229.
12. Max Kruk. Daimler-Benz: das Unternehmen / Max Kruk, Gerold Lingnau // Hase & Koehler, 1986. – Vol. 200. – S. 47.
13. New vehicles and parts. The Horseless Age. – Horseless Age Company, 1902. – Vol. 10. – P. 200.
14. Фирсов А. В. Неизвестные и малоизвестные факты из биографии гениального конструктора Б. Г. Луцкого / А. В. Фирсов // Наука. Релігія. Суспільство. – ІПШІ МОНУ і НАНУ «Наука і освіта». – Донецьк, 2013. – № 1. – С. 70-79.
15. Die Umschau mit «Prometheus» vereinigt wochenschrift über die fortschritte in wissenschaft und technik. – Verlag von H. Bechhold, Frankfurt a. M. – 15. Oktober 1921. – Jahrg 25, № 42. – S. 622.

16. Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein. – Pass & Garleb, G.m.b.H, 1906. – Vol. 7. – S. 201.
17. Luftschiffahrt in Russland // Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt, 1911. – Vol. 15. – S. 17.
18. Aero. – Iliffe, 1909. – Vol. 1. – P. 60
19. Leonard G. Cramp. UFOs and anti-gravity: piese for a Jig-Saw / L. G. Cramp. – Adventures Unlimited Press, Kempton. – 388 p.
20. Фирсов А. В. Б. Г. Луцкой – создатель оригинального двухколесного одноколейного автомобиля / А. В. Фирсов // Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут». Зб. наук. праць. Тематичний випуск: Історія науки і техніки. – Харків: НТУ «ХПІ». – 2011. – № 64. – С. 154-160.
21. Фирсов А. В. Б. Г. Луцкой – создатель уникальных колес для самолетов, автомобилей и «летающих тарелок» / А. В. Фирсов // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: НТУУ «КПІ», 2013. – № 18. – С. 53-63.



Фірсов Олександр Володимирович – ПВНЗ «Європейський університет» (Черкаська філія), кандидат історичних наук, доцент, завідувач кафедри соціально-гуманітарних дисциплін.