

УДК 629.113

РОССИЙСКИЙ ИНЖЕНЕР БОРИС ЛУЦКИЙ – ОДИН ИЗ СОЗДАТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ «ДАЙМЛЕР» И «МЕРСЕДЕС»

Фирсов А.В., канд. истор. наук
(Европейский университет, Черкасский филиал)

В статье на основании литературных и архивных источников установлено участие российского инженера Б.Г. Луцкого в создании автомобилей и двигателей немецкой компании «Даймлер Моторен Гезельшафт».

Об истории создания автомобилей марок «Даймлер» («Daimler») и «Мерседес» («Mercedes») немецкой компанией «Даймлер Моторен Гезельшафт» (ДМГ) («Daimler Motoren Gesellschaft») написано огромное количество статей и монографий. В этих публикациях говорится о том, что создателями этих автомобилей в период с 1890 по 1907 гг. были немецкие инженеры Готлиб Даймлер (Gotlieb Daimler) (1834-1900 гг.) и Вильгельм Майбах (Wilhelm Maybach) (1846-1929 гг.). При этом, все публикации написаны таким образом, что по прочтении их создается впечатление, что только Готлиб Даймлер и Вильгельм Майбах были значимыми фигурами в Германии в области создания и развития двигателей внутреннего сгорания и автомобилей. Эта распространенная концепция до сих пор культивируется в средствах массовой информации Германии.

До 1953 г. все автомобильные историки Германии однозначно отдавали приоритет в этом вопросе Готлибу Даймлеру. Более того, до 1953 г. конкретно Вильгельму Майбаху не было посвящено ни одной публикации. Его имя лишь фрагментарно появлялось при описании биографии Готлиба Даймлера. Однако о самом Вильгельме

Майбахе до последнего времени не было известно ничего, пока книгу с его именем не написал д-р Курт Ратке (Kurt Rathke) (книга была издана в 1953 г. и называлась «Вильгельм Майбах – расцвет новой эры») [1, с. 329]. В этой книге [2], как пишет бывший директор архива «Мерседес-Бенц» («Mercedes-Benz») д-р Гарри Ниман (Harry Niemann): «Курт Ратке сделал Майбаха в качестве доминирующей фигуры в партнерстве Даймлер-Майбах» [3, с. 78].

Далее Ниман пишет, что с этими аргументами Ратке категорически был не согласен немецкий историк Пауль Зибертц (Paul Siebertz) (1877-1954 гг.) (директор архива компании «Daimler-Benz Aktiengesellschaft» во времена Гитлера). Зибертц в своих публикациях упоминал Майбаха только как очень способного помощника Готлиба Даймлера, который воплощал в реальность его идеи.

В 1962 г. известный немецкий двигательный историк Фридрих Сасс (Friedrich Sass) (1883-1968 гг.) опубликовал учебник «История немецкого строительства двигателей: 1860-1918» («Geschichte Des Deutschen Verbrennungsmotorenbaues: Von 1860-1918»). В этой книге он сделал сенсационное сообщение о том, что создателем высокоскоростных двигателей внутреннего сгорания



был не Готлиб Даймлер, а Вильгельм Майбах. Сасс пишет: «Майбах был реальным создателем высокоскоростного двигателя внутреннего сгорания. ...Образ Даймлера длительное время воздействовал на него» [4, с. 6]. Это сообщение Сасс сделал на основании высказывания самого Майбаха, который в 1918 г. авторство «высокоскоростных» бензиновых двигателей и раскаленной трубки зажигания приписал себе [5, с. 82].

Следует отметить, что несмотря на отдельные попытки некоторых немецких историков восстановить историческую справедливость, большинство публикаций о Готлибе Даймлере и Вильгельме Майбахе продолжают быть напичканными различными мифами и сказками. К сожалению, до сих пор эти сказки прилежно переписываются многими псевдо-историками и бойкими журналистами-плагиаторами. Автора данной статьи особенно возмущает тот факт, что до сих пор немецкие историки в контексте создания двигателей внутреннего сгорания и автомобилей компании ДМГ стараются не вспоминать имя гениального конструктора и изобретателя, россиянина Бориса Луцкого (1865-1942 гг.), который большую часть своей жизни прожил в Германии и, в частности, в компании ДМГ проработал больше чем Даймлер и Майбах.

Готлиб Даймлер проработал в компании ДМГ формально 9 лет, начиная с момента ее основания – 28 ноября 1890 г. до 3 марта 1900 г. Реально он проработал в компании только 6 лет. Вильгельм Майбах проработал в компании ДМГ 12 лет (с 8 ноября 1895 г. до 1 апреля 1907 г.). Несмотря на то, что Вильгельм Майбах был другом и соратником Готлиба Даймлера, 11 февраля 1891 г. он был уволен из компании ДМГ. 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.

Борис Луцкий проработал в компании ДМГ и консорциумах «Альгеймайне Моторваген Гезельшафт» (АМГ) («Allgemeine Motorwagen Gesellschaft») и «Моторфарцойг унд Моторенфабрик Берлин» (ММБ) («Motorfahrzeug und Motorenfabrik Berlin»), которые были лицензиатами компании ДМГ, в общей сложности около 17 лет. В 1897 г. представители крупного немецкого капитала М. Дуттенхофер и В. Лоренц пригласили Б. Луцкого в Берлин. Они предложили ему должность одного из директоров консорциума АМГ и консультанта в компании ДМГ. Консорциум АМГ был создан 15 марта 1897 г. на базе основанного в 1879 г. в Берлине завода Адольфа Альтмана, строившего стационарные двигатели внутреннего сгорания. В руководстве консорциума кроме М. Дуттенхофера и В. Лоренца вошли руководители электротехнической фирмы АЭГ и металлургической фирмы «Райнметалль», а также англичанин Ф. Симмс. Сразу же после основания этого консорциума началось строительство нового завода в пригороде Берлина – Мариенфельде. 3 ноября 1898 г. консорциум АМГ был преобразован в ММБ. Кроме автомобилей с бензиновыми двигателями консорциум ММБ также выпускал автомобили с электрическим приводом по патентам американской компании «Колумбия». 30 июня 1902 г. на общем собрании акционеров ДМГ и ММБ было принято решение о слиянии этих фирм. В целях сохранения традиций объединенное общество сохранило название ДМГ. В этой объединенной компании Борис Луцкий проработал до 1914 г.

Цель данной статьи – восстановить историческую справедливость и показать, что в создание автомобилей и двигателей немецкой компании «Даймлер Моторен Гезельшафт» значительный вклад внес российский инженер Борис Луцкий.

Вначале немного о Даймлере и Майбахе. Необходимо отметить, что они реально начали принимать участие в производстве автомобилей в Германии только после 1895 г., когда обратно вернулись в компанию ДМГ. До этого их двигатели в небольших количествах использовала на своих автомобилях, начиная с 1891 г., только французская компания «Панар и Левассор». Следует отметить, что двигатели Даймлера, разработанные в 1885-1889 гг. были настолько примитивными, что их производство было прекращено в 1893 г. Пауль Газлук (Paul N. Hasluck) в 1903 г. писал: «Первым двигателем, который открыл путь для всех других бензиновых двигателей и о котором необходимо упомянуть, является двигатель Готлиба Даймлера, хотя он больше не используется в его примитивной форме» [6, с. 209].

Из-за несовершенства двигателей, которые не пользовались спросом на рынке, у Готлиба Даймлера в 1889 г. возникла критическая ситуация и угроза банкротства. Только благодаря промышленникам Дуттенхоферу и Лоренцу, которые решились вложить деньги в новый для них вид бизнеса и фактически создали компанию ДМГ, Готлиб Даймлер был спасен от банкротства. Необходимо также отметить, что Дуттенхофер и Лоренц, когда создавали компанию ДМГ, не собирались заниматься производством автомобилей и изготовлением «примитивных» двигателей Даймлера. Их целью было создание стационарных двигателей внутреннего сгорания новой конструкции и для этого они пригласили на должность директора компании ДМГ Макса Шрёдера – инженера из г. Карлсруэ.

Шрёдер вместо 2-х цилиндрового V-образного двигателя Даймлера разработал новый стационарный 2-х цилиндровый рядный двигатель, который компания в основном и производила до 1895 г. В единичных экземплярах Шрёдер по заказу богатых клиентов изго-

тавливал автомобили «Штальрадваген» («Stahlradwagen») (со стальными колесами). После возвращения в компанию ДМГ Даймлер и Майбах приступили к выпуску автомобилей «Рименваген» («Riemenwagen») (автомобиль с ременной передачей). Применение ременной передачи вместо цепной было ошибочным решением. Хотя при небольших скоростях ременная передача и обеспечивала плавность хода, ее применение с учетом перспективы было шагом назад. В 1897 г. компания ДМГ начала выпускать грузовые и легковые автомобили со знаменитым 2-х цилиндровым двигателем «Феникс», у которого цилиндры были расположены параллельно друг другу, а коленчатый вал имел кривошипы, расположенные под углом 180°. В 1898 г. компания впервые изготовила 4-цилиндровые двигатели «Феникс», которые были установлены на гоночных автомобилях генерального консула австро-венгерской империи Эмиля Еллинека (Emil Jellinek). Эти автомобили назывались «Даймлер-Феникс» («Daimler-Phoenix»). Именно на этих автомобилях Еллинек участвовал в соревнованиях 1899 г. под псевдонимом «Мерседес» и победил в классе туристических автомобилей.

Все немецкие историки считают автомобиль «Даймлер-Феникс» с 4-цилиндровым двигателем непосредственным предшественником знаменитой модели «Мерседес» 1901 года. С 1902 г. все легковые автомобили компании ДМГ стали называться «Мерседес». Уильям Бомонт в книге «Автомобили и двигатели, их конструкции» пишет: «Автомобиль известный как «Милнс-Даймлер», представленный на рис.137, был сделан на заводе Мариенфельде и в дальнейшем, когда этот завод был объединен с заводом в Каннштатте, стал известен как автомобиль «Мерседес». Один из этих автомобилей в гоночном варианте и с двигателем мощностью около 60 л.с. выиг-

рал гонку Гордон – Беннет в Ирландии 2 июля 1903 г.» [7, с. 123].

В целом можно констатировать, что основными достижениями Готлиба Даймлера и Вильгельма Майбаха, согласно версии немецких историков, являются: создание двигателей «Феникс» (1897 г.) и «Мерседес» (1900 г.), а также автомобилей «Даймлер-Феникс» (1898 г.) и «Мерседес» (1900 г.). Вышеназванные двигатели и автомобили были созданы компанией ДМГ в период 1897-1900 гг.

А теперь давайте рассмотрим, что происходило в этот период времени в компании ДМГ, и какой инновационной деятельностью в это время занимались Готлиб Даймлер и Вильгельм Майбах.

Необходимо отметить, что Готлиб Даймлер после возвращения в компанию в конце 1895 г., вместо того, чтобы быть благодарным Дуттенхоферу и Лоренцу за то, что они согласились принять 61-летнего пенсионера на работу, продолжал показывать свой несносный характер и амбиции. Особенно это стало проявляться после того, как 15 марта 1897 г. с Даймлером был заключен новый контракт. В этом контракте полномочия Даймлера были существенно сокращены. Ему, в частности, было запрещено без согласия Дуттенхофера использовать банковские кредиты компании [8, с. 80]. В течение 1897-1899 гг. Готлиб Даймлер постоянно настаивал на изменении условий его контракта. Гарри Ниман в книге «Вильгельм Майбах, король конструкторов: к 150-летию со дня рождения», ссылаясь на заметки Майбаха, пишет, что в 1898 г. из-за Готлиба Даймлера в компании ДМГ создалась нездоровая атмосфера, которая негативно влияла на работу компании [9, с. 106].

Сам Даймлер не занимался бизнесом, редко появлялся на работе и к тому же запрещал Майбаху заниматься инновационными работами и даже планировать их. Все правление компании ДМГ во главе с Дуттенхофером обвиняло Даймлера, Майбаха и Фишера в

задержке выполнения заказов. Такая ситуация в компании привела к тому, что ей нечего было представить 24 мая 1898 г. на первую автомобильную выставку в Берлине, которую проводил Европейский автомобильный союз совместно с Немецким спортивным союзом. В этой выставке приняли участие 13 автомобилей, в том числе 5 автомобилей от концерна АМГ, где работал Луцкий, 1 автомобиль Б. Луцкого от его собственной компании «Общество по строительству автомобильных экипажей» («Gesellschaft für Automobilwagenbau») и 2 автомобиля фирмы «Бенц и Ко.». 24 мая на этих автомобилях состоялся первый немецкий автопробег Берлин-Потсдам-Берлин длиной 54 км. Первым из вышеназванных автомобилей к финишу пришел автомобиль концерна АМГ (2 часа 17 минут 30 секунд), вторым и третьим – автомобили фирмы «Бенц и Ко.». Автомобили из Каннштатта в автопробеге и на выставке участия не принимали.

По мнению автора, нездоровая рабочая атмосфера и отсутствие инновационной деятельности в компании ДМГ в период 1897-1899 гг. привели также к тому, что ей нечего было представить и на Всемирной универсальной выставке 1900 г. в Париже, и по этой причине она не принимала в ней участие [10].

Исходя из вышеизложенного возникает вопрос: если в 1897-1899 гг. Даймлер и его соратники не занимались инновационной деятельностью, то кто тогда является создателем новых двигателей и автомобилей, производимых компанией в этот период времени, на базе чьих изобретений они строились?

Ответ на этот вопрос, как ни странно, автор данной статьи нашел на недавно обновленном официальном сайте компании «Мерседес-Бенц», который создан на всех языках мира [11, 12]. На этих сайтах представлена фотография (рис. 1), которая была сделана 30 апреля 1901 г. в Санкт-Петербурге. На этой

фотографії Борис Луцкий представляє Імператору Росії Ніколаю II і групі офіційних осіб 5-тонний вантажівка з двохциліндровим двигателем «Фенікс» потужністю 10 л.с. (ілюстрація см. на 3-й сторінці обкладинки нинішнього журналу).

Цитурую коментарій до цієї фотографії: «Ця фотографія з'явилася в венській автомобільній газеті «Allgemeine Automobil-Zeitung» в 1903 році. На знімку інженер Борис Луцкий представляє царю новий автомобіль, який був призначений для використання Російським верховним командуванням. В конструкції автомобіля Луцкий вніс так багато технічних пропозицій, що було вирішено назвати автомобіль в його честь».

На наступній фотографії (рис. 2), яка зберігається в Центральному державному архіві Воєнно-Морського Флоту Росії, показано 5-тонний вантажівка, яким керує сам Борис Луцкий. На передній частині капота видно табличка з написом «Loutzky». Так писалися прізвище Б. Луцкого на німецькій мові. Фотографія також була зроблена в Санкт-Петербурзі в квітні 1901 р.

Показаний на фотографіях 5-тонний вантажівка є точною копією вантажівки, представленого компанією ДМГ в 1898 р. на міжнародній автомобільній виставці в Парижі. Фотографії вантажівки, зроблені в 1898 р. на Паризькій виставці, можна побачити в усіх книжках, присвячених історії компанії ДМГ, але ніде в них ви не знайдете імені Бориса Луцкого, справжнього творця цього автомобіля. Тільки в Росії вантажівки Луцкого носили його ім'я. В Німеччині вони продавалися під назвою «Даймлер-Фенікс», а в Англії – «Мілнс-Даймлер» («Milnes-Daimler»).

К сожалению, до сих пор имя Бориса Луцкого, особенно в Германии, мало кому известно. Это связано с тем, что после прихода к власти нацистов их

главный «арийский» автоисторик Зиберц всеми средствами и способами пытался стереть из истории фирмы ДМГ российский след. Имя Бориса Луцкого было вычеркнуто со страниц всех немецких газет и журналов. Слишком неприятно было нацистам то, что в разработке двигателей «Фенікс», автомобилями «Даймлер» и «Мерседес» важную (если не основную) роль играл российский инженер Борис Луцкий, к тому же не просто россиянин, а еще и еврей. Этого нацисты перенести не могли. Ну а после войны все историки не задумываясь просто переписывали работы Зиберца. Только недавно архив компании «Мерседес-Бенц» решил маленькими порциями пролить свет на эту давнюю историю и имя Бориса Луцкого стало всплывать в немецкой печати. В частности, впервые на официальном сайте компании в электронном виде появилась вышеприведенная информация о Б. Луцком.

Также с сожалением приходится констатировать, что до сих пор многие историки в своих публикациях продолжают переписывать работы Зиберца. В частности, известный автомобильный историк и главный редактор нескольких автомобильных журналов Деннис Адлер (Dennis Adler) в книге «Мерседес-Бенц», изданной в 2008 г., на стр. 22 приводит фотографию и дает к ней комментарий: «На фотографии ниже показан массивный 5-тонный вантажівка с новым двухциліндровим двигателем «Фенікс», расположенным спереди. Готлиб Даймлер (крайний справа, с карманными часами в руках) и Вильгельм Майбах (позади Даймлера) были заинтересованы в более разнообразных транспортных средствах чем Бенц. Фото сделано на автомобильной выставке в Париже в июне 1898 г.» [13].

В этом комментарии Деннис Адлер, так же как и Пауль Зиберц, не упоминает имя человека, стоящего слева от Даймлера. Более того эта фотография

является обрезанной. Подлинная фотография, увеличенная до размеров 5 метров в длину и 2 метра в высоту, и поныне висит в мерседесовском олд-таймер центре (рис. 3).

Как видно из этой фотографии возле грузовика стоят не три человека, а четыре. Крайний слева – Вильгельм Лоренц, заместитель главы компании ДМГ, а рядом с ним (самый высокий) – Борис Луцкий. Длительное время в мерседесовском олд-таймер центре этого высокого человека называли мастером-конструктором (Meister Erbauer) и только недавно историческая справедливость восторжествовала и надпись мастер-конструктор была заменена на Борис Луцкий (Boris Loutzky).

Кстати хочу отметить, что Денис Адлер вместе с самым знаменитым автогонщиком мира, историком и писателем Стирлингом Моссом в 2001 г. опубликовали книгу «Мерседес-Бенц: серебряное звездное столетие», в которой, как они пишут, «постарались восстановить справедливость как для человека, так и для автомобиля, которые по-прежнему несут имя Даймлера и по сей день...» [14, с. 11].

В этой связи хочу спросить у господина Адлера, где же историческая справедливость за которую Вы так ратуете в своих публикациях? Ведь Вы, также как и Зиберц, продолжаете писать неправду. Кстати, Зиберц напрасно отрезал на фотографии крайнего слева человека. Он думал, что это Борис Луцкий, а на самом деле это был Вильгельм Лоренц. Этот факт указывает на то, что Зиберц не знал в лицо ни Луцкого, ни Лоренца. А убрал он имя Луцкого из комментария к этой фотографии потому, что именно он был основным создателем этого 5-тонного грузовика со знаменитым двигателем «Феникс».

Возвращаясь к 5-тонному грузовику, представленному Императору России Николаю II, хочу отметить, что в 1901 г. Луцкий привез для военного ве-

домства Российской империи три автомобиля: два грузовых (шасси №№ 195 и 197) и один легковой (шасси № 205). Два из этих автомобилей (легковой и грузовой) летом 1902 г. принимали участие в военных маневрах под Курском. Об этом событии в 1902 г. написал российский журнал «Разведчик», а в 1903 г. статью под названием «Использование автомобилей в русской армии» опубликовал немецкий журнал Европейского автомобильного союза.

Прочитую статью из этого немецкого журнала: «На прошлогодних маневрах в России под Курском перед Его Величеством Императором были представлены, как известно, автомобили для изучения возможностей их разностороннего использования. В выпуске XXI за прошлый год мы представили краткое сообщение об этом на основании явно достоверного отчета в русской военной газете «Разведчик» («Raswjedtschik»). В этом листе, хранящемся теперь в отчете под № 638, описываются также особенности действий Южной армии в этих маневрах и заметки по поводу сделанных там наблюдений в отношении использования автомобилей: «В маневрах под г. Курском было отведено широкое поле для всякого рода испытаний. В Южной армии испытывались, между прочим, самодвигатели. Несмотря на некоторое еще их несовершенство, нельзя не признать, что на основании последнего опыта они получают в ближайшем будущем право гражданства и в нашей армии, по примеру иностранных. С состоянием дорог, некоторой сложностью конструкции и хрупкостью составных частей этих машин приходилось считаться». Среди используемых транспортных средств был также построенный в Каннштатте автомобиль системы Луцкий-Даймлер, который свободно двигался без дорог по пахоти и легко преодолевал довольно большие подъемы. Автомобиль, как говорят, доказал, что был лучшим на маневрах. Обратите вни-

мание на рисунок взятый из журнала «Разведчик», на нем показан этот автомобиль сфотографированный посреди поля. Автомобиль имеет вес 980 кг; 4-цилиндровый двигатель Луцкий-Даймлер специально разработан для использования спирта и в настоящее время изготавливается для России акционерным обществом Г.А. Лесснера в Петербурге».

Хочу акцентировать внимание на двух фразах, приведенных в немецкой статье. Первая фраза: «Среди используемых транспортных средств был также построенный в Каннштатте автомобиль системы Луцкий-Даймлер...». Эта фраза подтверждает факт изготовления автомобиля системы Луцкий-Даймлер именно в Каннштатте, в мастерских компании ДМГ. Вторая фраза: «...4-цилиндровый двигатель Луцкий-Даймлер специально разработан для использования спирта...». Эта фраза указывает на то, что на автомобиле был установлен 4-цилиндровый двигатель Луцкого. Именно такого типа двигатель с механически управляемыми впускными клапанами был установлен на первом автомобиле «Мерседес».

Необходимо отметить, что автор немецкой статьи самопроизвольно изменил цитату, приведенную им из оригинального русского журнала «Разведчик». Он добавил к имени Луцкий через тире еще и имя Даймлера. В оригинале статьи, которая называется «Действия Южной Армии», эта цитата имеет следующий вид: «С состоянием дорог, некоторой сложностью конструкции и хрупкостью составных частей этих машин приходилось считаться; но был между ними и самодвигатель Луцкого, который свободно двигался без дорог по пахоти и легко преодолевал довольно большие подъемы». На фотографии, приведенной в журнале «Разведчик», также указано, что это самодвигатель господина Луцкого, а не Луцкого-Даймлера (рис. 4).

Кстати, в Германии эти легковые автомобили Луцкого, также как и грузовые, продавались под названием «Даймлер-Феникс».

Приведу еще один факт, о котором умалчивают почти все немецкие историки за исключением Гарри Нимана. Он в архиве компании «Мерседес-Бенц» (папка № 22 за 1901/1902 г.) нашел документ, в котором сообщается, что на заседании наблюдательного совета компании ДМГ от 16 августа 1902 г. председатель Дуттенхофер огласил письмо господина директора Бориса Луцкого, в котором тот настаивал на том, чтобы двигатели и автомобили, продаваемые в России под названием «Даймлер-Луцкий» под таким же названием продавались и в Германии, и других странах. На таком же заседании 3 октября 1902 г. Дуттенхофер заявил, что требования Луцкого «должны быть отклонены» [15, с. 31]. Об этом документе еще в 1994 г. сообщил известный российский историк В.И. Дубовской в книге: «Автомобили и мотоциклы России: 1896-1917». Этот документ ему прислал сотрудник архива компании ДМГ г-н Д. Сценде (D. Szende) еще 22 апреля 1969 г. [16, с. 102].

Хочу обратить внимание на такую интересную деталь: это требование Бориса Луцкого было рассмотрено после Курских маневров за месяц до официальной регистрации новой торговой марки «Мерседес» (27 сентября 1902 г.) вместо марки «Даймлер». То есть Луцкий требовал, чтобы двигатели и автомобили 1898–1902 гг., продаваемые в Германии и других странах, носили марку «Даймлер-Луцкий». После отклонения требований Луцкого произошли следующие события. 10 июня 1903 г. в результате пожара практически полностью сгорел завод в Каннштатте, а 14 августа 1903 г. был убит Дуттенхофер. В течении 1903-1904 гг. Борис Луцкий был занят внедрением своих двигателей на кораблях и подводных лодках

Российской империи, организовывал производство автомобилей на заводе «Лесснер» в Санкт-Петербурге. Из-за этих обстоятельств, по мнению автора, Борису Луцкому так и не удалось добиться того, чтобы автомобили и двигатели, изготавливаемые в компании ДМГ, назывались его именем.

Подводя итог всему вышесказанному, мы можем констатировать, что Б. Луцкий принимал участие в разработке и создании автомобилей и двигателей немецкой компании «Даймлер Моторен Гезельшафт». Его вклад в создание и развитие автомобилей и двигателей этой компании, а также других компаний Германии и Европы был настолько значительным, что еще при жизни его называли гением моторостроения и автомобилестроения.

ЛИТЕРАТУРА

1. The Maybachs – Father and Son. Gas & oil power: Vol. 48. – Whitehall Technical Press., Jan 1, 1953. – P. 329.
2. Kurt Rathke. Wilhelm Maybach. Anbruch eines neuen Zeitalters. – Friedrichshafen: Gessler, 1953. – 463 p.
3. Harry Niemann. Wilhelm Maybach, König der Konstrukteure: zum 150. Geburtstag. – Mercedes-Benz-Museum. Archiv, Stadtarchiv Heilbronn. – Motorbuch-Verlag, 1995. – 285 p.
4. Friedrich Sass. Geschichte des deutschen Verbrennungsmotorenbaues von 1860 bis 1918. Göttingen, Heidelberg, 1962. – 667 p.
5. Friedrich Sass. Указ. работа. – С. 82.
6. Paul N. Hasluck. The automobile. A practical treatise on the construction of modern motor cars steam, petrol, electric and petrol electric. – Cassell and Company, Limited, London Paris, New York & Melbourne. – 1903. – 832 p.
7. William Worby Beaumont. Motor vehicles and motors, their design: Vol. 2. – A. Constable & company, ltd., 1906. – 677 p.
8. Guy Jellinek-Mercédès. My father, Mr. Mercédès. – Chilton Books, 1966. – 319 p.
9. Harry Niemann. Указ. работа. – С. 106.
10. Фирсов А.В. Б. Луцкий на Всемирной выставке 1900 года в Париже / А.В. Фирсов // Науковий журнал «Питання історії науки і техніки». Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК. – К., 2011. – № 3. – С. 39-46.
11. Электронный ресурс: www.mercedes-benz.com/jo/content/jordan/mpc/mpc_jordan_website/en/home_mpc/van/home/vans_world/history/stories/vans_conquer_everydaylife.0003.html
12. Электронный ресурс: http://www.mercedes-benz.de/content/germany/mpc/mpc_germany_website/de/home_mpc/van/home/vans_world/history/stories/vans_conquer_everydaylife.0003.html
13. Dennis Adler. Mercedes-Benz. – MBI Publishing Company Minneapolis, 2008. – 255 p.
14. Dennis Adler, Stirling Moss. Mercedes-Benz: silver star century. – MBI Publishing Company, 2001. – 192 p.
15. Harry Niemann. Указ. работа. – С. 31.
16. Дубовской В.И. Автомобили и мотоциклы России (1896–1917 гг.) / В.И. Дубовской. – М.: Транспорт, 1994. – 302 с.

Фирсов О.В. Російський інженер Б.Г. Луцький – один із творців автомобілів «Даймлер» і «Мерседес». У статті на підставі літературних і архівних джерел встановлена участь російського інженера Б.Г. Луцького в створенні автомобілів і двигунів німецької компанії «Даймлер Моторен Гезельшафт».

Firsov A. Russian engineer B. Loutzky – one of creators of cars of «Daimler» and «Mercedes». In the article on the basis of literary and archived sources participation of the Russian engineer of B. Loutzky is set in creation of cars and engines of the German company «Daimler Motoren Gesellschaft».