

Фирсов А.В.

АВТОМОБИЛИ “СИСТЕМЫ ЛУЦКИЙ”

У статті описані автомобілі, які в кінці XIX століття виготовляла німецька фірма “Товариство з будування автомобільних екіпажів” за патентами російського винахідника Б.Г. Луцького. Встановлено, що засновником і виконавчим директором цієї фірми був російський підданий, уродженець м. Бердянська Таврійської губернії Борис Григорович Луцький. Вперше представлені патенти, на підставі яких будувалися автомобілі “системи Луцький”, подано їх аналіз.

Ключові слова: Б.Г. Луцький, росіянин, винахідник, автомобілі, двигуни, патенти, XIX ст.

В статье описаны автомобили, которые в конце XIX века производила немецкая фирма “Общество по строительству автомобильных экипажей” по патентам российского изобретателя Б.Г. Луцкого. Установлено, что учредителем и исполнительным директором этой фирмы был российский подданный, уроженец г. Бердянска Таврической губернии Борис Григорьевич Луцкий. Впервые представлены патенты, на основании которых строились автомобили “системы Луцкий” и дан их анализ.

Ключевые слова: Б.Г. Луцкий, русский, изобретатель, автомобили, двигатели, патенты, XIX в.

The article describes the automobiles manufactured by the German „Car carriages producing company” by the patent of the Russian inventor B. Loutzky at the end of the XIX c. It was investigated that the founder and executive manager of the company was Russian citizen, native of Berdyansk Tavricheskaya province Boris Loutzky. The patents which were the basis of Loutzky system of car production are introduced and analysed here for the first time.

Key words: B. Loutzky, russian, inventor, cars, motors, patents, XIX c.

Автомобілі “системи Луцький” в кінці XIX века были лучшими автомобилями в мире. Они были сконструированы и изготовлены выдающимся изобретателем Борисом Григорьевичем Луцким (1865-1942), российским подданным, уроженцем города Бердянска Таврической губернии.

К сожалению, имя Бориса Луцкого по разным причинам оказалось забытым. В Германии, где он прожил большую часть своей жизни, и вклад

которого в развитие немецкого моторостроения и автомобилестроения огромен, его имя, начиная с нацистских времен, вообще исчезло со страниц немецких газет и журналов. Однако следует отметить, что в конце XIX – первой половине XX века он был самым известным изобретателем не только Германии, но и всей Европы. Диапазон его конструкторских разработок не знал себе равных. Он был конструктором оригинальных стационарных двигателей внутреннего сгорания, двигателей для автомобилей, надводных судов, подводных лодок, самолетов. Он первым в мире построил многомоторный самолет, самолет с соосными винтами, геликоплан (аппарат, объединяющий в себе качества самолета и вертолета).

В России, где он родился и обучался [1, с. 153-161], его также забыли. Большинство советских и российских историков до недавнего времени вообще считали, что он умер в 1920 году. Его имя в советской печати появлялось крайне редко и фрагментарно. Только после 1990 года о нем начали писать известные историки автомобилестроения Л.М. Шугуров [2], В.И. Дубовской [3], К.В. Шляхтинский [4], А.Д. Рубец [5]. Однако следует отметить, что многие факты, приведенные в этих публикациях, являются не всегда корректными, иногда противоречивыми, в них присутствует много домыслов, не подтвержденных документально. Один из самых известных автомобильных историков России Л.М. Шугуров в прямом эфире радиостанции “Эхо Москвы” 12 июля 2003 года сказал: “О нем (Луцком) известно очень мало, и вообще какая-то тайна присутствует над всей его биографией. ...Я стесняюсь того, что многих подробностей не знаю и не уверен, что в этом тумане неизвестности появятся просветы. Надеюсь, но не знаю” [6]. Другими словами до настоящего времени в жизни и деятельности Б. Луцкого много “белых пятен”.

Одним из таких “белых пятен” является деятельность Луцкого в области создания легковых автомобилей. Так, например, известный современный немецкий историк Вольфганг Гебхардт (Wolfgang Gebhardt), описывая в своих работах краткие истории германских автомобильных фирм, имя Борис Луцкий (Boris Loutzky) упоминает лишь однажды, связывая его с историей маленькой фирмы “Gesellschaft für Automobilwagenbau”. Цитируем по фирме “Gesellschaft für Automobilwagenbau System Loutzky” (Берлин, 1900-1901): “Предприятие изготовляло грузовики и автобусы конструкции русского инженера Бориса Луцкого, подробная информация и фотографии, к сожалению, не сохранились”. Однако это не соответствует действительности. На самом деле фирма “Gesellschaft für Automobilwagenbau” существовала с 1897 по 1901 годы и выпускала она не грузовики и автобусы, а легковые автомобили. Причем, как установил автор данной статьи, эти автомобили были лучшими в мире в конце XIX века. К такому выводу автор пришел в результате анализа технической литературы того времени. Достаточно в качестве доказательства привести лишь один факт: на первой международной выставке автомобилей, которая проходила в 1899 году в Берлине, автомобили Луцкого были призна-

ны лучшими и получили Большую золотую медаль [7]. Необходимо отметить, что на этой выставке было представлено 120 экспонатов автомобилей, из них 20 иностранных. Среди немецких экспонатов были представлены автомобили 36 фирм, производящих автомобили с бензиновыми двигателями: Benz, Cudell, Daimler, Dietrich, Dürkopp, Engelhardt, Falke, Gottschalk, Horch, Kempten, Kondor, Loutzky, Maurer-Union, Orient-Express, Opel, Patria, Primus, Protos, Scheibler, Victoria, Vindelica и др. [8]. Однако исключительное внимание на этой выставке привлекли автомобили именно Бориса Луцкого. Об этих автомобилях с восхищением писали все журналы мира того времени [9–12].

Цель статьи – установить, что собой представляли автомобили “системы Луцкий”, и почему они были признаны лучшими в мире в конце XIX века.

Автомобили “системы Луцкий” появились на рынке в 1897 году. После того, как в Нюрнберге Б. Луцкий зарегистрировал свою фирму под названием “Общество по строительству автомобильных экипажей системы Луцкий” (“Gesellschaft für Automobilwagenbau System Loutzky”) с аббревиатурой “ГфА” (“GfA”). Фирма “ГфА” была зарегистрирована в виде Общества с ограниченной ответственностью (Gesellschaft mit beschränkter Haftung), с аббревиатурой (GmbH). Необходимо особо подчеркнуть, что эта фирма была основана в Нюрнберге, а не в Берлине, как ошибочно считают все историки – и зарубежные, и отечественные. В справочнике обществ с ограниченной ответственностью Германии для банкиров, купцов, промышленников, капиталистов и т.д. за 1898 год имеется запись о регистрации фирмы “Gesellschaft für Automobilwagenbau, GmbH, Nürnberg” [13]. В американском торговом автомобильном журнале “Horseless age” за 1898 год опубликовано: “Компания под названием “Общество по строительству автомобильных экипажей основана в Нюрнберге, Германия, по патентам Луцкого” (“A company called the Gesellschaft für Automobilwagenbau has been formed at Nuremberg, Germany, to manufacture under the Lutzki patents”) [14, p. 1]. Nuremberg – это английское написание немецкого города Nürnberg.

Что же это за патенты, на основании которых строились автомобили фирмы “ГфА”? Ни в отечественной, ни в зарубежной литературе о них практически нет сведений. Только в общих чертах при описании самих автомобилей Луцкого пресса того времени указывала на новинки, которые впервые были применены на этих автомобилях.

В связи с вышеизложенным автором был проведен поиск и анализ патентов, по которым строились автомобили “системы Луцкий”. Проведенный анализ показал, что до регистрации фирмы “ГфА” у Луцкого уже было много патентов на изобретения. Эти изобретения касались в основном вопросов усовершенствования двигателей внутреннего сгорания. Некоторые из них он использовал при конструировании своих автомобилей. Так, например, английский патент № 12924 (рис. 1) от 26 марта 1898 года “Усовершенствование

четырехтактного двигателя для велосипедов и тому подобное” (“An Improved Four Stroke Cycle Motor for Bicycles and the like”), заявка на выдачу которого была подана 25 мая 1897 года, Луцкий использовал при конструировании одноместных и двухместных автомобилей.

В этом патенте Луцкий стремился к созданию максимально компактного двигателя, который можно было бы использовать для автомобилей. Он должен был иметь как можно более легкий вес, и быть по возможности простым во всех отношениях. Выхлопные газы двигателя не должны были вызывать никаких нежелательных ощущений. Все эти задачи были решены в изобретении Луцкого. Двигатель был оснащен специальными средствами для подавления шума, имел надежное зажигание. С целью повышения мощности впускной клапан был не “атмосферным”, открываемым под действием разрежения, а имел механический привод, который способствовал увеличению частоты вращения коленчатого вала и мощности двигателя.

Непосредственно от имени фирмы “ГФА” заявки на выдачу патентов на изобретения были поданы 9 ноября 1898 года. Заявки были поданы в английское и французское патентные ведомства. Так, в патентное ведомство Англии было подано одновременно пять заявок на выдачу патентов на изобретения: №№ 23625, 23626, 23627, 23628, 23629. Эти заявки были оформлены патентным агентом Уильямом Ф. Томпсоном (William Phillips Thompson) со ссылкой на авторство фирмы “ГФА”. Заявки были поданы из Нюрнберга, что подтверждает факт регистрации фирмы “ГФА” именно в Нюрнберге. Ниже приведены фрагменты вышеуказанных патентов (рис. 2-6).

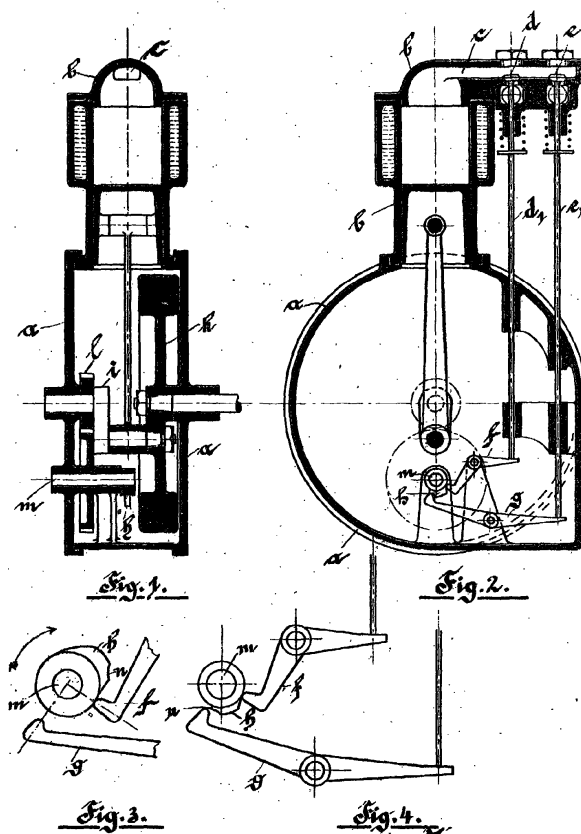


Рис. 1. Патент № 12924

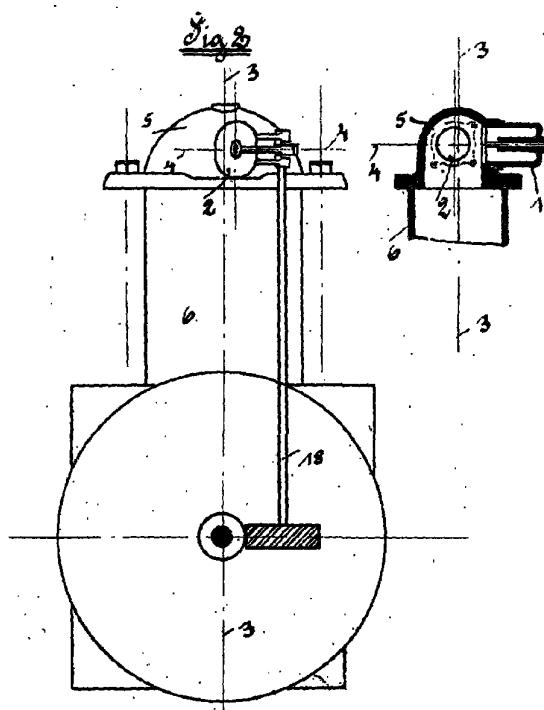


Рис. 2. Патент № 23625

Патент № 23625 (рис. 2) от 17.12.1898 г. “Усовершенствование расположения клапанов для четырехтактных газовых, нефтяных и тому подобных двигателей” (“An Improved Valve Arrangement for Four-stroke, Gas, Petroleum and like Motors”). В этом патенте Луцкий расположил впускной и выпускной клапаны таким образом, чтобы придать камере сгорания компактную форму и за счет этого повысить эффективность двигателя. Кроме того, он расположил клапанные пружины не внутри корпуса цилиндра, а снаружи, и тем самым устранил пагубное влияние на них высокой температуры. Это усовершенствование позволило увеличить срок службы пружин и повысить безопасность. Об эффективности использования компактной камеры сгорания было написано во многих журналах того времени. В частности, в журнале университета штата Мичиган за 1912 год [15, с. 206] написано: “Он (Луцкий) получил такую высокую эффективность, которую трудно превзойти даже сейчас, хотя он использовал для сжатия всего 4 ат. Следовательно, такая эффективность достигнута за счет придания камере сгорания компактной формы”.

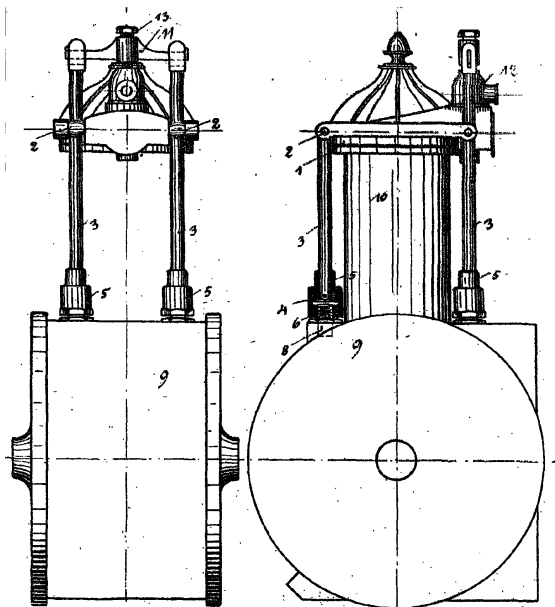


Рис. 3. Патент № 23626

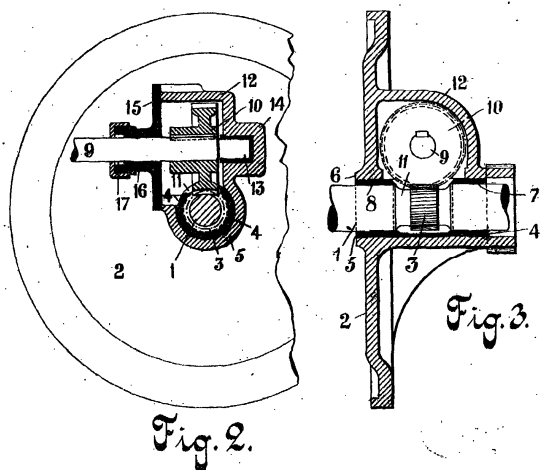
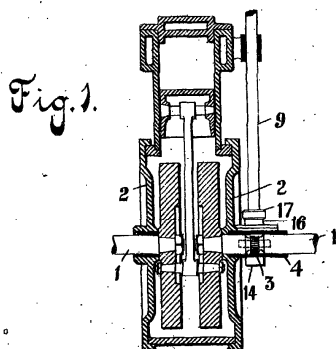


Рис. 4. Патент № 23627

Клапаны таким образом, чтобы придать камере сгорания компактную форму и за счет этого повысить эффективность двигателя. Кроме того, он расположил клапанные пружины не внутри корпуса цилиндра, а снаружи, и тем самым устранил пагубное влияние на них высокой температуры. Это усовершенствование позволило увеличить срок службы пружин и повысить безопасность. Об эффективности использования компактной камеры сгорания было написано во многих журналах того времени. В частности, в журнале университета штата Мичиган за 1912 год [15, с. 206] написано: “Он (Луцкий) получил такую высокую эффективность, которую трудно превзойти даже сейчас, хотя он использовал для сжатия всего 4 ат. Следовательно, такая эффективность достигнута за счет придания камере сгорания компактной формы”.

Патент № 23626 (рис. 3) от 4.03.1899 г. “Усовершенствования, связанные с креплением цилиндра с помощью крышки для четырехтактных газовых, нефтяных и тому подобных двигателей” (“Improvements in and Connected with the Fastening of Cylinder Covers in Four-stroke Gas, Petroleum and like Motors”). В этом патенте Луцкий разработал устройство для крепления двигателя к автомобилю, в котором элементы крепления (винты) были соединены не со стенкой рабочего цилиндра, как у других известных на тот период времени способов крепления, а были привинчены к корпусу картера. Необходимо отметить, что стенки цилиндра подвер-

жены большому давлению и высоким температурам, особенно при работе двигателя без охлаждения. При креплении за стенки цилиндра негативное влияние давления и температуры передается и на элементы крепления (винты), и на сам автомобиль, что может привести к опасным последствиям. Поэтому с целью устранения этого негативного влияния Луцкий и разработал этот новый способ крепления, который к тому же позволял очень быстро снимать и устанавливать двигатель на автомобиль. Для этого было достаточно ослабить только два винта из четырех.

Патент № 23627 (рис. 4) от 2.09.1899 г. “Усовершенствования, связанные с устройствами для передачи движения от вала на рабочий клапан для четырехтактных газовых, нефтяных и тому подобных двигателей” (“Improvements in or connected with Devices for Transmitting Movement to the Valve-operating Shaft of Four-stroke Gas, Petroleum and like Motors”). В этом патенте Луцкий для передачи движения от горизонтального коленчатого вала к вертикальному валу, управляющему клапанами, предложил использовать винтовую передачу. Ранее все конструкторы для этой цели использовали зубчатую передачу с передаточным отношением 1:2, хотя они знали, что использование винтовых передач предпочтительнее. Однако применение винтовых передач сталкивалось со значительными трудностями, в первую очередь с тем, что винтовые колеса для обеспечения быстрой и бесшумной работы должны были быть помещены в масляную ванну. Луцкий решил эту проблему в своем изобретении.

Патент № 23628 (рис. 5) от 17.12.1898 г. “Усовершенствования для коленчатых валов” (“Improvements in Crank Shafts”). В этом патенте Луцкий предложил вместо цельного коленвала делать его сборным. Необходимо отметить, что все коленчатые валы для повышения их износостойкости подвергаются термообработке (закалке). Однако при этом часто происходит деформация коленвала, приводящая к нарушению соосности его концов. С целью устранения этого недостатка Луцкий и предложил формировать коленвал из отдельных секций, а для обеспечения аксиальности отдельных секций друг к другу использовать муфту из мягкого материала. Для создания прочной связи между секциями Луцкий описал в изобретении технологию сборки такого коленвала.

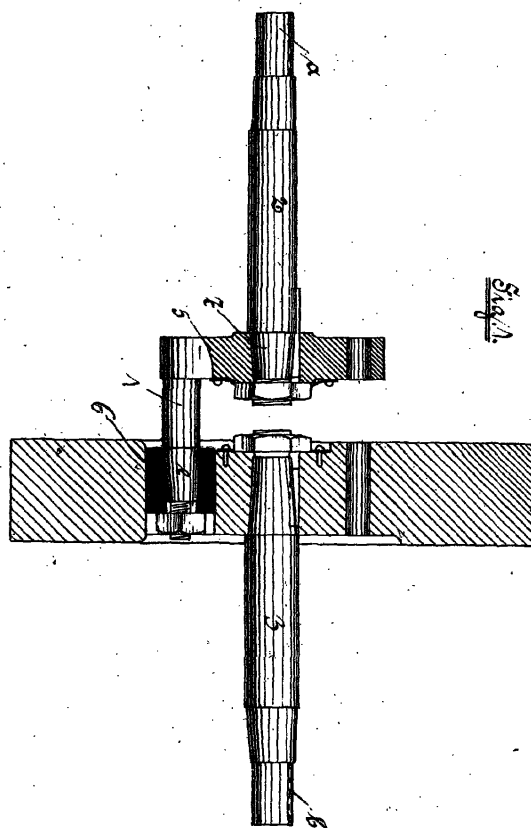


Рис. 5. Патент № 23628

Патент № 23629 (рис. 6) от 21.01.1899 г. “Усовершенствование многоцилиндровых двигателей внутреннего сгорания” (“An Improved Multiple Cylinder Internal Combustion Power Engine”). Это самое первое в мире изобретение на многоцилиндровый рядный вертикальный двигатель. Этот двигатель разработан специально для транспортных средств. Он имеет очень компактный вид, полностью закрыт со всех сторон от движущихся частей и попадания пыли. Коленвал не выходит наружу через сальники, как в обычных конструкциях двигателей того времени, а расположен внутри корпуса. Для управления приводом клапанов в средней части коленвала имеется пара конических шестерен, с помощью которых вращение передается на распределительный вал. В изобретении описана схема управления клапанами для двух и четырехцилиндровых двигателей. Заявка на выдачу патента на это изобретение была подана 9 ноября 1898 года. Эта дата позволяет утверждать, что Луцкий был пионером в создании однорядных многоцилиндровых вертикальных двигателей с механическим управлением обоими клапанами. Не зря все журналы того времени и теоретики моторостроения называли Луцкого пионером в создании четырех и шестицилиндровых вертикальных двигателей внутреннего сгорания.

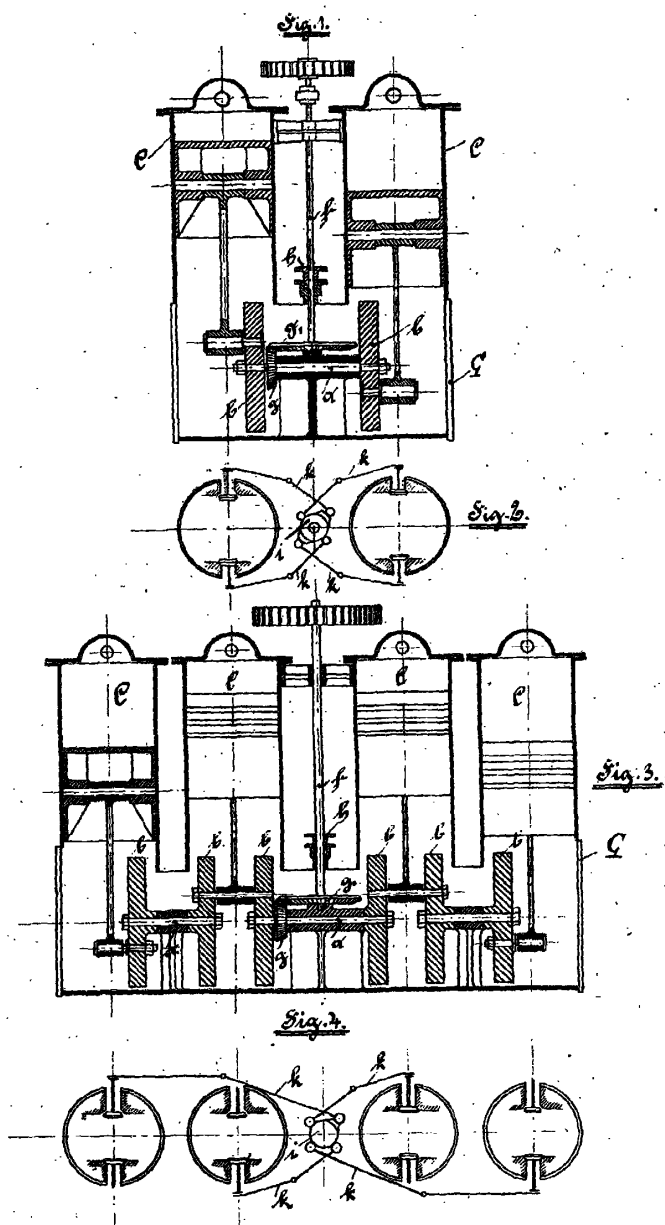


Рис. 6. Патент № 23629

21 декабря 1898 года в патентное ведомство Англии было подано еще три заявки на выдачу патентов на изобретения: №№ 26963, 26964, 26965. Эти заявки были поданы от имени двух субъектов: управляющего директора Б. Луцкого и принадлежащей ему фирмы "Гезелльшафт фюр Аутомобильвагенбау". Заявки были поданы уже не из Нюрнберга, а из Берлина. Луцкий указывает адрес: Французская улица, 49, Берлин (Französische Strasse, 49,

Berlin). Это говорит о том, что в конце 1898 года Луцкий покинул Нюрнберг и стал постоянно жить в Берлине. Поэтому и в патентах, и в рекламных проспектах о своих автомобилях он стал указывать свой новый Берлинский адрес. Ниже приведены фрагменты вышеуказанных патентов (рис. 7-9). Патент № 26963 (рис. 7) от 26.08.1899 г. “Усовершенствования, связанные с управляющим механизмом для моторных экипажей” (“Improvements in and relating to Propelling Gear for Motor Carriages”).

В этом патенте Луцкий разработал механизм управления движением транспортного средства, состоящий из храповика, предохранителя и трещетки. Механизм позволяет автоматически отключать двигатель от трансмиссии в случае неожиданного перемещения транспортного средства назад, а также за счет использования трещетки устранить возможность его поломки и тем самым избежать несчастных случаев.

Патент № 26964 (рис. 8) от 26.08.1899 г. “Усовершенствования рулевого механизма для моторных экипажей” (“Improvements in Steering Mechanism for Motor Carriages”). В этом патенте Луцкий разработал рулевой механизм, позволяющий облегчить водителю процесс управления моторным экипажем. Необходимо отметить, что каждый моторный экипаж имеет в своем составе много различных устройств: устройство для изменения скорости, устройство для изменения направления движения, устройство для приведения в действие тормоза, устройство для включения и выключения дифференциальной передачи и т.д. Существующие в то время механизмы управления вышеуказанными устройствами были очень жесткими. Это вызывало неоправданную усталость водителя, а иногда и судороги. Для того, чтобы облегчить водителю процесс управления этими устройствами, Луцкий и разработал рулевой механизм, основной особенностью которого являлось применение в нем гибкого шланга с протянутым внутри пружинным тросом. В качестве второго варианта для решения вышеуказанной

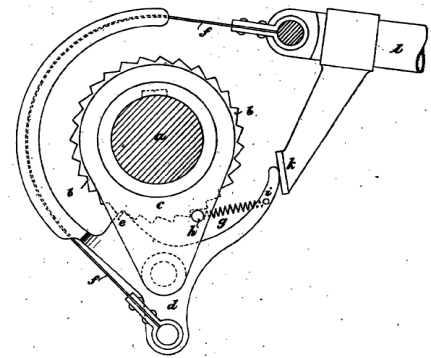


Рис. 7. Патент № 26963

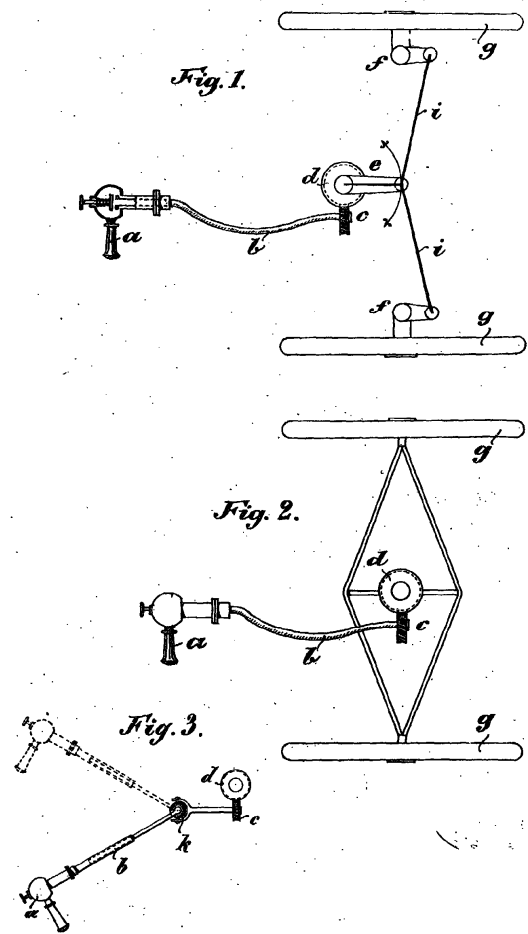


Рис. 8. Патент № 26964

проблемы он предложил использование жесткого стержня, свободно перемещающегося во всех направлениях, и способного вращаться вокруг неподвижной точки (так называемой точки Гука).

Патент № 26965 (рис. 9) от 16.12.1899 г. “Усовершенствования, связанные с механизмом регулирования и контроля использования взрывчатых сме-

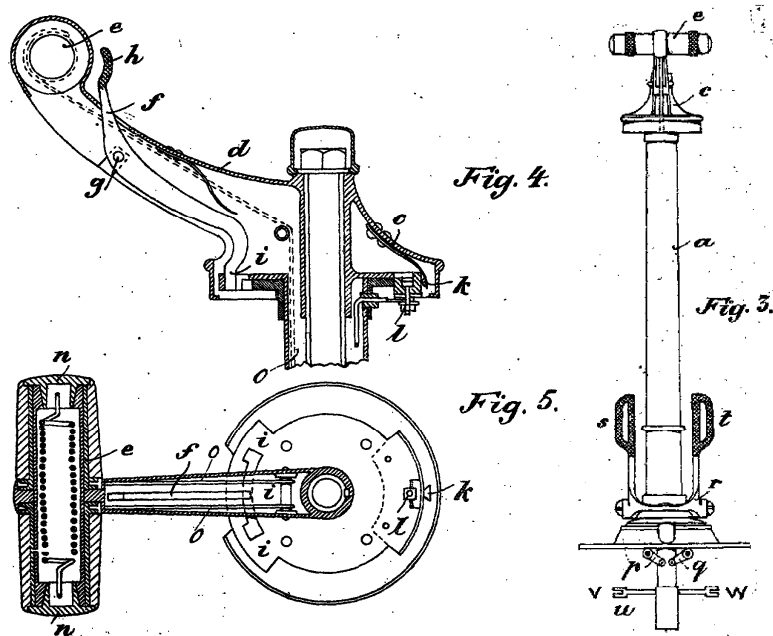


Рис. 9. Патент № 26965

сей в моторных транспортных средствах” (“Improvements in and relating to Mechanism for Regulating and Controlling the Employment of Explosive Mixtures in Motor Vehicles”). В этом патенте Луцкий разработал механизм регулирования и контроля за всеми органами управления транспортного средства. Необходимо отметить, что в то время при эксплуатации транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания всегда возникали трудности с обеспечением адекватности

контроля за всеми механизмами управления, так как их было много и располагались они на значительном расстоянии друг от друга. Это приводило к ошибкам в управлении и часто к столкновениям с другими транспортными средствами. Для обеспечения безопасности и надежности работы транспортного средства Луцкий расположил все органы управления недалеко друг от друга, чтобы водитель мог быстро среагировать на любую нестандартную ситуацию. Он все рычаги управления двигателем внутреннего сгорания собрал в одну колонку и ими было очень легко управлять одной рукой. При этом другая рука оставалась свободной для управления рулевым механизмом транспортного средства. На колонке находился рычаг сцепления, там же включался ток для зажигания и регулировалась подача бензина, что позволяло контролировать скорость. В этом изобретении был применен ножной тормоз. Раздвоенная тормозная педаль располагалась внизу колонки. Нажимая на педаль ногой, можно было привести транспортное средство к моментальной остановке. Кроме этого были предусмотрены различные блокировки и предохранители.

В апреле 1899 года от своего имени Луцкий подал еще несколько заявок на выдачу ему патентов на изобретения в области усовершенствования автомобилей, в частности патенты № 7788 и № 8048.

Необходимо отметить, что Борис Луцкий вначале изготавливал моторы и автомобили со свои новыми устройствами, испытывал их и даже продавал на рынке, и только после этого подавал заявки на выдачу ему патентов на изобретения. Так, например, заявка на выдачу патента № 12924 “Усовершенст-



Рис. 10. Реклама автомобилей “системы Луцкий”

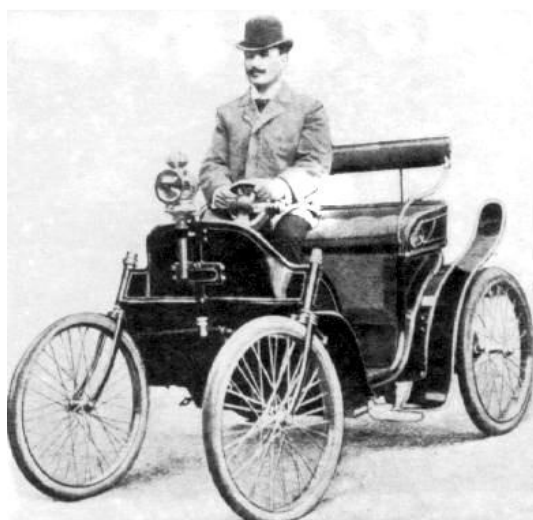


Рис. 11. Двухместный автомобиль “Луцкий”

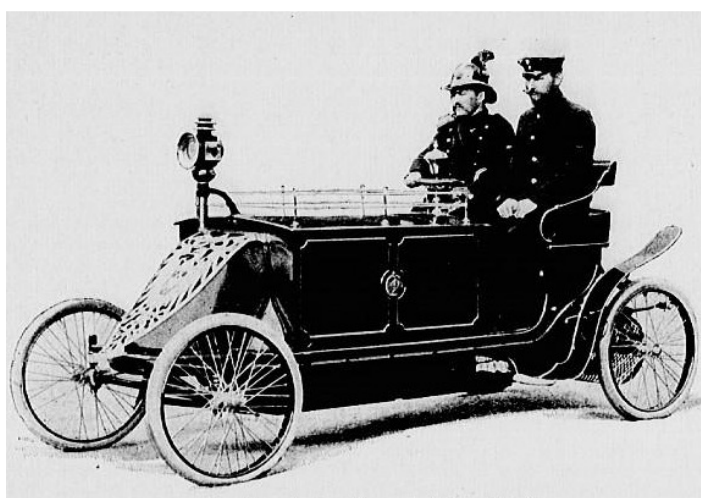


Рис. 12. Почтовый автомобиль “Луцкий”

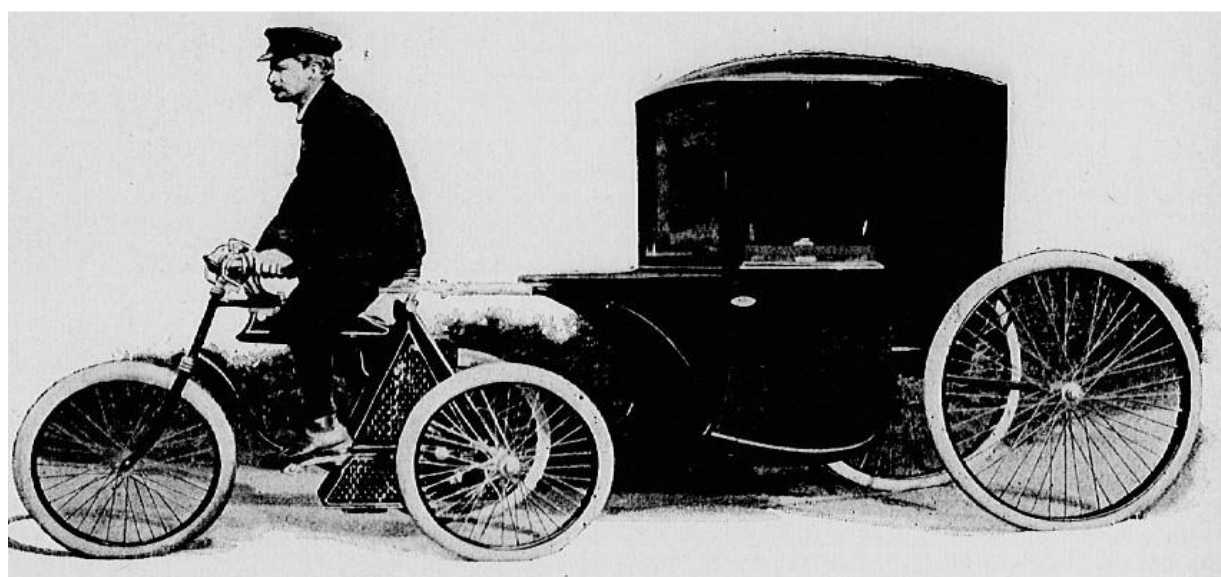


Рис. 13. Трицикл “Луцкий” с прицепной пассажирской коляской

вание четырехтактного двигателя для велосипедов и тому подобное” была подана Луцким в патентное агентство 25 мая 1897 года. А информация о продаже этих двигателей с подробным описанием их конструкции, соответствующей конструкции двигателя заявленного в патенте № 12924, была опубликована еще в начале 1896 года в американском торговом автомобильном журнале “Horseless Age: the automobile trade magazine” [16, с. 186].

Автомобили “системы Луцкий” продавались на рынке с 1897 по 1901 год. В этот период фирма “ГФА” выпускала следующие модели автомобилей: а) одно и двухместные с одноцилиндровым вертикальным двигателем мощностью 2 л.с., управление при помощи штанги (рис 10); б) двухместные с двухцилиндровым вертикальным двигателем мощностью 3.5 л.с. и наклонной рулевой колонкой с настоящим рулевым колесом (рис. 11); в) почтовые автомобили с вертикальным двухцилиндровым двигателем мощностью 5 л.с. (рис.12); г) трицикл с прицепной пассажирской коляской (рис. 13).

Автомобили Луцкого имели много преимуществ по сравнению с автомобилями других фирм того времени. Вот, что говорил Луцкий о своих автомобилях в докладе “О газовых моторах и автомобилях системы Луцкий”, который он сделал в Политехническом Берлинском обществе в 1899 году: “Мои моторы очень стабильны, так как коленвал, на который приходится значительная нагрузка, размещен очень низко. ...Во время смазки камера сгорания и клапана остаются сухими, так как поршень забирает масло внизу и поднимает его вверх, но только на высоту своего хода. ...У моих двигателей наименьший до сего времени расход топлива (460 л/ч на 1 л.с.), тогда как подобные моторы требуют около 800 л/ч. ...Для своих автомобилей я использую бензиновые моторы. Диаметр цилиндра у них 65-75 мм, а мощность достигает 2,5-4 л.с. В так называемом карбюраторе в пропорции один к трем смешивается воздух с жидким бензином, затем эта смесь передается в смеситель, куда поступает также и воздух. Происходит повторный цикл смешивания, после чего получается смесь, состоящая уже из одной части бензина и девяти частей воздуха.

Большие моторы охлаждаются водой, для небольших достаточно увеличить площадь поверхности и непрерывно подавать холодный воздух. Чем больше тонких (1,5 мм) ребер на блоке двигателя, тем эффективнее его охлаждение. Крутящий момент непривычно велик: составляет от 1500 до 2000 об/мин. На самобеглых колясках моей системы все рычаги управления собраны в одну колонку – очень простое и удобное для водителя решение. На колонке находится и рычаг сцепления, там же включается ток для зажигания и регулируется подача бензина, что позволяет контролировать скорость. На оживленных дорогах желательно включать освещение, это делается тоже быстро и просто. В полу находится тормозная педаль, нажимая на нее ногой, можно привести моторную коляску к моментальной остановке. Для управления машиной служит металлическая штанга, с которой я управляюсь одной рукой, освободив другую для обслуживания рычагов. Раньше, чтобы

тронуться с места, я включал сцепление, толкал коляску, пока мотор не заработает, потом запрыгивал в нее и ехал. Теперь применяю специальный рычаг (новейшее мое изобретение), через который одновременно заводится мотор и включается сцепление. Так автомобиль приходит в движение. На ранних моделях передача осуществлялась посредством натянутого стального троса, на современной машине эту функцию выполняют зубчатые шестерни. Передача имеет две скорости. На трехколесках передача происходит тоже через шестерни, но только с одной скоростью без перемены ступеней. Двухцилиндровый автомобиль развивает скорость 45 км/ч, трехколески способны при одном цилиндре ехать со скоростью до 40 км/ч, и даже с полуприцепом можно развить скорость до 28 км/ч. Однако я считаю, что автомобили не должны превышать скорость в 25 км/ч. По всем моим расчетам, именно при такой скорости происходит оптимальная эксплуатация машины, обеспечивается достаточная безопасность движения и экономия расхода топлива” [17, с. 79].

Необходимо особо подчеркнуть, что в отличие от большинства автомобилей того времени, двигатели Луцкого запускались прямо с места водителя специальным рычагом. Водителю не приходилось долго крутить ручку, а потом запрыгивать в автомобиль на ходу.

О докладе Луцкого в Политехническом Берлинском обществе писали многие газеты и журналы того времени. Так, например, голландская газета “Утракт Газета” (“Utrechts Nieuwsblad”) от 31 марта 1899 года в разделе “Автомобили” писала: “В Берлинском политехническом обществе г-н Луцкий, технический директор автомобильной фабрики, сделал очень важный доклад о сделанных им в последнее время улучшениях для транспортных средств” [18, с. 3].

Хочется также отметить, что моторы и автомобили Луцкого были отмечены самыми высокими наградами и премиями того времени. Так, например, на рекламе автомобилей “системы Луцкий” (рис. 10) указана часть наград, полученных Луцким за выдающиеся достижения в двигателестроении и автомобилестроении. Он был награжден Дипломом Гамбургского Союза немецких инженеров; Почетным призом Гамбургского Промышленного Союза; Золотой медалью и премией, учрежденной королем Людвигом. Его моторы и автомобили были награждены золотыми и серебряными медалями на выставках: в Гамбурге (1889 г.), Бремене (1890 г.), Страсбурге (1891 г.), Палермо (1892 г.), Харбурге (1892 г.), Ингельштадте (1892 г.), Эрфурте (1894 г.), Вене (1894 г.), Праге (1894 г.), Ламберге (1894 г.), Кенигрлатце (1894 г.), Штутгарте (1894 г.), Ульме (1895 г.), Нюрнберге (1896 г.). Рекламой с таким большим количеством наград не могла похвастаться ни одна автомобильная фирма Европы того времени.

В 1901 году Луцкий закрыл фирму “ГФА”. Ликвидатором фирмы был фабрикант из Нюрнберга Вилли Хаас (Willy Haas) [19, с. 79]. Причиной закрытия фирмы, по мнению автора, было назначение Луцкого в 1900 году

неофициальным атташе (техническим экспертом) при Российском посольстве в Берлине для наблюдения за строительством российских военных кораблей (с его моторами) в г. Киле. Также необходимо отметить, что в конце 1900 года Российское Морское ведомство поручило Луцкому разработать конструкции двигателей для подводных лодок и моторных катеров Императорского Российского флота, а также решить вопрос о перевозке грузов при помощи автомобилей. Кроме этого ему было также поручено содействовать в организации выпуска грузовых автомобилей с его моторами на заводе “Лесснер” в Санкт-Петербурге. Кстати, в 1906 году за внедрение моторов для Императорского Российского флота Император России Николай II присвоил ему звание потомственного почетного гражданина Российской империи [20, с. 201].

Жена Луцкого – Люси Хикенлупер (Lucy Mary Agnes Hickenlooper) в своей автобиографической книге “История американского музыканта” (“An American Musician’s Story”) писала: “В период моего замужества с Борисом Луцким я проживала частично в Берлине, а частично в Петербурге”. Это говорит о том, что Луцкому приходилось постоянно ездить из Германии в Россию, и, разумеется, времени на свою фирму “ГФА” у него не хватало. Кроме того необходимо отметить, что в этот период времени Луцкий активно сотрудничал с фирмой “Даймлер-Моторен-Гезельшафт” (“Daimler-Motoren-Gesellschaft”) и даже входил в состав директоров фирмы “Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin AG” (лицензиата фирмы “Даймлер-Моторен-Гезельшафт”).

После 1901 года Луцкий продолжал заниматься автомобилестроением, но уже в фирме “Даймлер-Моторен-Гезельшафт”. Эта фирма использовала много патентов Луцкого при конструировании своих автомобилей. Поэтому в 1902 году Луцкий потребовал, чтобы автомобили и двигатели, выпускаемые фирмой “Даймлер-Моторен-Гезельшафт”, назывались “Даймлер-Луцкий”. Директор архива Mercedes-Benz д-р Гарри Ниман в папке № 22 за 1901/1902 годы нашел документ, в котором сообщается, что на заседании наблюдательного совета фирмы “Даймлер-Моторен-Гезельшафт” от 16 августа 1902 года 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 в Германии и других странах. На таком же заседании 3 октября 1902 года Дуттенхофер заявил, что требования Луцкого “должны быть отклонены” [21, с. 31]. Хочу обратить внимание на такую интересную деталь: это требование Луцкого было рассмотрено за месяц до официальной регистрации новой торговой марки “Мерседес” (27 сентября 1902 г.) вместо “Даймлер”. Затем 10 июня 1903 года в результате пожара практически полностью сгорел завод в Каннштатте. Затем 14 августа 1903 г. неожиданно умер Дуттенхофер. Таким образом, Луцкому не удалось добиться того, чтобы автомобили и моторы назывались его именем.

Между прочим, недавно на официальном сайте компании Мерседес-Бенц появилась историческая фотография [22, с. 138], на которой последний император России Николай II осматривает грузовик “Даймлер-Луцкий” мощностью 10 л.с. [23]. Цитирую пояснения к этой фотографии: “Эта фотография появилась в венской автомобильной газете “Allgemeine Automobil-Zeitung” в 1903 году. На снимке инженер Борис Луцкий представляет царю новый автомобиль, который был предназначен для использования Российским верховным командованием. В конструкцию автомобиля Луцкий внес так много технических предложений, что было решено назвать автомобиль в его честь”.

Анализ выше приведенных патентов и технической литературы показывает, что не зря известный русский автомобилист К. Оссовский писал о первой международной выставке автомобилей в Берлине: “Наиболее выгодное впечатление на этой выставке производят экипажи, строителем которых является Б.Г. Луцкий. ...Двигатели Луцкого могут быть поставлены наряду с лучшими бензиновыми моторами. Что касается разработки всех конструктивных деталей автомобиля, то в этом отношении Луцкий имеет весьма мало соперников” [24, 25].

В целом можно констатировать, что в конце XIX века лучшими легковыми автомобилями в мире были автомобили “системы Луцкий”, так как они были построены на основе самых передовых на то время конструктивных решений, запатентованных нашим соотечественником Борисом Григорьевичем Луцким.

Литература и источники

1. Фирсов А.В. Б.Г. Луцкий: малоизвестные страницы биографии выдающегося инженера-конструктора. / А.В. Фирсов // Историчні записки. Збірник наукових праць. – Вип. 27, Ч. 1. – Луганськ, 2010. – 204 с.
2. Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР / Л.М. Шугуров. – М., 1993. – 252 с.
3. Дубовской В.И. Автомобили и мотоциклы в России (1896–1917 гг.) / В.И. Дубовской. – М.: Транспорт, 1994. – 302 с.
4. Шляхтинский К.В. Автомобиль в России (очерки истории русского автомобиллизма) / К.В. Шляхтинский. – М., 1993. – 96 с.
5. Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России / А.Д. Рубец. – М., 2003. – 300 с.
6. Шугуров Л. Прямой эфир радиостанции „Эхо Москвы“, 12 июля 2003 года [Электронный ресурс] / Л.Шугуров. – Режим доступа: www.echo.msk.ru/programs/parking/32350/
7. Les Automobiles Loutzky / Le Chauffeur, Lockert, Louis. Éditeur scientifique. – 25 Octobre 1899. – P. 384-390.
8. Kirchberg P. (Hrsg.): Automobilausstellungen und Fahrzeugtests in aller Welt. Das Beste aus. – Der Motorwagen. – Zeitschrift für Automobil-

- Industrie und Motorenbau. 2 Bände. Teil 1: 1898–1914. Teil 2: 1919–1929. Transpress, Berlin, 1985. – 255 pages.
9. Johann Gottfried Dingler, Emil Maximilian Dingler. Dinglers polytechnisches journal: Volumes 313-314. – Polytechnische gesellschaft, Berlin, J.G. Cotta, 1899.
 10. Zeitschrift für Kleinbahnen: Volume 7. Verein Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen, Prussia (Germany). Ministerium der Öffentlichen Arbeiten, 1900.
 11. Consular reports: Commerce, manufactures, etc: Volume 224-227. United States. Bureau of Foreign Commerce, United States Dept. of Commerce and Labor. – G.P.O., 1899.
 12. Raoul Marquis. Les moteurs légers applicables a l'industrie aux cycles et automobiles, a la navigation, a l'aéronautique, a l'aviation, etc. – E. Bernard et cie, 1899. – 335 pages.
 13. Handbuch der Gesellschaften mit beschränkter Haftung im deutschen Reichs: Mit einer Beigabe: Das Reichs-Gesetz betr. die Gesellschaften m.b.H. vom 20. April 1892. Ein Hand-und Nachschlagebuch für Bankiers, Kaufleute, Industrielle, Kapitalisten etc. – A. Schumann, 1898. – 400 pages.
 14. Horseless Age: the automobile trade magazine: Volume 3. – The Horseless age company, 1898.
 15. The Michigan technic, Volume 27. University of Michigan. Engineering Society, University of Michigan. College of Architecture and Design. – 1912.– P. 206.
 16. Horseless Age: the automobile trade magazine: Volume 2. – The Horseless age company, 1896.
 17. Der Motorwagen, № 5. Automobiltechnische Gesellschaft. – Krayn, 1899.
 18. Utrechts Nieuwsblad (31-03-1899), van 6.
 19. Die Werkzeugmaschine: Volume 5. Verein Deutscher Werkzeugmaschinenfabriken. – E. Valentin, 1901.
 20. Zeitschrift des mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins, Volume 7. – Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein, 1906. – P. 201.
 21. Harry Niemann. Wilhelm Maybach, König der Konstrukteure: zum 150. Geburtstag. – Mercedes-Benz-Museum. Archiv, Stadtarchiv Heilbronn. – Motorbuch-Verlag, 1995. – 285 pages.
 22. Фірсов О.В. Наш співвітчизник Б. Г. Луцький – один з піонерів автомобілебудування в світі / О.В. Фірсов // Журнал “Наука. Релігія. Суспільство”. – № 3. – ІІІІ МОНУ і НАНУ “Наука і освіта”, 2010. – 246 с.
 23. Электронный ресурс. Режим доступа: 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
 24. Александров Н. Первые среди равных / Н. Александров. – М.: Информедиа Паблишерз, 2006. – 252 с.
 25. Александров Н. Листая старые журналы. Октябрь, 2004 год [Электронный ресурс] / Н. Александров. – Режим доступа: www.dkw-rus.narod.ru/Spuransand.doc