

СЛАВНЫЕ ИМЕНА ИНЖЕНЕРИИ ОТЕЧЕСТВА

БОРИС ГРИГОРЬЕВИЧ ЛУЦКОЙ

Дмитрий Александрович Боев, генеральный директор журнала "Двигатель"



Автомобиль марки Loutzky, показанный Борисом Григорьевичем на выставке в Берлине в 1899 году

Мы настолько привыкаем к выверенному очевидцами и историками течению фактов и событий прошедшего, что, практически, почти любое новое открытие чего-то прочно забытого, вносящее некую непорядочность в строгое

чередование известных фактов, вызывает даже внутреннее отторжение. И многое из нововосстановленного в правах истинности меняет привычное восприятие истории. В результате, зачастую то, что было ясным и связным, оказывается несколько (или даже совершенно) иным. И факты составляют как стекляшки в калейдоскопе - совершенно иной узор прошедшего.

И это относится не только к политической или социальной сторонам истории. В истории техники немало и упрощения, и упущенных ключевых действующих лиц, и неучтённых фактов, последствия действий которых мы ощущаем и пользуемся которыми и до сих пор. Вот одной из областей, где наиболее плотно сгруппированы именно такие, ранее успевшие забыться моменты - конец XIX - начало XX века - время появления механических транспортных средств - машин, лодок, а после и управляемых летательных аппаратов. Время начала широкого применения тепловых моторов в транспортной технике. И здесь при внимательном рассмотрении находится столь много удивительного, в первую очередь - настолько поразительные действующие лица, что совершенно непонятно, каким образом могли они выпасть из-под пристального взгляда историков? Впрочем, что удивляться: последующие события настолько изменили лицо общества и расстановку приоритетов, что казавшееся современникам важным и значительным, по сравнению с грянувшими затем войнами, революциями и более поздними техническими новациями просто терялось.

В числе такого - личность и деятельность удивительнейшего человека: инженера, изобретателя, предпринимателя и политика - да мало ещё кого - Бориса Григорьевича Луцкого. настолько неоднозначная личность с точки зрения историков техники - кто-то считал его великим изобретателем, кто-то - удачливым предпринимателем и компилятором. Немецкая литература по истории техники не слишком охотно говорит о нём: признавать, что объективно, человек, изобретения которого привели автомобильный, скажем, двигатель к такому виду, каким мы его знаем и по сию пору (изменения только в деталях), живший в Германии - был российским подданным. Да ещё и евреем, пережившем в Берлине две войны. Но, похоже, что и немецкая и русская автомобильная промышленность во многом начиналась и развивалась на двигателях именно его разработки. Поставки для русской армии дали ему, выходцу из богатой еврейской семьи, потомственное дворянство. И



постоянно он несколько менял фамилию: Луцкий - Лутский - Луцкой - von Loutzky ... А знакомство с высшими кругами почти всех европейских стран и работа на крупнейшие немецкие концерны не мешали ему в то же время быть поставщиком для русской армии. И при этом всю Первую мировую войну прожить в Берлине. В советской литературе даже бытует устойчивое мнение (вряд ли чему-то соответствующее), что это время он провёл в берлинской тюрьме Шпандау, будучи посажен туда при весьма боевых обстоятельствах в начале войны. И, мало того, в начале 20-х годов, вернувшись на родную землю, помер от эпидемии. Однако, и это вряд ли. Его изобретения регулярно появлялись до начала 40-х годов. Как и вся старая аристократия, не сойдясь с немецкими властями, он, перестав быть фигурой публичной, тем не менее работал над изобретениями в области гражданской автомобильной техники. И, мало того, не так давно стало известно, что от него, именовавшегося уже baron von Loutzky, пришло в Советскую Россию наиболее пространное предупреждение о времени начала войны с Россией, силе и направлении удара... И последнее его изобретение было зарегистрировано в 1943 году. А вот в каком году, как и при каких обстоятельствах он умер и где погребён - так никто и не знает. И кем он был на самом деле в Германии - тоже. Удивительная фигура.

С деятельностью этого человека удалось познакомиться благодаря двум нашим современникам. Это, прежде всего, Александр Владимирович Фирсов - историк, заинтересовавшийся фигурой и деятельностью Луцкого и сумевший поднять архивы многих крупнейших европейских фирм, с которыми сотрудничал Луцкой, в первую очередь, концерна "Даймлер-Бенц", а также MAN и других. Фонды архива российских Органов, посвящённые Луцкому до сих пор в основе своей мало употребимы. По крайней мере в той, что касается последних лет его жизни. Что даёт только почву воображению, но сути не проявляет. Автором в 2015 году была выпущена в Запорожье по результатам исследования большая 650-страничная монография, включившая в себя и результаты исследований и богатую ма-



териалографию исходных документов. Так, здесь впервые представлены, скажем, более 200 патентов на изобретения, выданных Б.Г. Луцкому в разных странах мира, и дан их анализ. Впервые целостно освещена жизнь, конструкторская и изобретательская деятельность Б.Г. Луцкого. Описана его деятельность на благо Родины. Научная биография написана на основе большого количества новых литературных источников и архивных материалов, впервые введенных в научный оборот. В силу последних событий на Украине, этот труд - увя - практически не известен в России.

И вторая личность, участию которой мы обязаны появлению этого исследованию деятельности Луцкого - д.т.н., президент АО "МОТОР СИЧ" и член редакционного совета нашего журнала В.А. Богуслаев, который всесторонне поддержал выход книги, полностью разделяя взгляды автора на значимость личности Луцкого в нашей истории - и техническую и политическую.

На вышедшую монографию - с великим уважением к труду её создателя - я и буду здесь ссылаться в наибольшей степени, как на наиболее авторитетный и обоснованный труд. И со всеми вопросами по поводу нашей публикации прошу также обращаться к автору монографии.



Моторная телега Б. Луцкого 1898 г. На фирме "Даймлер". Слева направо - В Лоренц, основатель фирмы "Даймлер Моторен Гезельшафт", Б. Луцкий, В. Майбах и Г. Даймлер.

Из предисловия к книге: "Б.Г. Луцкий родился 3 (по новому стилю 15-го) января 1865 г. в г. Бердянске Таврической губернии. Детство провел в имении родителей в селении Андреевка Бердянского уезда. В 1875 г. после окончания одноклассного училища уехал на учебу за границу в Германию, в Высшую техническую школу г. Мюнхена. Еще будучи студентом, Луцкий сделался одним из перспективных разработчиков газовых моторов. По окончании института он получил ряд выгодных предложений от немецких фирм относительно сотрудничества. Для отбытия воинской повинности Луцкий посетил Россию, после чего вернулся в Германию, где поступил инженером в фирму "Ландес и Машиностроительная Компания". А в 1888 году на Мюнхенской выставке в качестве одного из экспонатов был выставлен сконструированный Луцким газовый двигатель. Это изобретение привлекло внимание специалистов, а фирма Koebers-Eisenberg тотчас приобрела на него патент. В конце 1890 года Луцкий получил приглашение занять место главного инженера в "Нюрнбергской машиностроительной компании" - одной из крупнейших подобных фирм Германии, которая выкупила патент на его газовый двигатель. В течение последующих 6 лет изобретатель наладил серийное производство двигателей внутреннего сгорания и разработал несколько новых экспериментальных моделей.

Судьба так сложилась, что Б. Г. Луцкий почти всю жизнь прожил в Германии, но всегда был патриотом своей родины. Даже в патентах на изобретения он подчеркивал свою связь



Автомобиль Луцкого для перевозки почты, представленный на выставке в Берлине в 1899 году, выпускавшийся фирмой Gesellschaft fur Automobilwagenbau

с отечеством. До 1919 г. в патентах на изобретения Б. Г. Луцкий указывал, что является подданным царской России. С 1919 по 1924 г. указывал, что является подданным России. С 1924 по 1925 г. указывал, что является гражданином Российской республики, а с 1926 по 1932 г. снова стал указывать в патентах, что является подданным России. После 1932 г. Б. Г. Луцкий стал указывать в патентах, что он бывший подданный императора России, в настоящее время не имеющий гражданства.

Б. Г. Луцкий (с 1911 г. - Луцкой) в конце XIX - первой половине XX века был одним из самых известных изобретателей и конструкторов Европы. Средства массовой информации того времени с восхищением писали о его достижениях, называя "знаменитым конструктором русских подводных лодок", "гениальным пионером в строительстве газовых двигателей", "гением автомобилестроения, который пользуется большой репутацией в кругах автомобилистов".

Известный историк автомобилестроения В.И. Дубовской, который в течение многих лет занимался исследованием жизни и деятельности Б. Г. Луцкого, в книге "Автомобили и мотоциклы России (1896-1917 гг.)" пишет: "Диапазон конструкторских разработок русского инженера Б. Г. Луцкого не знает себе равных. Им были созданы оригинальные стационарные газовые, керосиновые и бензиновые двигатели внутреннего сгорания, двигатели для автомобилей, трициклов, надводных судов, подводных лодок и самолетов. Диапазон мощностей этих двигателей от 1 до 6000 л. с. Б. Г. Луцкой также является конструктором автомобилей, трициклов, квадрациклов и самолетов".

Б. Г. Луцкий так много сделал для Российской империи, что за заслуги перед отечеством в 1906 г. император Николай II присвоил ему звание потомственного почетного гражданина Российской империи, а в 1911 г. пожаловал ему и дворянский титул. При этом его фамилия была изменена на Луцкой.

К сожалению, длительное время имя Луцкого было незаслуженно забыто как на родине, так и за рубежом. После событий 1917 г. с приходом к власти большевиков о дворянине



Б. Луцкой демонстрирует свой автомобиль императору Николаю II на Марсовом поле



"Моторная телега г. Луцкого признана специальной технической комиссией очень подходящей для военных целей, как для быстрой перевозки грузов, так и для передвижения войск. Моторная телега уже находится в деле - она служит теперь для перевозки грузов Ижорских заводов из Колпина в Петербург". Из статьи в журнале "Нива" о грузовике фирмы ММВ (Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin), продемонстрированном Луцким в Петербурге в 1901 году "Двигатель Луцкого". Здесь: Моторная телега Луцкого, произведенная российской фирмой "Лесснер"

Б. Г. Луцком перестали упоминать в СМИ, считая его "беглым эмигрантом" и "классовым врагом". То же самое произошло и в Германии с приходом к власти нацистского режима: имя Б. Г. Луцкого исчезло со страниц всех немецких газет и журналов. Невозможно было допустить, чтобы все узнали о том, что одним из основных создателей многих двигателей для автомобилей, самолетов, подводных и надводных судов Германии, а также одним из создателей любимой марки автомобиля Гитлера - "Мерседес" был российский подданный, да еще еврейской национальности. Даже в архивах компании "Даймлер-Бенц", где Б. Г. Луцкий проработал более 15 лет и был одним из ее директоров, многие документы, связанные с его именем, были либо уничтожены, либо глубоко спрятаны в закрытых запасах. А о времени фашистского режима легендарная фирма сейчас старается вообще не вспоминать.

После окончания Второй мировой войны советские истори-



Грузовик Луцкого

го русского конструктора..... Даже одно простое обсуждение деятельности Б. Г. Луцкого требует обширных экскурсов в историю различных разделов науки и техники (механики, химии, гидравлики, теплотехники, электротехники, сопротивления материалов и др.), в историю многих компаний Российской империи, Европы и Америки, на которые он работал и с которыми сотрудничал ("Лесснер", "Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nurnberg", "Allgemeine Motorwagen Gesellschaft", "Motorfahrzeug und Motorenfabrik Berlin", "Daimler Motoren Gesellschaft", "Argus", "Stoewer", "Howaldtswerke-Deutsche Werft Gesellschaft", "Panhard & Levassor", "Georg Milnes & Co., Ltd.", "Holland-Torpedo-Boat Company" и др.).

Кроме того, как оказалось, в зарубежных публикациях фамилию Бориса Григорьевича писали по-разному: Lutzki, Liitzky, Lutzkoi, Lutzkay, Lutzky, Loutzky, Loutzkoj, Loutzkov, Lutskoy, Lutzkoy, von Loutzkoy, baron Loutzkoj, Lentzkoj, Lotzkoj и т.д. Это также усложнило автору процесс написания книги. Чтобы не ошибиться, приходилось уточнять - касается ли найденная информация именно Б.Г. Луцкого, а не другого человека... [окончание цитаты из предисловия к книге А.В. Фирсова]

Мы планируем публиковать в нескольких номерах журнала отрывки из данной монографии и иных источников, любезно переданной редакции В.А. Богуслаевым при посредстве президента АССАД д.т.н. В.М. Чуйко, поскольку уверены, что память о тех, кто является славой отечественной технической мысли, непременно должна сохраниться в памяти Отечества. Это тем более важно в наш юбилей, поскольку в журнале "Двигатель" сто и более лет назад Б.Г. Луцкой был одним из любимых героев. А

(Продолжение следует)

Литература

1. Фирсов А.В. Борис Григорьевич Луцкий (Луцкой) - инженер, конструктор, изобретатель. - Запорожье: Издательство АО "МОТОР СИЧ", 2015 г. - 653 с.



Самолёт Лутскоу-1 с оперением типа Таубе

ки начали фрагментарно упоминать о Б. Г. Луцком, а большинство их немецких коллег продолжали упорно о нем молчать. Во второй половине XX в. лишь П. Кирхберг из Восточной Германии и В. Гебхардт из Западной Германии приоткрыли "железный занавес" над именем Луцкого. Они вспомнили о нем в контексте краткого освещения истории немецких компаний "Аргус", "Штёвер" и "Гезельшафт фюр Аутомобилвагенбау". О том, что Б. Г. Луцкой длительное время работал в знаменитом концерне "Даймлер Моторен Гезельшафт", они умолчали. Только в начале XXI в. концерн "Даймлер" вспомнил на корпоративном сайте и в некоторых печатных изданиях про Б. Г. Луцкого - в основном в связи с презентацией "Моторных телег Луцкого" в Санкт-Петербурге в 1901 г. Возможно, изменению официальной позиции концерна - не упоминать о Б. Г. Луцком, способствовало наступление "эры Интернета" и повышенный интерес к деятельности знаменито-

Из доклада директора Б. Луцкого в Политехническом Берлинском обществе, Der Motorwagen № 5, 1899

"...В последней модели я поместил 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. Теперь применяю специальный рычаг (новейшее мое изобретение), через который одновременно заводится мотор и включается сцепление."