

ГОТТЛИБ ДАЙМЛЕР И «ДАЙМЛЕР-МОТОРЕН-ГЕЗЕЛЬШАФТ»: ИТОГИ СОТРУДНИЧЕСТВА

АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ ФИРСОВ *

В статье на основании анализа литературных, документальных и патентных источников сделана попытка дать объективную оценку деятельности немецкого инженера Г. Даймлера в компании «Даймлер-моторен-гезельшафт» (ДМГ). Отмечается, что большинство современных историков, особенно немецких, значительно преувеличивают его роль в становлении и развитии этой компании. Опровергнуты некоторые вымыслы о деятельности Даймлера в ДМГ, которые до сих пор широко представлены в средствах массовой информации Германии. Указано, что сразу же после официальной регистрации компании ДМГ (28 ноября 1890 г.) отношения между Даймлером и ее основными акционерами испортились, поскольку Даймлер втайне от них организовал собственный бизнес. Показано, что с 1891 по 1894 г. Даймлер не принимал участие в инновационной деятельности ДМГ и в феврале 1894 г. был из нее уволен. Отмечается, что после того как в конце 1895 г. он по просьбе английского промышленника Ф. Симмса был вновь принят на работу в ДМГ, его инновационная деятельность в компании продолжалась только до марта 1897 г., а затем из-за разногласий с руководством ДМГ он перестал заниматься ею и даже запрещал работать в этой области своему другу и соратнику В. Майбаху. Показателен и тот факт, что с момента создания ДМГ и до конца своей жизни (6 марта 1900 г.) Даймлер не запатентовал в Германии ни одного изобретения. Из-за таких его действий в ДМГ сложилась нездоровая обстановка, которая негативно повлияла на всю деятельность компании. Разногласия между руководством ДМГ и Даймлером не были разрешены вплоть до его смерти.

Ключевые слова: Г. Даймлер, конструктор, изобретатель, моторостроение, автомобилестроение, компания «Даймлер-моторен-гезельшафт», вымыслы, реальность.

* Институт исследований научно-технического потенциала и истории науки имени Г. М. Доброва НАН Украины. Украина, 01032, Киев, бул. Тараса Шевченко, д. 60. E-mail: firsov2010@gmail.com.

GOTTLIEB DAIMLER AND DAIMLER-MOTOREN-GESELLSCHAFT: THE OUTCOMES OF COLLABORATION

ALEKSANDR VLADIMIROVICH FIRSOV [□]

Based on the literary, documentary, and patent sources, the paper attempts to provide an unbiased analysis of the actions and activities of Gottlieb Wilhelm Daimler, a German engineer, that were associated with Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG). Some myths about Daimler's activities at DMG that are still widely present in the German media are refuted. It is noted that immediately after the official incorporation of DMG on the 28th of November, 1890, Daimler's relationships with DMG's major shareholders went sour as Daimler had secretly started his own business. It is shown that, during the period from 1891 to 1894, Daimler did not participate in DMG's innovative work and was dismissed from DMG in February 1894. After he was taken back to DMG on a request of a British industrialist Frederick R. Simms, Daimler's innovative work at DMG only continued till March 1897, after which he ceased to engage in this work and even forbade his friend and close associate, Wilhelm Maybach, to do it. It was also symptomatic that, from the time of the founding of DMG till his death (March 6, 1900), no inventions of Daimler's had been patented in Germany. Daimler's actions resulted in an unhealthy atmosphere developing at DMG that negatively affected the entire scope of the company's activities. The disagreements between the DMG management and Daimler had never been resolved.

Keywords: G. W. Daimler, engineer, inventor, motor industry, automobile industry, Daimler-Motoren-Gesellschaft, myths, reality.

В статье «Еще раз о вкладе Г. Даймлера в моторо- и автомобилестроение», увидевшей свет на страницах ВИЕТ в 2016 г. ¹, автор сделал попытку на основании литературных, документальных и патентных источников оценить вклад немецкого конструктора и изобретателя Г. Даймлера в развитие двигателей внутреннего сгорания (ДВС) и автомобилей в целом. Тогда был сделан вывод, что Даймлеру не принадлежит приоритет в создании первого автомобиля и первого ДВС, в котором использовалось жидкое углеводородное топливо, а главной его заслугой является то, что он одним из первых начал эксперименты по использованию ДВС в качестве привода для различных видов транспортных средств. Данная статья продолжает рассмотрение вклада Даймлера в автомобилестроение и посвящена еще одному аспекту его деятельности — работе в компании «Даймлер-моторен-гезельшафт» (*Daimler-Motoren-Gesellschaft*, ДМГ), основанной им в 1890 г. Как и в первом случае, оценки этой работы подчас базируются на ряде мифов, до сих пор транслируемых некоторыми средствами массовой информации Германии, и нуждаются в пересмотре.

[□] G. M. Dobrov Institute for Scientific and Technological Potential and Science History Studies, National Academy of Sciences of Ukraine. Bul. T. Shevchenko, 60, Kiev, 01032, Ukraine. E-mail: firsov2010@gmail.com.

¹ Фирсов А. В. Еще раз о вкладе Г. Даймлера в моторо- и автомобилестроение // ВИЕТ. 2016. Т. 37. № 1. С. 50–84.

Так, некоторые немецкие историки и журналисты утверждают, что именно благодаря Даймлеру она достигла огромных успехов в создании и развитии ДВС и автомобилей ². Эта информация не совсем корректна. «Даймлер-моторен-гезельшафт» действительно достигла больших успехов, но уже в то время, когда Даймлера не было в живых, и ее успех — заслуга, в основном, других конструкторов и изобретателей.

Вначале немного предыстории компании ДМГ. После увольнения Даймлера из компании «Газмоторен-фабрик Дойц» (*Gasmotoren-Fabrik Deutz*) в 1882 г. и до 1887 г. он занимался разработкой ДВС и экспериментами по их использованию в качестве привода для различных видов транспорта. Немецкие историки утверждают ³, что в июне 1887 г. Даймлер купил на холме Зельберг недалеко от Каннштатта участок земли с заводским зданием, приобрел необходимое для производства оборудование, нанял на работу 23 сотрудника и в конце 1887 г. организовал в этом здании работу по производству двигателей и приводных устройств для моторных лодок. Якобы с этого момента закончился экспериментальный период разработки ДВС в маленькой мастерской и начался период их успешного коммерческого производства.

Действительно, в конце 1887 г. Даймлер начал заниматься предпринимательской деятельностью, о которой мечтал все время после увольнения из «Газмоторен-фабрик Дойц». До этого такой возможности у него не было. Слишком маленькая мастерская в Каннштатте не позволяла Даймлеру освоить выпуск разработанных им двигателей — прежде всего из-за того, что площади мастерской было недостаточно для расположения на ней громоздкого металлообрабатывающего оборудования. Кроме того, по соображениям техники безопасности Даймлер не мог в ней организовать литейное производство для изготовления поршней и гильз двигателей. Эти детали ему приходилось заказывать у других компаний.

Даймлер все время мечтал о приобретении дополнительного помещения, и в июне 1887 г. такая возможность ему представилась. В начале 1887 г. обанкротилась компания «Цайтлер унд Миссель» (*Zeitler & Missel*), которая занималась литьем изделий из никеля и других цветных металлов. В связи с банкротством она была вынуждена срочно продать свое заводское здание и землю. Из-за срочности «Цайтлер унд Миссель» выставила весьма скромную цену за свою недвижимость, всего 30 200 золотых марок. Для сравнения: вилла с садом, которую Даймлер купил в Каннштатте, стоила гораздо дороже — 75 000 золотых марок. Разумеется, Даймлер воспользовался ситуацией и купил эту недвижимость.

Необходимо отметить, что за пять лет, прошедших после увольнения Даймлера из «Газмоторен-фабрик Дойц», объем его финансовых средств значительно уменьшился. Это было связано с тем, что в течение этого времени Даймлеру (фактически безработному) приходилось платить из

² Ernst, J. Daimler Marketing and Sales History // http://www.daimler-financialservices.com/Projects/c2c/channel/documents/1771283_Vertriebsgeschichte_e_final.pdf.

³ Gottlieb Daimler // <https://www.mercedes-benz.com/en/mercedes-benz/classic/history/gottlieb-daimler>.

собственного кармана весьма приличную зарплату Вильгельму Майбаху (*Wilhelm Maybach*). Кроме того, приходилось оплачивать регистрацию и оформление патентов, изготовление приспособлений, необходимых для проведения экспериментов, и т. п. Поэтому Даймлер очень надеялся за счет освоения производства двигателей в новом здании поправить свое финансовое положение. Однако этого не произошло.

Проблемы с финансами постоянно не позволяли ему создать и официально зарегистрировать собственную компанию. Для этого необходимо было внести в ее уставной фонд весьма значительную денежную сумму, которой у Даймлера не было. Можно было привлечь инвестиции со стороны, но Даймлер был очень амбициозным человеком и хотел быть единственным владельцем компании и самостоятельно ею управлять. О том, что у Даймлера с 1882 по 1890 г. не было официально зарегистрированной компании, немецкие историки в своих публикациях стараются умалчивать ⁴.

Никаких коммерческих успехов в 1887–1890 гг. Даймлером не было достигнуто ни в сфере реализации двигателей на рынке Германии, ни в освоении рынков за рубежом, в частности, во Франции и Америке. Более того, в конце 1889 г. из-за отсутствия спроса на разработанные двигатели положение Даймлера стало критическим. Ему нечем было платить зарплату 23 сотрудникам. Чтобы как-то спасти ситуацию, он стал искать партнеров, которые согласились бы вложить деньги в этот вид бизнеса. Такими партнерами стали немецкие промышленники Макс Вильгельм фон Дуттенхофер (*Max Wilhelm von Duttendorfer*) и Вильгельм Лоренц (*Wilhelm Lorenz*), банкир Килиан Штайнер (*Kilian Steiner*) и директор компании «Машинофабрика Эсслинген» (*Maschinenfabrik Esslingen*) Адольф Гросс (*Adolf Groß*). Среди вышеназванных партнеров необходимо особо отметить Дуттенхофера и Лоренца, друзей и партнеров по оружейному бизнесу.

Дуттенхофер был одним из самых богатых людей того времени в Германии. Он был директором пороховых заводов «Пульверфабрика Ротвайль» (*Pulverfabrik Rottweil*) в Вюртемберге и Гамбурге. В 1884 г., после того как Дуттенхофер изобрел бездымный порох, его предприятия стали ведущими производителями военной техники в Германии. В 1890 г. он объединил все свои заводы в концерн «Ферайнигтен-Кёльн-Ротвайлер-пульверфабрикен-акциенгезельшафт» (*Vereinigten Köln-Rottweiler Pulverfabriken Aktiengesellschaft*). За заслуги перед Германией Дуттенхофер был посвящен в рыцари и ему был присвоен титул коммерческого тайного советника.

Лоренц также был известным в Германии промышленником, конструктором и изобретателем. В 1878 г. он основал компанию «Дойче-металпатроненфабрика Лоренц» (*Deutsche Metallpatronenfabrik Lorenz*). Эта компания занималась производством патронов и других боеприпасов для автоматов и тяжелых орудий. В 1885 г. она стала лидером в производстве боеприпасов как в Германии, так и за рубежом. Кроме патронов и боеприпасов эта компания выпускала по патентам Лоренца оборудование и инструменты для

⁴ Ibid.

их производства. Лоренц тесно сотрудничал с оружейными компаниями Маузера и Круппа в Германии, с компаниями из Австрии, Италии, Англии, Португалии, Турции, Китая и Японии. В 1889 г. Лоренц продал свою компанию за 6 млн золотых марок компании «Людвиг Лёве и Ко.» (*Ludwig Loewe & Co.*). В 1890 г. он приобрел в Карлсруэ завод по производству листового металла, который с 1891 г. стал называться его именем — «Металлваренфабрик Лоренц» (*Metallwarenfabrik Lorenz*).

14 марта 1890 г. Дуттенхофер, Лоренц и Даймлер подписали в Штутгарте предварительный основополагающий договор о создании акционерного общества «Даймлер-моторен-гезельшафт». Согласно ему, уставной фонд общества составлял 600 000 марок. Большую часть денег в уставной фонд внесли Дуттенхофер и Лоренц, которые и стали обладателями контрольного пакета акций компании. В 200 000 марок были оценены вся недвижимость, машины и оборудование, принадлежавшие Даймлеру. Эта сумма составила треть уставного фонда.

Необходимо отметить, что при подписании договора Даймлер согласился на бесплатное использование его патентов компаниями. Об этом пишет Г. Ниман, ссылаясь на § 2 предварительного договора от 14 марта 1890 г.⁵ По его мнению, Даймлер согласился на это только потому, что Дуттенхофер и Лоренц без этого пункта в договоре отказывались давать деньги и основывать компанию. В противоположность Даймлеру, который слишком высоко оценивал свои изобретения, Дуттенхофер и Лоренц не считали их таковыми. Они сами были изобретателями и могли реально оценить изобретения Даймлера. Так, у Лоренца были десятки патентов на изобретения в различных областях техники: производстве вооружений, металлообработке, металлопрокате, транспорте, производстве сельскохозяйственной техники и др. В частности, в 1877 г. он изобрел фрезерный и револьверный станки, предназначенные для массового производства изделий. Вот лишь некоторые немецкие патенты Лоренца, свидетельствующие о его незаурядном таланте изобретателя: № 6606, 11399, 13323, 17090, 18046, 19667, 22734, 23321, 26123, 26549, 28885, 29648, 30263, 30275, 31331, 32684, 36309, 37568, 38701, 41318, 46178, 48379, 50063, 64015, 65471.

Несмотря на наличие основополагающего договора, в котором был пункт о бесплатном использовании патентов, Даймлер при официальной регистрации компании в нотариальной конторе 28 ноября 1890 г. пытался от него отказаться. Он настаивал на заключении дополнительного соглашения, в котором оценивал свои активы вместе с патентами не в 200 000, а уже в 618 970 марок⁶.

Дуттенхофер и Лоренц восприняли это как мошенничество со стороны Даймлера. Они были возмущены тем, что их, двух успешных и уважаемых представителей крупного бизнеса, на предприятиях которых трудились сотни рабочих, пытается обмануть мелкий предприниматель, которому

⁵ *Niemann, H.* Gottlieb Daimler: Fabriken, Banken und Motoren. Bielefeld: Delius Klasing Verlag, 2000. S. 184–186.

⁶ *Ibid.* S. 187, 198.

они согласились помочь. С этого момента дружеские отношения между ними прекратились.

Сразу же после регистрации вновь созданной компании Дуттенхофер и Лоренц взяли власть в свои руки, так как вместе они обладали мажоритарным пакетом акций. Дуттенхофер стал председателем правления, а Лоренц его заместителем. На первом же заседании правления по инициативе Лоренца на должность директора компании был назначен инженер из Карлсруэ Георг Шрёдтер (*Max Georg Schroedter*), который до этого работал на заводе Лоренца. Чтобы быть независимыми от технических разработок Даймлера, Лоренц поручил Шрёдтеру разработать новый, более совершенный двигатель с двумя параллельными цилиндрами (вместо двигателя Даймлера с V-образной схемой расположения цилиндров).

Известный историк Рейнхард Зайферт отмечал:

В своем желании быть независимым от технических разработок Даймлера Лоренц привел в 1891 г. в компанию Макса Шрёдтера, чтобы построить бензиновый двигатель с параллельным расположением цилиндров. В «Даймлер-архиве» сохранился неполный разрез этого двигателя, подчеркивает Засс, в котором Шрёдтер применил механическое управление впускным и выпускным клапаном от распределительного вала. Это доказывает, что конструкция двигателя Шрёдтера являлась жизнеспособной альтернативой конструкции Майбаха. Тем не менее, в то время Шрёдтер модернизировал только механизм привода выпускного клапана, заменив в нем сухарик, скользящий по сложной криволинейной выточке маховика, на другую, более рациональную систему. При этом впускной клапан остался «атмосферным»⁷.

Интересно отметить, что имя Шрёдтера немецкие историки стараются не вспоминать. Его нет и на официальных сайтах компании «Даймлер АГ» (*Daimler AG*, <http://www.daimler.com/en/> и <https://www.mercedes-benz.com/en/mercedes-benz/classic/classic-overview/>). Только на сайте <http://media.daimler.com/> имя Шрёдтера упоминается вскользь, в контексте создания автомобилей с цепным приводом:

Даймлер Феникс 1897 г. был первым автомобилем с цепным приводом, разработанным Майбахом и Даймлером. Компания ДМГ уже предлагала так называемые Шрёдтер-автомобили с цепным приводом с 1892 г., но этот автомобиль был построен в то время, когда Майбах и Даймлер работали в отеле «Герман», независимо от ДМГ. В последующие годы цепной привод стал стандартом для передачи мощности от коробки передач к оси колес⁸.

Немецкие историки в публикациях о начале деятельности компании ДМГ вместо имени Шрёдтера акцентируют внимание на имени Майбаха и на разногласиях между Даймлером и Дуттенхофером по поводу стратегии развития компании. Якобы Даймлер хотел заниматься двигателями для транспортных средств, а Дуттенхофер – стационарными двигателями.

⁷ Seiffert, R. Die Ära Gottlieb Daimlers: Neue Perspektiven zur Frühgeschichte des Automobils und seiner Technik. Wiesbaden: Vieweg+Teubner; GWV Fachverlage GmbH, 2009. S. 134.

⁸ 1908: Der Mercedes Cardan-Wagen debütiert // <http://media.daimler.com/marsMediaSite/de/instance/ko.xhtml?oid=9914004&relId=1001&resultInfoTypeId=175#toRelation>.

На официальном сайте «Мерседес-Бенц АГ» (*Mercedes-Benz AG*) приведена следующая информация:

28 ноября 1890 г. была основана корпорация под названием «Даймлер-моторен-гезельшафт» с целью продолжения деятельности, начатой в Зельберге. Хотя согласно акционерному соглашению Майбах должен был занять должность технического директора компании ДМГ, условия контракта были неприемлемы для специалиста такого уровня, как Майбах, и он покинул компанию 11 февраля 1891 г. Центральное место в споре, который происходил между Дуттенхофером и Даймлером, занимали разногласия по поводу выпуска изделий. Из-за невозможности достижения единства в этом споре Даймлер пошел на хитрость. Он решил продолжить разработку двигателей для транспортных средств независимо от компании ДМГ и с участием Майбаха. Таким образом, Даймлер сумел решить возникшие проблемы, «убив двух птиц одним выстрелом». Согласно контракту, он обязан был платить Майбаху значительные суммы денег в случае его разрыва. При этом Даймлер во второй раз договорился с Майбахом об использовании его частного дома в качестве конструкторского бюро ⁹.

При анализе вышеприведенной информации возникает несколько вопросов. Во-первых, каким образом Майбах покинул компанию ДМГ — по собственному желанию или был уволен? А во-вторых, был ли Майбах вообще официально принят на работу в ДМГ?

Если Майбах покинул ДМГ по собственному желанию, то в этом случае она не обязана была платить ему деньги при разрыве контракта. Если он был уволен, то в этом случае денежные обязательства перед Майбахом должны были возникнуть не у Даймлера, как указано в вышеприведенной цитате, а у ДМГ. Кроме того, непонятно: если условия контракта не устраивали Майбаха, то зачем он его подписывал? Вообще, странно, что буквально через месяц после основания компании и еще до официальной ее регистрации в торговом реестре Германии (2 марта 1891 г.) Майбах ее покинул.

Вероятнее всего, что никакого официального контракта между Майбахом и ДМГ не было. Руководство компании с самого начала не собиралось принимать его на должность технического директора. У 45-летнего Майбаха на момент основания ДМГ не было ни одного патента на изобретения, и поэтому судить о его таланте и профессиональном уровне Дуттенхофер и Лоренц не могли. Они видели, что разработанные Даймлером вместе с Майбахом двигатели не пользуются спросом на рынке. Поэтому на должность директора и был приглашен Шрёдтер.

Согласно данным Кристиана Штадлера, в совет директоров ДМГ входили: в 1890—1891 гг. — Шрёдтер, в 1891—1894 гг. — Шрёдтер и Густав Фишер (*Gustav Vischer*), в 1894—1895 гг. — Шрёдтер, Фишер и Фридрих Дуранд (*Friedrich Durand*), в 1895—1896 гг. — Фишер и Дуранд, в 1896—1898 гг. — Фишер, Дуранд и Майбах, в 1898—1902 гг. — Фишер и Майбах ¹⁰. Из приведенных

⁹ Gottlieb Daimler. Der Fortschritt // <https://www.mercedes-benz.com/de/mercedes-benz/classic/historie/gottlieb-daimler>.

¹⁰ Stadler, Ch. Unternehmenskultur bei Royal Dutch / Shell, Siemens und DaimlerChrysler. Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 2004. S. 341—342.

данных видно, что с 1890 по 1895 г. директором компании ДМГ был Шрёдер, а Майбах вошел в совет директоров только в 1896 г.

Именно из-за того что Майбаха не взяли на работу в ДМГ, у Даймлера и возникли те проблемы, которые он постарался решить, «убив двух птиц одним выстрелом». Первая была финансовой. Она заключалась в том, что, согласно контракту, заключенному между Даймлером и Майбахом, в случае его разрыва Даймлер был обязан платить Майбаху длительное время значительные суммы денег. Вторая – морально-этического плана. Даймлер был ответственен перед своим другом Майбахом за то, что настоял на его уходе из «Газмоторен-фабрик Дойц» в 1882 г. Кстати, Майбах очень сожалел, что не остался там работать. Об этом он писал в письме директору этой компании Карлу Штейну (Carl Stein) в 1913 г.: «У меня не было альтернативы кроме как подчиниться требованию Даймлера» ¹¹.

Что касается фразы «убил двух птиц одним выстрелом», то она не соответствует действительности. Во-первых, Даймлеру все-таки пришлось платить Майбаху. Во-вторых, продолжение работ по совершенствованию двигателей для транспортных средств в частной квартире Майбаха было невозможно, а лаборатории у него не было. И что мог сделать один Майбах, без помощников? Даймлер по соображениям секретности в это время старался даже не встречаться с ним.

Информация о нежелании Дуттенхофера заниматься двигателями для транспортных средств также не соответствует действительности. Дуттенхоферу было безразлично, чем будет заниматься ДМГ, главное, чтобы она приносила прибыль. Кстати, никаких особых конструктивных отличий стационарных двигателей от двигателей, предназначенных для транспортных средств, не было. Просто первые имели большую мощность, большие габаритные размеры и больший вес.

Необходимо отметить, что в период с 1891 по 1895 г. ДМГ выпускала не только стационарные двигатели, но и небольшие двигатели для транспортных средств. Кроме того, она также занималась разработкой и изготовлением автомобилей. Особенно нужно подчеркнуть, что компания выпускала изделия в основном не по патентам Даймлера, а по своим собственным. Это, в частности, французский патент № 232532 от 30 августа 1893 г. под названием «Усовершенствования в нефтяных двигателях» (*Perfectionnements aux moteurs à pétrole*), в котором была защищена новая конструкция нефтяного двигателя ¹²; также французский патент № 235513 от 15 января 1894 г. «Механизм фиксатора» (*Mécanisme d'encliquetage*), посвященный оригинальной конструкции храпового механизма ¹³; датский патент № 445 от 6 июля 1894 г. «Устройство комбинированного переключателя и испарителя

¹¹ Sass, F. Geschichte des deutschen Verbrennungsmotorenbaues: von 1860–1918. Göttingen; Heidelberg; Berlin: Springer, 1962. S. 246.

¹² Bulletin des lois de la République française: no. 1673–1714. Paris: Imprimerie nationale, 1895. P. 1717.

¹³ Description des machines et procédés pour lesquels des brevets d'invention ont été pris sous le régime de la loi du 5 juillet 1844. Paris: Office national de la propriété industrielle, 1899. P. 53.

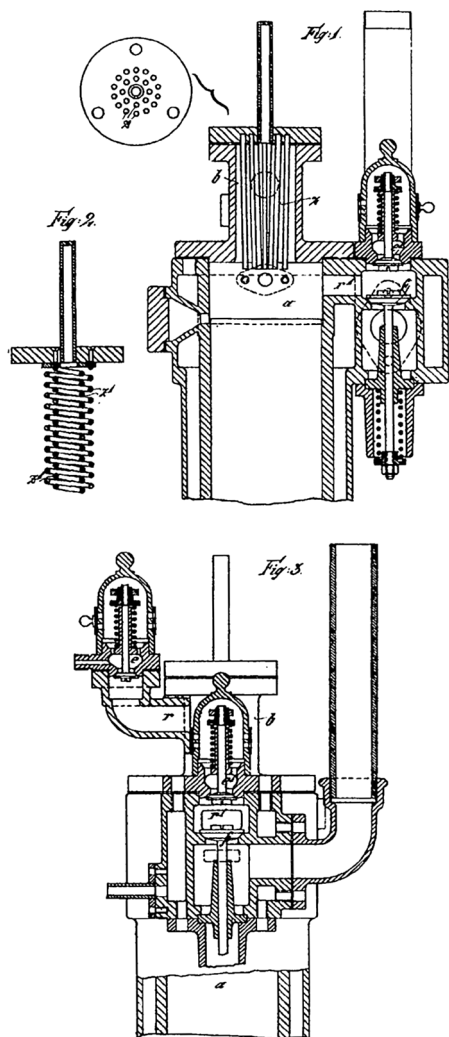


Рис. 1. Фрагмент патента № 445

в нефтяных двигателях» (*Anordning af et kombineret Tænd og Fordampningslegeme i Oliemotorer*) (рис. 1), где была защищена оригинальная конструкция комбинированного устройства, состоящего из переключателя и нефтяного испарителя, конструкция запатентованного устройства позволяла использовать в двигателе различные виды топлива; немецкий патент № 84639 от 11 мая 1895 г. «Рулевое устройство для транспортных средств с вертикальной осью вращения для каждого из двух рулевых колес» (*Lenkvorrichtung für Straßensfahrzeuge mit einer senkrechten Drehachse für jedes der beiden Lenkräder*) (рис. 2), в котором описывалась оригинальная конструкция устройства рулевого управления для транспортного средства с вертикальной осью вращения для каждого из двух управляемых колес; швейцарский патент № 11287 от 30 сентября 1895 г. «Рулевой механизм для дорожных транспортных средств» (*Lenkvorrichtung für Strassenfahrzeuge*). Это аналог немецкого патента № 84639. Об этих первых патентах, полученных ДМГ в то время, когда ее возглавлял Шрёдтер, ни один из немецких историков в своих публикациях ни разу не упомянул.

Автомобили, изготовленные ДМГ под руководством Шрёдтера, назывались в Германии «Шрёдтер-ваген» (*Schroedter-Wagen*) (рис. 3). Они существенно отличались

в лучшую сторону от единственного автомобиля «Штальрадваген» (*Stahlradwagen*) (рис. 4), изготовленного Даймлером для показа на Парижской выставке 1889 г. Автомобиль Шрёдтера был более прочным и надежным. Он имел цепной привод для передачи мощности от коробки передач к оси колес. Двигатель автомобиля имел два вертикальных параллельных цилиндра. Для автомобилей он выпускался двух типоразмеров: мощностью 1,8 л.с. (750 об/мин, диаметр цилиндра 67 мм, ход поршня 108 мм) и мощностью 2,1 л.с. (720 об/мин, диаметр цилиндра 75 мм, ход поршня 120 мм)¹⁴. В качестве топлива

¹⁴ Daimler Schroedter-Wagen (1892–1895) // <http://histomobile.com/m4/12/daimler-schroedter-wagen/401068125.htm>.

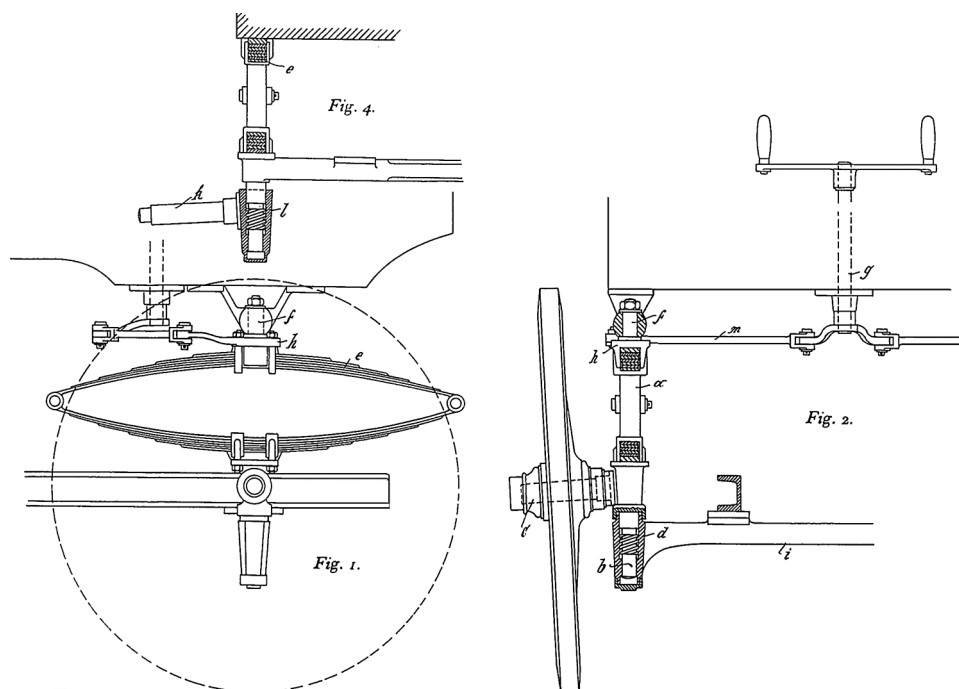


Рис. 2. Фрагмент патента № 84639

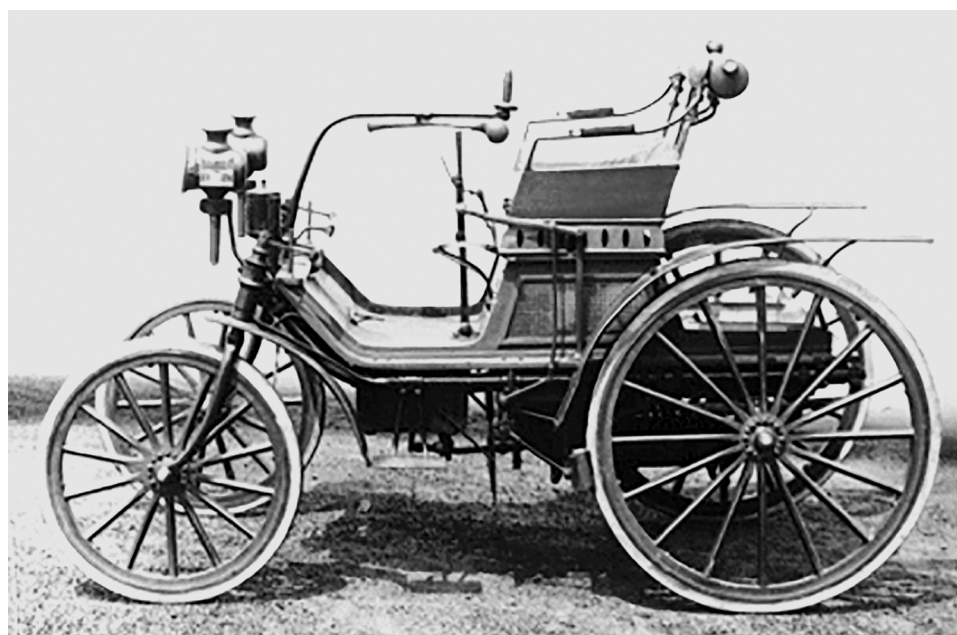


Рис. 3. Автомобиль Шрёдтера



Рис. 4. Автомобиль «Штальрадваген»

использовался керосин. Это было вызвано тем, что в то время бензин вызывал страх у покупателей из-за возможности его неожиданного воспламенения, и это было одной из причин, по которой бензиновые двигатели Даймлера не пользовались спросом на рынке.

Двигатель на автомобиле Шрёдтера, в отличие от транспортного средства Даймлера, располагался посередине автомобиля. За счет этого «Шрёдтер-ваген» был более устойчивым и легким в управлении, чем «Штальрадваген». Всего с 1892 по 1895 г. было выпущено 12 автомобилей «Шрёдтер-ваген». Первым покупателем этого автомобиля был султан Марокко Мулай Хасан I.

На рис. 5 представлена фотография, сделанная в 1893 г. в Каннштатте. На ней представлены все сотрудники ДМГ (среди них нет Даймлера) и продукция, выпускаемая компанией. Справа на фотографии виден автомобиль Шрёдтера с мощными деревянными колесами. «Штальрадваген», в отличие от автомобиля Шрёдтера, имел легкие стальные велосипедные колеса.

Несмотря на привлечение дополнительных финансовых средств и создание Шрёдтером нового двигателя и автомобиля, положение компании не улучшилось. Разработанный Шрёдтером двигатель оказался ненадежным. Капельная трубка зажигания Даймлера не обеспечивала надежного воспламенения керосина, и двигатель работал с перебоями. В этой связи в компанию стали поступать жалобы от покупателей и продажи значительно снизились.

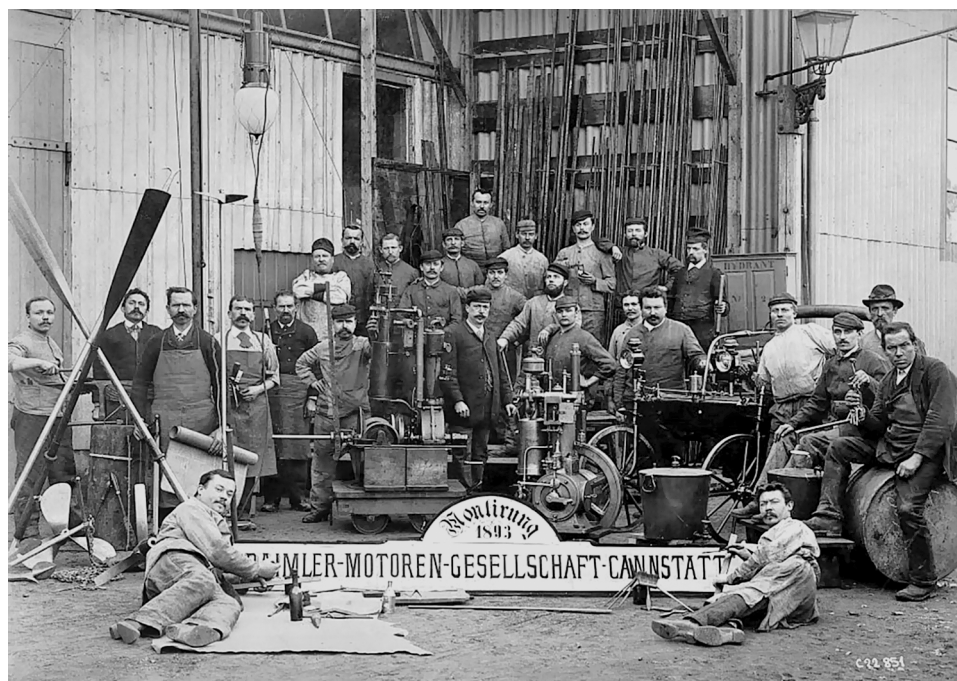


Рис. 5. Сотрудники компании ДМГ, 1893 г., Каннштатт

В 1892 г. у Даймлера возникли сомнения по поводу перспектив развития ДМГ. Он видел, что ни его двигатели, ни двигатели Шрёдтера не пользуются спросом на рынке, и предчувствовал скорое банкротство компании. Чтобы подстраховаться и обеспечить себя работой в этом случае, Даймлер осенью 1892 г. втайне от Дуттенхофера и Лоренца решил организовать собственный бизнес. Для этого он поручил Майбаху арендовать в каннштаттском отеле «Герман» (*Hermann*) пустующее помещение и нанять на работу 12 рабочих и 5 учеников. До этого в течение более полутора лет Майбах в одиночку в своей квартире занимался только конструкторской деятельностью.

Немецкий историк Йозеф Эрнст (*Josef Ernst*) по этому поводу пишет:

Основная цель Дуттенхофера состояла в том, чтобы превратить компанию ДМГ в крупнейшего производителя двигателей за счет слияния с компанией «Газомоторен-фабрик Дойц». Дуттенхофер и Лоренц предприняли согласованные усилия, чтобы заставить Даймлера покинуть компанию. Но когда Даймлеру стало известно о намерениях своих товарищей по бизнесу, он и Майбах создали финансируемый из частных источников испытательный центр в заброшенном зимнем саду отеля «Герман» в Каннштатте. Здесь между 1892 и 1895 гг. они продолжали работы по совершенствованию автомобиля и высокоскоростного бензинового двигателя, в то время как компания ДМГ пыталась закрепиться в бизнесе стационарных двигателей ¹⁵.

¹⁵ Gottlieb Daimler (1834–1900) // http://www.daimler-financialservices.com/Projects/c2c/channel/documents/1675569_EAHoF_d.rtf.

С этими утверждениями Эрнста нельзя согласиться. Если бы Дуттенхофер и Лоренц были инициаторами разрыва отношений с Даймлером, то зачем тогда он все делал тайно. Даже свои изобретения регистрировал в патентном ведомстве Германии на имя Майбаха. Большинство немецких историков пишут, что он это делал из соображений секретности, чтобы не узнали Дуттенхофер и Лоренц. Так, официальный летописец компании «Даймлер-Бенц АГ» (*Daimler-Benz AG*) во времена Гитлера Пауль Зиберц (*Paul Siebertz*) в 1950 г. писал:

Все эти патенты были получены на имя Вильгельма Майбаха. Это было связано с тем, что Даймлер в то время находился в конфликте с компанией «Даймлер-моторен-гезельшафт». Чтобы избежать дальнейшей конфронтации, он попросил Майбаха оформить патенты на свое имя ¹⁶.

Зачем очень богатым и титулованным промышленникам надо было вести интриги за спиной Даймлера? В это время они занимались совершенно другими делами. Дуттенхофер создавал концерн «Ферайнигтен-Кёльн-Ротвайлер-пульверфабрикен-акциенгезельшафт», который приносил ему миллионные прибыли, а Лоренц занимался организацией производства на купленном в 1891 г. заводе «Метальваренфабрик Лоренц». Этот завод приносил ему очень хорошую прибыль. Неприбыльная ДМГ в то время мало интересовала Дуттенхофера и Лоренца.

По мнению автора, конфронтация между Дуттенхофером и Даймлером возникла не тогда, когда Даймлер узнал «о намерениях своих товарищей по бизнесу», а как раз наоборот, когда Дуттенхофер и Лоренц узнали об интригах Даймлера и его двойной игре. Только после этого они решили убрать Даймлера из ДМГ.

Зимой 1892/93 г. у Даймлера возникли серьезные проблемы с сердцем, и он по предписанию врача отправился в Италию. Во Флоренции Даймлер повстречал Лину Хартман (*Lina Hartmann*), вдову, которая была моложе его на двадцать два года. Она произвела на него такое сильное впечатление, что он сделал ей предложение. Свадьба состоялась в Швебиш-халле (*Schwäbisch Hall*) 8 июля 1893 г. Первая жена Даймлера — Эмма — умерла 28 июля 1889 г. Необходимо отметить, что незадолго до свадьбы, в марте 1893 г., Даймлер был смещен со всех должностей в компании ДМГ и остался только ее акционером.

Большинство немецких историков пишут, что в 1893 г. Даймлер представил на Всемирной Колумбовой выставке в Чикаго свой автомобиль, который привлек внимание посетителей и специалистов и имел значительный успех. Эта информация также является недостоверной. Никакого успеха автомобиль Даймлера не имел. Более того, он даже не был заявлен для участия в выставке и демонстрировался неофициально — в официальном каталоге выставки нет экспоната под названием «автомобиль немецкой компании ДМГ».

¹⁶ *Siebertz, P. Gottlieb Daimler zum Gedächtnis: eine Dokumenten-Sammlung. Stuttgart — Untertürkheim: Daimler — Benz Aktiengesellschaft, 1950. S. 148.*

Согласно этому каталогу, на Колумбовой выставке от имени ДМГ были представлены шесть экспозиций, которым организаторы выставки присвоили следующие номера: 1509, 1783, 1796, 1829, 4567 и 6125. Под номером 1509 в общем зале немецкого павильона машин, где выставлялись экспонаты класса 80 («Железные дороги, железнодорожный подвижной состав и оборудование»), были представлены следующие экспонаты: нефтяной двухцилиндровый двигатель мощностью 3 л.с., газовый одноцилиндровый двигатель мощностью 2 л.с., пожарная машина с двигателем мощностью 6 л.с. и устройство для торможения и регулирования скорости локомотива с газовым или нефтяным двигателем¹⁷. Под номером 1783 в павильоне класса 81 («Уличные железные дороги и другие мелкие железнодорожные системы») демонстрировались три машины на рельсах в реальных условиях эксплуатации¹⁸. Под номером 1796 в павильоне класса 83 («Транспортные средства и методы перевозки на обычных дорогах») был представлен миниатюрный моторный вагончик с двигателем мощностью 1,5 л.с.¹⁹. Под номером 1829 в павильоне класса 85 («Суда, морские лодки, озерные и речные перевозки») экспонировалась моторная лодка Даймлера с двигателем мощностью 6 л.с.²⁰. В коллективном выставочном павильоне электрических машин под номером 4567 был представлен осветительный вагон Даймлера²¹. В нем был установлен нефтяной двигатель мощностью 10 л.с., соединенный с динамо-машиной. В общем павильоне экспонатов Германской империи под номером 6125 были представлены три машины Даймлера на рельсах, вагон с тормозным устройством и моторная лодка²².

Отсутствие в каталоге экспоната под названием «автомобиль» позволяет сделать вывод, что в начале 1893 г., когда осуществлялся завоз экспонатов на Колумбову выставку, у Даймлера вообще не было никакого автомобиля. Вероятнее всего, автомобиль попал на выставку в июле 1893 г., когда Даймлер с Линой Хартман решили провести свой медовый месяц в Америке по приглашению Уильяма Стейнвея (*William Steinway*). Очевидно, они и привезли автомобиль в Америку.

В отношении автомобиля, который был показан на Колумбовой выставке, до сих пор ведется полемика о том, что было показано: автомобиль Даймлера или Шрёдтера? Судя по опубликованным в СМИ того времени фотографиям, этот автомобиль был все-таки конструкции Шрёдтера. Он имел цепной привод и срединное расположение двигателя. Кроме того, также ведутся споры о том, где был изготовлен автомобиль: в компании ДМГ или в отеле «Герман»?

¹⁷ World's Columbian Exposition, Chicago: Official Catalogue, Exhibition of the German Empire. Berlin: Imperial Commission, 1893. P. 101.

¹⁸ Ibid. P. 130.

¹⁹ Ibid. P. 131.

²⁰ Ibid.

²¹ Ibid. P. 244.

²² Ibid. P. 288.

Однако в любом случае он не имел на выставке успеха. Питер Дж. Линг писал:

Это позволяет дать альтернативный взгляд на экспонаты Даймлера, представленные на Колумбовой выставке. В отношении автомобиля было полное разочарование. Он не только не впечатлил американскую публику, но даже спонсор Даймлера – Уильям Стейнвей, – казалось, потерял к нему интерес ²³.

Лина Хартман в своем дневнике сообщила:

Демонстрация автомобиля на Лонг-Айленде в Нью-Йорке не удалась [...] Провал был особенно неприятным для Даймлера, так как в последние дни работы выставки в Чикаго был показан и продемонстрирован новый четырехколесный автомобиль Бенца ²⁴.

Сам Стейнвей (основатель американской компании «Даймлер мотор компани» (*Daimler Motor Company*) в 1895 г. в интервью для одной из газет сказал, что демонстрация автомобиля Даймлера в 1893 г. не удалась из-за того, что он был слишком хрупким для грубых мощеных американских улиц.

После возвращения из Америки Даймлер узнал, что компания ДМГ находится в состоянии банкротства. По итогам 1893/94 финансового года она потеряла 100 000 немецких марок. В отчете, который Шрёдтер представил наблюдательному совету, в качестве причин, из-за которых ДМГ оказалась на грани банкротства, были указаны «непопулярность высокоскоростных двигателей Даймлера» и «страх граждан перед бензином» ²⁵.

Чтобы как-то спасти ситуацию, руководство ДМГ решило объединиться с компанией «Газмоторен-фабрик Дойц». За это решение 12 января 1894 г. проголосовали все члены наблюдательного совета за исключением Даймлера. В связи с этим в феврале 1894 г. в возрасте 60 лет он был уволен из ДМГ с той мотивацией, что на протяжении длительного времени не принес ей никакой пользы. За это решение наблюдательного совета проголосовал даже ближайший друг Даймлера градоначальник Адольф Гросс. Как писал Зиберц, «даже Гросс, на которого надеялся Даймлер, отвернулся от него» ²⁶. В своей книге Зиберц привел несколько фрагментов из письма самого Гросса, которое было написано им 18 января 1894 г.:

Нижеподписавшиеся в протоколе заседания от 12 января 1894 г. записали согласованное решение [...] деятельность акционера Даймлера противоречит условиям, которые положены в основу компании, он не удосужился в течение длительного времени применить свои знания и опыт на службу компании ²⁷.

²³ Ling, P. J. *America and the Automobile: Technology, Reform, and Social Change*. Manchester: Manchester University Press, 1990. P. 100.

²⁴ *Niemann*. Gottlieb Daimler... P. 249–264.

²⁵ *Ibid*. P. 187.

²⁶ *Siebertz*, P. Gottlieb Daimler: ein Revolutionär der Technik. Berlin: J. F. Lehmann, 1942. S. 234.

²⁷ *Ibid*. P. 234.

Однако объединение с компанией «Газмоторен-фабрик Дойц» так и не удалось. Ее директор Карл Ойген Ланген (*Carl Eugen Langen*) от него в последний момент отказался.

Необходимо отметить, что в 1894 г. ДМГ за 66 666 немецких марок выкупила у Даймлера акции и права на использование всех его патентов. Всего с 1882 г. и до момента увольнения из ДМГ (1894) Даймлер зарегистрировал в германском патентном ведомстве 12 изобретений. Среди них были: четыре патента на ДВС (№ 28022, 28243, 34926, 50839), к которым было много претензий со стороны других компаний, обвинявших Даймлера в плагиате (эти ДВС из-за их примитивности с 1894 г. не производились); четыре патента (№ 26007, 39367, 46779, 57203) на устройства, служащие для передачи вращения от коленчатого вала ДВС к рабочим органам других машин и механизмов (к гребному валу моторной лодки, к валу водяного насоса пожарной машины, к колесам локомотива); один патент на «протомотоцикл» (№ 36423); один на испарительный карбюратор (№ 36811); один на устройство для утилизации выхлопных газов и перекачки жидкостей (№ 43554) и один на устройство для частичного использования отработавших газов (№ 44526).

Эти же изобретения были запатентованы Даймлером и в других странах, в частности, в США (патенты № 313922, 313923, 334109, 347160, 349983, 355594, 361931, 376638, 4181120) и во Франции (патенты № 151246, 159759, 168279, 171261, 179236, 187828, 199024). Необходимо отметить, что все изобретения Даймлера не имели особой новизны. Они являлись усовершенствованиями уже известных конструкций и методов.

В конце 1895 г. Даймлер неожиданно вновь появился в компании ДМГ. Это появление связано с именем английского промышленника Фредерика Ричарда Симмса (*Fredrick Richard Simms*), на личности которого необходимо остановиться более подробно.

Симмс родился в Гамбурге. Образование получил в Германии и Лондоне. В 1889 г. он познакомился с Даймлером, который показал ему разработанные им двигатели для моторных лодок. Двигатели Симмсу понравились, и он решил стать агентом Даймлера по их реализации в Англии.

В феврале 1891 г. Симмс написал письмо своему адвокату Альфреду Хендриксу (*Alfred Hendriks*), в котором сообщил, что собирается открыть в Англии компанию по продаже морских двигателей Даймлера, и попросил его подготовить необходимые документы. Позже, в том же месяце, Симмс приобрел и лицензионные права на использование британских патентов Даймлера в Англии. Первым двигателем, который Симмс приобрел у Даймлера, был двигатель мощностью в 1 л.с.

В июне 1891 г. Симмс арендовал на Лиденхолл-стрит, 49 в Лондоне помещение и вместе с Хендриксом зарегистрировал консалтинговую инженерную компанию «Симмс и Ко.» (*Simms & Co.*). С этого момента он начал импортировать в Англию двигатели Даймлера, пытаясь создать им положительный имидж среди своих земляков. Для рекламы двигателей Симмс купил лодку и установил на ней один из приобретенных у Даймлера двигателей. Лодка получила название «Каннштатт».

Механик Симмса Йохан ван Толл (*Johan van Toll*) катал на ней потенциальных покупателей.

В 1893 г. Симмс обнаружил, что его деловой партнер Хендрикс обманул его, присвоив значительную сумму денег. Разорвав с ним отношения, Симмс заключил новый контракт на право использования патентов Даймлера в Англии и ее колониях и 26 мая 1893 г. основал компанию «Даймлер мотор синдикат» (*Daimler Motor Syndicate*) для коммерциализации патентов Даймлера. Симмс взялся представлять интересы Даймлера с помощью «Симмс и Ко.». Капитал компании составил 6000 фунтов стерлингов. В состав этой небольшой компании кроме Симмса, который был исполнительным директором, вошли Роберт Грей (*Robert Gray*) (двоюродный брат Симмса) и Тео Васмер (*Theo Vasmer*) в качестве директоров, Йохан ван Толл в качестве главного инженера, Эбенезер Тонкин (*Ebenezer Tonkin*) в качестве секретаря компании и Д. Т. Пирс (*J. T. Pearse*) в качестве помощника инженера. Для осуществления своей деятельности компания арендовала помещение в районе лондонской железнодорожной станции Путни-бридж²⁸.

В этот период Симмс в основном занимался реализацией и маркетингом двигателей Даймлера для моторных лодок. Рекламирывать и продавать автомобили в Англии не имело смысла, поскольку в это время все еще продолжал действовать так называемый «закон о красном флаге». Он был принят парламентом Англии в 1865 г. и стал серьезной преградой для развития паромобилей. Против «паровиков» ополчились процветающие в то время конные компании и владельцы дорог. Не каждая мостовая могла выдерживать паровой экипаж с тяжелым котлом, а лошади при виде грохочущего и извергающего пары экипажа пугались и становились неуправляемыми. Согласно закону о красном флаге, перед каждой самоходной (безлошадной) каретой не ближе 60 ярдов (55 метров) должен был идти человек с красным флагом (днем) и красным фонарем (ночью) и предупреждать пешеходов об опасности. При этом на самоходном экипаже должны были находиться два водителя. В городе самоходный экипаж имел право двигаться со скоростью не более 2 миль/ч (3,2 км/ч), а за городом — 4 миль/ч (6,4 км/ч). Этим законом основные преимущества паромобилей перед конными экипажами были практически уничтожены.

20 декабря 1894 г. Симмс из-за разногласий с компаньонами ушел в отставку с поста управляющего директора «Симмс и Ко.» и уехал в Германию. Вместо него в течение нескольких месяцев обязанности управляющего директора исполнял Томас Инстон (*Thomas Instone*), а затем Эдвард Аткинсон (*Edward Atkinson*).

9 апреля 1895 г. Симмс вернулся в компанию в качестве управляющего директора и предложил компаньонам вместо перепродажи двигателей Даймлера заняться их производством, а также изготовлением автомобилей. На заседании совета директоров было принято решение уполномочить Симмса принять все необходимые меры для подготовки к формированию

²⁸ Daimler Motor Syndicate // http://www.gracesguide.co.uk/Daimler_Motor_Syndicate.

компании «Даймлер мотор компани» с капиталом в пределах от 50 000 до 100 000 фунтов стерлингов. Для выполнения постановления совета директоров Симмс решил сделать в Англии презентацию автомобиля с двигателем, построенным по патентам Даймлера. Тем самым он хотел создать двигателям Даймлера рекламу и надеялся, что она вызовет у граждан Британии желание их покупать. Поскольку в это время немецкая ДМГ не выпускала автомобилей по патентам Даймлера, а сам он находился на пенсии, Симмс решил завезти автомобиль из Франции. В это время французская компания «Панар э Левассор» (*Panhard & Levassor*) выпускала автомобили собственной конструкции якобы с двигателями Даймлера (на самом деле двигатели были также ее конструкции, несмотря на то что назывались даймлеровскими). Это было связано с тем, что Даймлер в 1889 г. при подписании контракта с «Панар э Левассор», поставил ей условие: все двигатели, изготовленные компанией, даже двигатели ее собственной модификации, должны называться его именем.

Автомобиль «Панар э Левассор» для «Симмс и Ко.» был закуплен и ввезен в Англию в июле 1895 г. другом Симмса бароном Эвелином Эллисом (*Evelyn Ellis*). Когда Эллис привез поездом автомобиль на станцию Мичлдевер, к нему присоединился Симмс, и они вдвоем, как того требовал закон о красном флаге, начали путешествие из Мичлдевера в Дэтчет. На место назначения они прибыли 6 июля и начали презентацию автомобиля.

Как отмечают английские историки, презентация удалась и многие богатые граждане захотели купить аналогичные автомобили. Были получены более 80 заказов на автомобили, а также много предложений на изготовление двигателей и приобретение лицензий.

Решение Симмса заняться производством двигателей и автомобилей по патентам Даймлера в Англии было рискованным и авантюрным. Симмс прекрасно знал, что двигатели Даймлера из-за их несовершенства не пользуются спросом даже на рынке в Германии. Знал он и то, что компания ДМГ с самого начала своего существования выпускала автомобили не конструкции Даймлера, а конструкции Шрёдтера, который с 1890 по 1895 г. был директором этой компании. Но и автомобили Шрёдтера с новыми керосиновыми двигателями, разработанными им, не пользовались спросом. В 1893 г. было продано два автомобиля, а в 1894 г. — всего один. Он также знал, что с 1894 г. ДМГ постоянно находилась на грани банкротства.

Не пользовались спросом двигатели Даймлера и в Америке, где в январе 1889 г. по инициативе Даймлера успешный производитель фортепиано Стинвей открыл «Даймлер мотор компани». В 1895 г. она также находилась на грани банкротства.

Получив в середине 1895 г. много заказов на автомобили (во время презентации автомобиля «Панар э Левассор»), Симмс вынужден был решать проблему, где изготавливать двигатели и автомобили по патентам Даймлера. Ему на ум пришла идея «реанимировать» Даймлера и Майбаха в компании ДМГ и начать производство автомобилей для Англии там. Для этого, вероятно, в августе-сентябре 1895 г. Симмс поехал в Германию к собственникам ДМГ — Дуттенхоферу и Лоренцу. Он сообщил им, что его партнеры

по бизнесу хотят создать в Англии компанию, аналогичную ДМГ, с использованием ее патентов и патентов Даймлера. Что они также согласны импортировать в Англию автомобили и двигатели, построенные ДМГ. Но при этом у них есть условие: Дуттенхофер и Лоренц должны принять на работу в ДМГ Даймлера и Майбаха. Для того чтобы Дуттенхофер и Лоренц согласились на это условие, Симмс предложил им 350 000 немецких марок за новый контракт с Даймлером и за патент на новый двигатель, который компания ДМГ начала производить с 1895 г. С большим трудом Симмсу удалось уговорить Дуттенхофера и Лоренца принять это предложение. Договоренность была достигнута, как пишут немецкие историки, благодаря значительной сумме денег, заплаченных Симмсом ДМГ, и за счет согласия Даймлера не претендовать на дивиденды от продажи автомобилей в Англии. Этому также способствовала нестабильная экономическая ситуация компании ДМГ в то время.

Роберт Дик отмечал:

В декабре 1895 г. Даймлер писал Левассору: «То, что английский синдикат заплатил 17 500 фунтов стерлингов за мой новый контракт с Дуттенхофером и Лоренцем, справедливо. Это умный ход со стороны Дуттенхофера. Отныне лицензионные сборы полетят к денежкам ДМГ»²⁹.

В приведенной цитате имеется одна неточность: синдикат заплатил не 17 500 фунтов стерлингов, а 18 50. Причем заплатил не за новый контракт Даймлера, а за патент на новый двигатель, принадлежащий ДМГ. Об этом сообщил журнал «Статист» от 21 ноября 1896 г.:

Патентные права на новый двигатель, принадлежащие компании ДМГ, проданы за 18 750 фунтов стерлингов синдикату, который может их использовать на территории Соединенного Королевства и его колоний (за исключением Канады)³⁰.

После возвращения из Германии, в начале октября 1895 г., к Симмсу неожиданно пришел адвокат Б. Б. Ван Прээг (*B. B. Van Praagh*) и предложил ему за патенты Даймлера 25 000 фунтов стерлингов. Вот что об этом писал Сент-Джон С. Никсон:

Осенью в кабинет Симмса пришел адвокат Б. Б. Ван Прээг. Он пояснил, что представляет частный синдикат, состоящий из Эрнеста Т. Хули (*Ernest T. Hooley*), Мартина Д. Рукера (*Martin D. Rucker*) и Гарри Дж. Лоусона (*Harry J. Lawson*), которые хотят приобрести британские патентные права на двигатели Даймлера. Он предложил Симмсу 25 000 фунтов стерлингов и сказал, что готов выдать чек на 15 000 фунтов стерлингов прямо сейчас. Понимая, что такое спонтанное предложение не может быть принято или отвергнуто в течение пяти минут, Симмс ответил, что он поставит этот вопрос перед своими директорами. После определенных переговоров было решено, что закупочная цена составит 35 000 фунтов стерлингов и в нее войдут активы

²⁹ *Dick, R. Mercedes and Auto Racing in the Belle Epoque, 1895–1915. Jefferson, NC; London: McFarland, 2005. P. 22.*

³⁰ *Motor Finance // The Statist: A Journal of Practical Finance and Trade. 1896. Vol. 38. P. 768.*

компании «Даймлер мотор синдикат». При этом оговаривалось, что 15 000 фунтов стерлингов должны быть выплачены на счет сразу, и они будут аннулированы, если вся сумма не будет оплачена в течение установленного периода. Сделка была завершена, после чего господа Хули, Рукер и Лоусон сформировали компанию «Бритиш мотор синдикат» (*British Motor Syndicate*) и патенты Даймлера, и другие активы были должным образом ей переданы. Компания «Даймлер мотор синдикат» заплатила 18 750 фунтов стерлингов за эти патентные права, а сам Симмс по этой трансакции был обратно включен в исходный состав акционеров со всем своим капиталом плюс с дополнительными 200 % дивидендов! За такую щедрость коллеги подарили ему великолепную серебряную чашу. Отныне новообразованная компания «Бритиш мотор синдикат» была вольна делать с правами на патенты Даймлера все, что ей было угодно ³¹.

Хочется отметить, что Симмс, продав 24 октября 1895 г. свой бизнес Лоусону за 35 000 фунтов стерлингов, заработал на этой сделке очень крупную сумму денег. В 1895 г. курс английского фунта стерлингов по отношению к немецкой марке составлял 1:18,667. За 1 английский фунт стерлингов в 1895 г. давали 7,3222 грамм чистого золота, а за 1 немецкую марку – 0,3922 грамм. Получается, что Лоусон заплатил Симмсу за устаревшие патенты Даймлера 653 345 немецких марок. При этом хочу отметить, что в 1894 г., когда Даймлера увольняли из ДМГ, она выкупила его акции и права на использование патентов за 66 666 немецких марок. Сравните цифры 653 345 и 66 666 – разница ошутимая.

После того как Симмс продал свою компанию Лоусону, в начале 1896 г. он вошел в состав совета директоров немецкой компании ДМГ и одновременно стал инженером-консультантом английской компании «Даймлер мотор компани». Кстати, Даймлер также стал одним из консультантов этой английской компании.

Здесь целесообразно кратко остановиться на личности Гарри Лоусона, который был первым председателем «Даймлер мотор компани». Он вошел в историю Англии не только как один из пионеров автомобилестроения, но и как один из самых известных мошенников того времени. Желая быстро разбогатеть, Лоусон попытался монополизировать всю британскую автомобильную промышленность за счет приобретения зарубежных патентов. В ноябре 1895 г. он создал «Бритиш мотор синдикат» с первоначальным капиталом в 150 000 фунтов стерлингов. Кроме активов «Даймлер мотор синдикат» он приобрел также эксклюзивные британские права на производство автомобилей «Де Дион – Болли» (*De Dion – Bollee*) и мотоциклов компании «Хамбер байкicl компани» (*Humber Bicycle Company*). За астрономическую сумму (100 000 фунтов стерлингов) купил эксклюзивные права на изготовление, как оказалось, неработоспособных мотоциклов у американца Эдварда Джоэля Пеннингтона (*Edward Joel Pennington*), который также считается одним из самых известных мошенников Америки.

³¹ *Nixon, St. John C. Daimler, 1896–1946: A Record of Fifty Years of the Daimler Company. London: G. T. Foulis, 1948. P. 28.*

В начале 1896 г. созданный Лоусоном «Бритиш мотор синдикат» развернул активную рекламную кампанию. В рекламном проспекте синдиката говорилось, что он был «предназначен стать родоначальником всех начинающихся продаж безлошадных карет»³². При этом в рекламе было запугивающее предостережение, что никто не имеет права производить или использовать в Англии любые последние и успешные модели автомобилей без предварительной покупки лицензии или выплаты роялти синдикату. В рекламе синдикат призывал граждан Англии покупать его акции, обещая им высокие дивиденды.

Вся эта реклама была блефом. Достичь успехов в производстве автомобилей и двигателей Лоусон не мог, так как приобретал у компаний и изобретателей в основном ранние, уже устаревшие патенты. Тем более что в то время уже началось стремительное развитие автомобилестроения, и на рынке стали появляться совершенно новые и более перспективные конструкции двигателей и автомобилей. Но Лоусона это не волновало. У него была цель — разбогатеть любым способом. Достичь этого он решил за счет обмана своих сограждан.

Под эгидой «Бритиш мотор синдикат» Лоусон 17 января 1896 г. создал дочернюю «Даймлер мотор компани», а позже «Бритиш мотор компани» (*British Motor Company*), «Бритиш мотор трекшн компани» (*British Motor Traction Company*), «Грейт хорслесс керридж компани» (*Great Horseless Carriage Company*) и «Мотор мануфекчуринг компани» (*Motor Manufacturing Company*). С целью сокрытия своих махинаций Лоусон стал перебрасывать крупные суммы денег из одной компании в другую. За счет этого многие инвесторы не смогли получить свои средства обратно.

В 1896 г. многие газеты Британии подвергли резкой критике предложение «Бритиш мотор синдикат» покупать его акции. В частности, «Пэлл Мэлл газетт» (*Pall Mall Gazette*) советовала гражданам не покупать акции синдиката на том основании, что патенты, приобретенные Лоусоном, касаются лишь модификаций двигателя Отто, а прибыли и права собственности синдиката распределяются среди других компаний, таких как «Даймлер мотор компани» и «Грейт хорслесс керридж компани»³³. Тем не менее благодаря рекламной кампании Лоусон нашел много доверчивых богатых простаков, которые решились купить акции и, кроме того, заказать большое количество несуществующих транспортных средств. За счет наивных граждан капитал «Бритиш мотор синдикат» в мае 1896 г. вырос до 1 млн фунтов стерлингов³⁴.

Необходимо отметить, что как только имя Даймлера после его отставки из ДМГ вновь появилось в немецкой и английской печати, многие

³² Richardson, K. The British Motor Industry 1896–1939. London: The Macmillan Press, 1977. P. 17.

³³ British Motor Syndicate // http://www.gracesguide.co.uk/British_Motor_Syndicate.

³⁴ Motor Finance // The Statist: A Journal of Practical Finance and Trade. 1896. Vol. 38. P. 768.

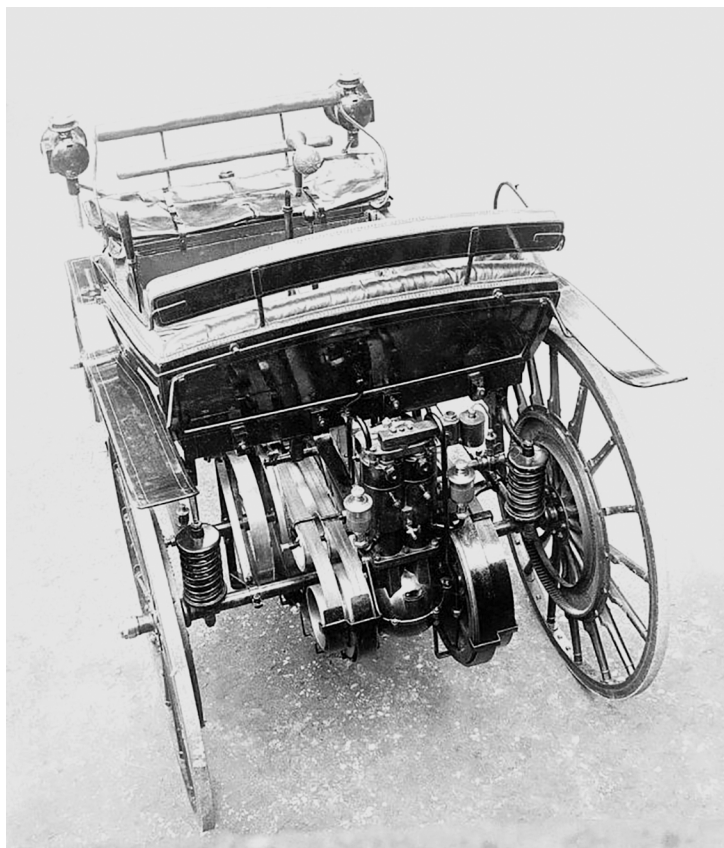


Рис. 6. Автомобиль «Рименваген»

компании, в частности, немецкая компания «Гроб» (*Grob*)³⁵ и «Газмоторен-фабрик Дойц» обратились снова в суды с требованиями аннулировать ряд патентов Даймлера. Это обстоятельство негативно отразилось на деятельности «Бритиш мотор синдикат». Решением суда ему временно было запрещено использовать патенты Даймлера.

Все компании Лоусона быстро прогорели. Первым в 1897 г. обанкротился «Бритиш мотор синдикат». В этом же году неприятности возникли и у «Даймлер мотор компани». Ее акции резко упали, и акционеры потребовали созвать внеочередное собрание. На нем руководство компании, которое допустило много ошибок, в частности, приобрело устаревшие патенты Даймлера, «которые не стоят ни цента»³⁶, было подвергнуто резкой критике. На момент проведения собрания

³⁵ Decision of the Highest Courts in Germany // <http://www.gracesguide.co.uk/images/8/8e/Im18980507AC-BMC.jpg>.

³⁶ Daimler: 1897 Extraordinary General Meeting // http://www.gracesguide.co.uk/Daimler:_1897_Extraordinary_General_meeting

«Даймлер мотор компани» имела долг за лицензии в размере 40 000 фунтов стерлингов³⁷.

Лоусон и Симмс быстро поняли, что на основании устаревших патентов Даймлера им не удастся добиться успеха, и в 1897 г. покинули «Даймлер мотор компани». После ухода Лоусона она в течение многих лет была вынуждена бороться за выживание. Однако ей это не удалось, и в 1910 г. она была поглощена оружейной «Бирмингем смол армс компани» (*Birmingham Small Arms Company*). Кстати, Лоусон в 1904 г. был приговорен к одному году каторжных работ за мошенничество, а общественность Британии, наученная горьким опытом, перестала инвестировать в автомобильную промышленность.

Согласно информации современных немецких историков³⁸, после возвращения в компанию ДМГ Даймлер и Майбах приступили к выпуску автомобилей «Рименваген» (*Riemenwagen*, автомобиль с ременной передачей) (рис. 6) с новыми двигателями под названием «Феникс» (*Phönix*). Якобы эти двигатели были разработаны Майбахом в 1893 г. в отеле «Герман». Эта информация не соответствует действительности. Во-первых, сам Майбах никогда не говорил о том, что является создателем «Феникса». Если бы он действительно создал этот двигатель, то сообщил бы об этом общественности. Ведь в 1918 г. Майбах не постеснялся сделать сенсационное сообщение о том, что создателем высокоскоростных ДВС был не Даймлер, а он. Во-вторых, двигатель с таким наименованием первой выпустила французская компания «Панар э Левассор» в 1895 г. Об этом, в частности, в 1896 г. сообщило издание «Л'иллюстрасьон: журнал юниверсель». Прочитав фрагмент из этого журнала:

Мы опишем абсолютно новые типы двигателей. В порядке идей начнем с двигателя «Феникс» господ Панара и Левассора, превосходного двигателя, со слов тех, кто в течение шести месяцев имел возможность наслаждаться его преимуществами. Прежний Даймлер имел два цилиндра, расположенных поперек автомобиля, и каждый из них был наклонен к вертикальной оси под углом 17 градусов. Два вертикальных параллельных цилиндра АА' «Феникса» расположены вдоль автомобиля [...] Подавляющее превосходство двигателя «Феникс» над двигателем Даймлера заключается в его меньшем объеме и особенно в его меньшем весе, обеспечивающем тем самым более легкий вес автомобиля. Вес двигателя «Феникс» мощностью в 1,2 л.с. не превышает 82 кг, а вес двигателя Даймлера аналогичной мощности составляет 150 кг. Кроме того, все его органы полностью доступны, что крайне важно³⁹.

В-третьих, в 1896 г. (уже при Даймлере и Майбахе), когда ДМГ принимала участие в выставке в Штутгарте, ни один из ее двигателей не имел названия «Феникс». На рис. 7 показан чертеж двухцилиндрового бензинового двигателя для моторных лодок, взятый из издания «Динглес политехнический журнал», в котором описываются конструкции всех двигателей, представленных ДМГ на выставке в Штутгарте. В комментарии к этому двухцилиндровому двигателю говорится, что в его конструкции

³⁷ Ibid.

³⁸ Seiffert. *Die Ära Gottlieb Daimlers...* S. 149.

³⁹ Meyan, P. *Automobilisme // L'illustration: journal universel*. 1896. Vol. 108. P. 446–447.

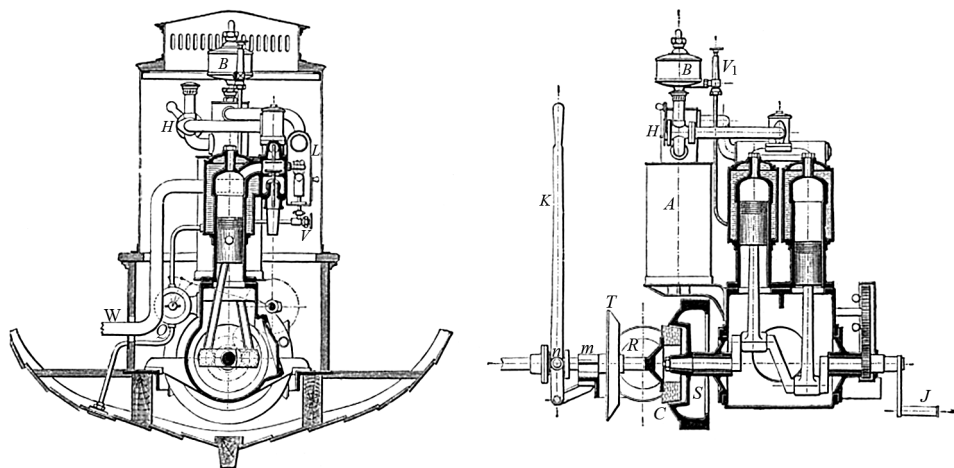


Рис. 7. Двухцилиндровый бензиновый двигатель для моторных лодок

новым, по сравнению с предыдущей конструкцией, является только расположение бензобака и способ подачи топлива в двигатель. Вот фрагмент из журнала:

Лодка имеет длину 6 м и ширину 1,4 м. Она функционирует на двухцилиндровом бензиновом двигателе, который при 600 об/мин достигает мощности 2 л.с. и может разогнаться до скорости 12 км/час. На рисунках показана лодка с малым двигателем в поперечном и продольном сечениях. Конструкции компании ДМГ достаточно хорошо известны, однако новым и интересным является расположение бензобака и способ, с помощью которого топливо подается к машине ⁴⁰.

Далее описывается конструкция нового бензобака и способ подачи топлива в двигатель. При этом приводится чертеж из так называемого «малого германского патента» DRGM № 27525, зарегистрированного компанией ДМГ в 1895 г.

Здесь необходимо дать некоторые пояснения. Свидетельство *DRGM* (*Deutsches Reichsgebrauchsmuster*, полезные модели Германской империи) выдавалось на конструкции не изобретений, а полезных моделей, что-то вроде рационализаторских предложений (незначительных усовершенствований уже известных конструкций). *DRGM* было введено в Германии в 1891 г. и выдавалось сроком на три года. Его называли патентом для бедных и потешались над тем, что многие производители не могли позволить себе сборы, необходимые для регистрации полного патента *DRP* (*Deutsches Reichspatent*, патент Германской империи). Необходимо иметь в виду, что немецкий патентный регистрационный сбор был в 2,5 раза больше, чем в Англии, и в 36 раз больше, чем в Америке. Кстати, полный немецкий

⁴⁰ *Schmitthenner, C. Die Gas- und Erdölmaschinen der Elektrizitäts- und Kunstgewerbeausstellung in Stuttgart 1896 // Dingler's polytechnisches Journal. 1896. Bd. 301. H. 9. P. 207.*

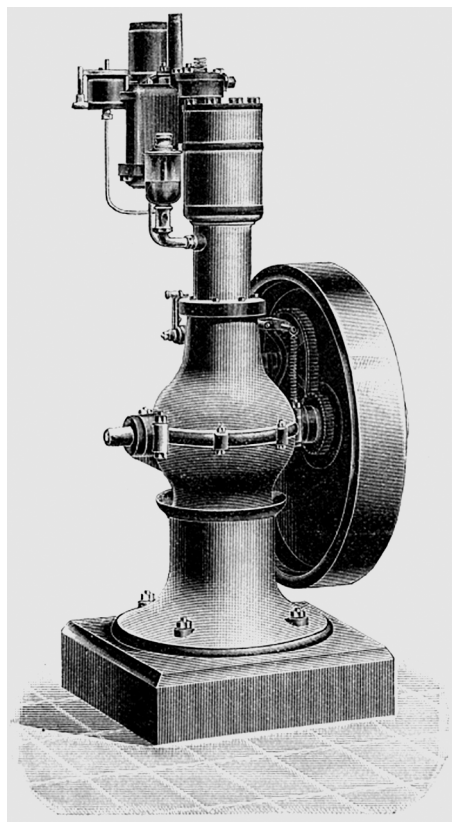


Рис. 8. Стационарный двигатель модели «N»

имперский патент выдавался сроком на 15 лет.

Из информации, опубликованной в «Динглерс политехнишес журнал», следует, что двухцилиндровый бензиновый двигатель 1896 г. отличался от двигателя Шрёдтера 1895 г. только новым способом подачи топлива в двигатель. Кстати, такой способ (за счет давления сжатого воздуха, а не самотеком) еще в 1894 г. использовал российский инженер Б. Г. Луцкий на своем «батарейном» двигателе. На этот факт обратил внимание известный историк автомобилестроения В. И. Дубовской⁴¹.

Необходимо отметить очень интересный и малоизвестный факт о том, что полезная модель № 27525, зарегистрированная от имени ДМГ в Германии, в 1896 г. была запатентована и в Англии в виде изобретения. При этом патент здесь был оформлен не на ДМГ, а на Симмса — друга Майбаха. Это патент № 7940 от 16 мая 1896 г. под названием «Усовершенствования, касающиеся нефтяных горелок для отопления» (*Improvements in or in Connection with Petroleum Burners for Heating Purposes*).

В нем под заголовком названия изобретения в скобках написано: «...направлено из-за рубежа инженером Уильямом Майбахом из Каннштатта, Вюртемберг, Германия». Этот факт интересен тем, что Майбах не имел права этого делать, так как аналогичное изобретение в виде полезной модели уже было зарегистрировано в Германии компанией ДМГ, а не Симмсом. Тем не менее Майбах втайне от компании ДМГ и, вероятно, даже от Даймлера отправил спецификацию изобретения Симмсу с целью получения патента в Англии. Впоследствии Майбах с Симмсом продали его «Бритиш мотор синдикат», заработав при этом крупную сумму. Желая подзаработать, Майбах в этом же 1896 г. направил спецификацию другого изобретения под названием «Усовершенствования в переносных двигателях» (*Improvements in Portable Engines*) уже не Симмсу, а прямо в «Бритиш мотор синдикат». И тот запатентовал его от своего имени в Англии под № 12337. При этом необходимо отметить, что это изобретение также уже было запатентовано от имени компании ДМГ в ряде стран, в частности, в Швейцарии (патент № 12585) и Дании (патент № 1020).

⁴¹ Дубовской В. И. Автомобили и мотоциклы России (1896–1917 гг.). М.: Транспорт, 1994. С. 68.

Далее в журнале приводится описание и фотография одноцилиндрового нефтяного стационарного двигателя (рис. 8). Этот двигатель назван новой моделью «N», но не «Фениксом».

Вот фрагмент из журнала:

Новым в модели «N» является использование маховика для охлаждения цилиндра (DRP № 70260) [...] Картер полностью закрыт, так что зловонные газы не могут выходить наружу. Кроме того, раскаленная трубка нефтяной горелки (DRGM № 38827) тщательно отрегулирована с целью устранения неприятного запаха. Мощность двигателя при 540 об/мин составляет 2,64 л. с. При этом потребление нефти, включая расход на горелку, по данным компании составляет всего 0,35 кг в течение 1 часа. Горелка потребляет лишь 56 г в час ⁴².

В этом стационарном двигателе новым было использование нефтяной горелки, зарегистрированной в виде полезной модели DRGM № 38827, и маховика для охлаждения цилиндра, запатентованного в германском патентном ведомстве под № 70260. Этот патент был выдан на имя Майбаха 13 сентября 1892 г. и имел название «Устройство для охлаждения жидкости в двигателях и компрессорах» (*Vorrichtung zur Kühlflüssigkeit für Kraftmaschinen und Kompressoren*). В этом изобретении для охлаждения воды использовался вращающийся маховик, который позволял эффективно охлаждать двигатель мощностью до 4 л.с. Изобретение предназначалось в основном для использования в стационарных и судовых двигателях.

В конце статьи, посвященной экспонатам компании ДМГ, сказано, что на выставке также был представлен четырехместный автомобиль, который имел вертикальный двухцилиндровый бензиновый двигатель весом 100 кг. При 720 об/мин он развивал мощность до 3,7 л.с. и разгонял автомобиль до скорости 28 км/час.

Что касается автомобиля «Рименваген», то в нем использовались следующие новые изобретения, оформленные на имя Майбаха в германском патентном ведомстве:

- патент № 68492 от 13 сентября 1892 г. «Ременная коробка передач с очередным прижатием натяжного ролика» (*Riem- oder Seilwechselgetriebe mit abwechselnd angeordneten Spannrollen*);

- патент № 70577 от 13 сентября 1892 г. «Устройство для ременного или кабельного включения промежуточного натяжного ролика» (*Einrichtung zur Riem- oder Seilaus- und Einrückung mittelst Spannrollen*);

- патент № 85945 от 2 июня 1895 г. «Отключаемые фрикционные диски коробки передач» (*Ausrückbares Reibrädergetriebe*);

- патент № 75069 от 13 сентября 1892 г. «Пружинная установка приводного устройства моторных транспортных средств» (*Federnde Lagerung der Antrieb-Vorrichtung von Motor-Fahrzeugen*).

Изобретения, запатентованные в Германии под № 68492, 70577 и 85945 были зарегистрированы в классе № 47 (машинные элементы) и предназначались для использования в общем машиностроении. Эти изобретения Даймлер и Майбах решили использовать и на автомобилях для передачи

⁴² Schmitthenner. Die Gas- und Erdölmaschinen... P. 208.

мощности от коробки передач к оси колес. Однако это решение — заменить цепную передачу Шрёдтера на ременную — было ошибочным. Хотя при небольших скоростях ременная передача и обеспечивала плавность хода, ее применение с учетом перспективы было шагом назад. Через год ДМГ отказалась от ременного привода и снова перешла к цепному.

Изобретение, запатентованное под № 75069, было предназначено для использования на автомобилях с задним расположением двигателя. С 1897 г., после того как ДМГ перешла на производство автомобилей с передним расположением двигателя, это изобретение не использовалось.

В конце 1896 г. в двигателях, устанавливаемых на автомобили «Рименваген», стали использоваться карбюраторы с распылительной форсункой и поплавковой камерой. Они были запатентованы в 1893 г. на имя Майбаха только в Англии и во Франции, но не в Германии. Это, по мнению автора, было связано с тем, что Даймлер в 1893 г. уже понимал, что у него нет перспектив в ДМГ, да и в других немецких компаниях, и поэтому решил сосредоточиться на продаже лицензий в других странах. Английские патенты имели название «Улучшения в методе получения взрывной смеси в углеводородных двигателях» (*Improvements in the Method of Producing the Explosive Mixture in Hydrocarbon Engines*, № 16072 от 25 августа 1893 г.) и «Улучшения в методе воспламенения взрывной смеси в углеводородных двигателях» (*Improvements in the Method of Igniting the Explosive Mixture of Hydrocarbon Engines*, № 16985 от 14 октября 1893 г.).

Многие историки ошибочно считают, что первый карбюратор с распылительной форсункой и поплавковой камерой был изобретен Майбахом. В действительности карбюратор такого типа на полгода раньше Майбаха, 11 февраля 1893 г., изобрели и запатентовали в Австро-Венгрии известные венгерские изобретатели Донат Банки (*Donat Banki*) и Янош Чонка (*János Csonka*)⁴³. Распылительный карбюратор с жиклером был наиболее важной частью их изобретения под названием «Инновации в нефтяных двигателях»⁴⁴. А еще раньше, в 1887 г., распылительный карбюратор был запатентован в Германии российским изобретателем Б. Г. Луцким (патент № 42290 от 21 июня 1887 г.). Кстати, патенты Майбаха на распылительный карбюратор позднее были аннулированы в Англии как не имеющие новизны.

В целом с приходом Даймлера и Майбаха в ДМГ ее финансовое положение не улучшилось. Автомобили «Рименваген» не пользовались спросом. В 1896 г. их было продано всего 24. Для сравнения: в 1896 г. компания «Бенц и Ко.» (*Benz & Co.*) продала 181 автомобиль, а французская «Пежо» (*Peugeot*) — 92.

В конце 1896 г. Дуттенхофер и Лоренц поняли, что изготовление автомобилей с ременной передачей не принесет успеха. Кроме того, они увидели плачевный результат деятельности английской «Даймлер мотор компании», которая пыталась наладить производство автомобилей и двигателей

⁴³ *Terplán, S. Vor 75 Jahren entstand der Karburator als Erfindung von Donát Bánki und János Csonka // Acta technica. 1969. Vol. 66. P. 407–412.*

⁴⁴ *Art nouveau i Central Europa: Bratislava-Budapest-Krakow-Prag-Wien / B. Scavenius (ed.). København: Kunstforeningen, 1996. P. 34.*

на базе устаревших патентов Даймлера. В этой связи они решили основать в Берлине крупный консорциум, который не только бы занимался изготовлением легковых автомобилей и небольших стационарных ДВС для малого бизнеса, но и освоил бы выпуск широкой гаммы продукции, прежде всего грузовых автомобилей с ДВС, автомобилей и автобусов с электрическим приводом, локомобилей для сельского хозяйства, двигателей для промышленности и транспорта и т. д. Всю эту продукцию они планировали изготавливать на базе последних и самых перспективных разработок и изобретений ведущих конструкторов и компаний не только Германии, но и Европы и Америки. Такой консорциум под названием «Альгемайне моторваген-гезельшафт» (*Allgemeine Motorwagen-Gesellschaft*, АМГ) был создан 15 марта 1897 г. на базе компании «Ад. Альтман и Ко.» (*Ad. Altmann & Co.*). Сразу же после его основания с целью расширения производственной базы в пригороде Берлина Мариенфельде началось строительство нового огромного завода. 3 ноября 1898 г. «Альгемайне моторваген-гезельшафт» был преобразован в консорциум «Моторфарцойг унд моторенфабрик Берлин» (*Motorfahrzeug und Motorenfabrik Berlin*, ММБ). 30 июня 1902 г. на общем собрании акционеров ММБ и компании ДМГ, расположенной в Каннштатте, было принято решение о слиянии этих фирм. Объединенная компания, якобы в целях сохранения традиций, получила название «Даймлер-моторен-гезельшафт» (*Daimler-Motoren-Gesellschaft*).

Основателями консорциума АМГ была группа военных промышленников. В состав руководства консорциума вошли: Макс фон Дуттенхофер, Вильгельм Лоренц, Исидор Лёве (*Isidor Loewe*), Эдуард Арнольд (*Eduard Arnhold*), Генрих Эрхардт (*Heinrich Ehrhardt*), Эмиль Мориц Ратенау (*Emil Moriz Rathenau*), Иоганнес Землер (*Johannes Semler*), Адольф Клозе (*Adolf Klose*), Фредерик Ричард Симмс и Адольф Альтман (*Adolf Altmann*).

В конце 1897 г. в состав совета директоров консорциума АМГ вошел и Б. Г. Луцкий. Руководство консорциума пригласило его к сотрудничеству, так как в то время он уже был одним из самых авторитетных автомобилестроителей Европы, входил в руководящий состав Европейского автомобильного союза и был директором и одним из совладельцев компании «Гезельшафт фюр аутомобильвагенгебау зюстем Луцки» (*Gesellschaft für Automobilwagenbau System Loutzky*). До этого в течение 10 лет Луцкий активно занимался разработкой ДВС и моторизованных транспортных средств в компаниях «Ландес» (*Landes*), «Кёберс айзенверк» (*Koebers Eisenwerk*) и «Машиненгебау-акциен-гезельшафт Нюрнберг» (*Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg*). К моменту прихода Луцкого в консорциум АМГ он уже имел большое количество патентов на изобретения в области ДВС и транспортных средств, в частности, немецкие патенты № 48641, 48902, 57869, 63121, 75776, 81530, 101715, 104770, 104975, 105520, 106168, 106296, 106299, 107071, 111959.

Одновременно с созданием консорциума АМГ руководство компании ДМГ разорвало с Даймлером контракт, который был заключен между ними 8 ноября 1895 г. В день создания АМГ (15 марта 1897 г.) ДМГ заключила с Даймлером новый контракт, в котором его полномочия были существенно сокращены. Это было связано с тем, что вместо того чтобы быть



Рис. 9. Реклама консорциума АМГ

благодарным Дуттенхоферу и Лоренцу за то, что они согласились принять его на работу, Даймлер снова начал проявлять свой несносный характер и амбиции.

Необходимо отметить, что с 1897 г. ДМГ фактически стала филиалом АМГ. Она лишилась права заключать контракты на строительство двигателей и транспортных средств по патентам Даймлера, выдавать лицензии, получать кредиты в банках и т. д. Все финансовые вопросы компании ДМГ решались не в Каннштатте, а в Берлине, в офисе консорциума АМГ. Последний даже выпустил рекламу (рис. 9), информирующую об этом всех потенциальных клиентов, следующего содержания:

«Альгеймайне моторваген-гезельшафт» приобрела у компании «Даймлер-моторен-гезельшафт» эксклюзивное право продавать лицензии третьим лицам на всей территории Германской империи и таможенной территории и, соответственно, заключать контракты на строительство двигателей и транспортных средств по патентам Даймлера и их страхование. Для получения лицензии и, соответственно, страховки необходимо обращаться в «Альгеймайне моторваген-гезельшафт» по адресу: Берлин, улица Университетская, 1.

Необходимо также отметить, что руководили ДМГ в это время Дуттенхофер и Лоренц, которые владели 75 % акций компании. Фактически они же владели и патентами Даймлера еще с 1894 г. Как отмечено выше, в 1894 г. ДМГ выкупила все акции и патенты Даймлера за 66 666 немецких марок. В 1897 г. Дуттенхофер и Лоренц стали одними из основных акционеров консорциума АМГ и от его имени выкупили патенты Даймлера у компании ДМГ. Фактически они выкупили патенты сами у себя. Это было

сделано для того, чтобы сконцентрировать все патенты (не только Даймлера, но и других изобретателей) в одном месте. Дуттенхофер и Лоренц решили сделать центром дальнейшего развития моторостроения и автомобилестроения не Каннштатт, а Берлин.

В начале 1897 г. Клозе и Симмс вышли из состава совета директоров ДМГ и 15 марта того же года вошли в состав совета директоров АМГ. Вышеупомянутый Зиберц писал, что Даймлер был особенно возмущен тем, что два его друга – Клозе и Симмс – предали его и присоединились к консорциуму АМГ⁴⁵.

После заключения нового контракта и до конца своей жизни Даймлер практически не участвовал в деятельности компании ДМГ. Ниман, ссылаясь на найденные в архивах компании «Мерседес-Бенц АГ» заметки Майбаха, пишет, что в течение 1897–1899 гг. Даймлер постоянно настаивал на изменении условий своего контракта. Он перестал заниматься бизнесом, редко появлялся на работе и к тому же запрещал Майбаху и другим конструкторам заниматься инновационными работами и даже планировать их. Ниман писал, цитируя Майбаха:

Даймлер согласился принять должность, но не будет ею заниматься, пока не урегулирует все с Дуттенхофером и Лоренцом [...] Установлена окончательная дата урегулирования – Рождество этого года, в противном случае Даймлер не будет заниматься бизнесом и пойдет своим путем. Встреча Даймлера, Дуттенхофера и Лоренца состоялась в Штутгарте 15 декабря 1898 г. Даймлера сопровождал член совета директоров Ляйббранд (*Leibbrand*), но встреча явно не удовлетворила господина Даймлера, и он со своим адвокатом составил новый договор, и переговоры в настоящее время начинаются заново [...] Такая неопределенность, естественно, негативно влияла на нашу работу. Мы не могли предпринять никаких определенных решений, так как многие вопросы оставались без ответа и создавали весьма плохую атмосферу в компании. Дуттенхофер сказал нам, что Даймлер не знает, чего он хочет, и что правление компании ДМГ обвиняет всех нас в задержках изготовления автомобилей. С одной стороны, мы были виноваты в задержках, а с другой, – он призывал ускорить выход из этой нехорошей ситуации. Все сотрудники компании очень ожидали положительного результата от предстоящей встречи господина Даймлера с Дуттенхофером, и я думаю, что лучше всего было бы, если на этот раз Даймлер уступил. Это было бы праздником для всех нас, но ситуация до сих пор не прояснилась. Господин Даймлер в компании разговаривал только со мной, если ему это было надо, и мне постоянно приходилось буквально выдавливать из него необходимые нам решения. У Даймлера не было времени для бизнеса, он появлялся в компании редко, и если это происходило, то только в конце дня, когда все уже было исчерпано. Надеюсь, что условия изменятся в новом 1899 г., в противном случае будет трудно для меня и г-на Фишера вести бизнес и принимать любую форму ответственности. Господин Даймлер в определенной степени запрещает мне делать любые инновационные работы и даже планировать их. Это заставляет меня подозревать, что г-н Даймлер, возможно, представит свои новые идеи только в том случае, если Дуттенхофер и Лоренц примут его условия. Г-н Даймлер

⁴⁵ Siebertz. Gottlieb Daimler: ein Revolutionär der Technik... S. 234.

недавно несколько раз посещал Лондон и Париж, и сам сообщил нам о различных новых проектах на рынке. Я подозреваю, что он уже принял для себя окончательное решение по новой конструкции автомобиля ⁴⁶.

Далее хочу особо акцентировать внимание на очень важном факте. С момента создания ДМГ (28 ноября 1890 г.) и до конца своей жизни (6 марта 1900 г.) Даймлер не запатентовал в Германии ни одного изобретения. Последний патент был им получен здесь 14 июня 1890 г. В других странах только в конце жизни Даймлер запатентовал несколько изобретений. Это английские патенты № 10257, 7270, 7271, 9026, 9027, 9805 и французские № 279938, 291514, 294429, 294788.

Необходимо отметить, что все вышеуказанные изобретения уже были запатентованы до того, как Даймлер сделал это, от имени ДМГ в других странах, в частности, в Австрии (патент № 20283 от 18 марта 1898 г.), Швейцарии (патенты № 20112 от 21 июля 1899 г. и № 20135 от 24 июля 1899 г.), Германии (патент № 115674 от 14 марта 1899 г.).

Возникает вопрос: кому принадлежит приоритет в создании этих изобретений и имел ли Даймлер вообще право патентовать изобретения, принадлежащие ДМГ, от своего имени? Согласно контрактам, заключенным между Даймлером и ДМГ в ноябре 1895 и марте 1897 г., такого права он не имел.

Кроме того, если учесть, что с 1890 по 1898 г. Даймлер не запатентовал ни одного изобретения и при этом с 1891 и до начала 1896 г., а затем с марта 1897 г. и до конца своей жизни фактически не принимал участия в конструкторской и изобретательской деятельности ДМГ, то возникает вопрос: а правы ли те современные историки и журналисты, которые до сих пор приписывают создание всех изделий компании ДМГ Даймлеру?

Справедливости ради нужно отметить, что не все историки умышленно публиковали неправдивую информацию о Даймлере. Из-за того что в названии компании ДМГ присутствовало его имя, многие из них не могли разобраться в вопросе: какие конструкции и изобретения созданы компанией ДМГ, а какие человеком по имени Даймлер. Чтобы не запутаться они стали все изделия, выпускаемые компанией ДМГ, называть именем Даймлера. Кроме того, как отмечено в предыдущей статье, раньше был девиз: писать о Даймлере «лучший или ничего» (Адлер Моос). Из-за такого подхода многие изделия, к созданию которых Даймлер не имел никакого отношения, ошибочно были названы его именем. Причем даже те, которые были созданы и изготовлены по патентам других изобретателей и компаний, в частности, по патентам Луцкого. Так, например, в 1901 г. на соревнованиях в Ливерпуле два грузовика, изготовленных в консорциуме ММБ по патентам Луцкого, были удостоены золотых медалей. Английские газеты и журналы писали ⁴⁷, что эти грузовики были построены компанией «Милнс — Даймлер» (*Milnes — Daimler*). По этому поводу берлинский консорциум ММБ счел необходимым выступить в журнале «Моторваген»

⁴⁶ *Niemann, H.* Wilhelm Maybach, König der Konstrukteure: zum 150. Geburtstag. Stuttgart: Motorbuch-Verlag, 1995. S. 106.

⁴⁷ A Daimler-Milnes Lorry // *The Tramway and Railway World*. 1901. Vol. 10. P. 431.

с заявлением, в котором говорилось, что грузовики не были построены в Англии и что «их название автомобилями “Даймлер” неверно»⁴⁸. Далее в заявлении было сказано, что грузовики изготовлены на заводе в Мариенфельде и являются его собственными разработками.

О том, что грузовики производились по патентам Б. Г. Луцкого, после длительного молчания наконец-то сообщила и компания «Мерседес-Бенц АГ». На официальном сайте компании в настоящее время представлена фотография, на которой Луцкий представляет российскому императору Николаю II и группе официальных лиц пятитонный грузовик с двухцилиндровым двигателем «Феникс» мощностью 10 л.с. Она была сделана 30 апреля 1901 г. в Санкт-Петербурге. В комментарии к этой фотографии говорится:

На фотографии 1903 года, опубликованной в венской «Альгемайне аутомобиль-цайтунг» (*Allgemeine Automobil-Zeitung*), инженер Борис Луцкий объясняет царю конструкцию автомобиля, предназначенного для российских военно-технических служб. Из-за большого количества внесенных технических предложений автомобиль даже получил имя инженера⁴⁹.

В целом проведенные исследования показали, что вклад Даймлера в создание и развитие ДВС и автомобилей ДМГ не настолько значителен, как об этом пишут современные немецкие историки. Формально Даймлер проработал в компании девять лет, с момента ее основания 28 ноября 1890 г. и до 3 марта 1900 г. Реальный же его трудовой стаж в ДМГ — полтора года (с ноября 1895 по 15 марта 1897 г.). В остальное время он не принимал участия в конструкторской и изобретательской деятельности компании.

Кроме того, необходимо отметить, что все изобретения Даймлера были 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. Даймлер был талантливым, но не выдающимся изобретателем и конструктором, как о нем пишут многие СМИ Германии. Таким как, например, Луцкий, который действительно первым в мире создал целый ряд уникальных конструкций и методов. Среди них архитектура ДВС под названием система типа «молот», ДВС с полусферической камерой сгорания (немецкий малый патент № 71213), ДВС с механически управляемыми впускными клапанами (немецкий патент № 106296), четырех- и шестицилиндровые вертикальные рядные ДВС, оппозитный ДВС (французский патент № 248989), «батареичный» ДВС (немецкий патент № 81530), метод работы ДВС за счет впрыскивания дополнительного потока свежего воздуха в рабочий цилиндр в период расширения (немецкий патент № 148041), автомобильное «чудо-колесо» без использования в его конструкции резины (немецкий патент № 204129), геликоплан (английский патент

⁴⁸ Geschäftliche Mitteilungen // Der Motorwagen. 1902. Vol. 1. P. 17.

⁴⁹ Transporter erobern den Alltag // 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.

№ 3506), многомоторный самолет с двумя соосными воздушными винтами (немецкий патент № 263059) и много других.

Кроме того, если прав Засс, который сделал (на основании высказывания самого Майбаха в 1918 г.) сенсационное сообщение о том, что создателем высокоскоростных двигателей внутреннего сгорания был не Даймлер, а Майбах, то роль Даймлера в развитии моторостроения еще более уменьшается⁵⁰.

Тем не менее, несмотря на вышесказанное, имя Даймлер в настоящее время известно всем. Главная причина этого — успех торговой марки «Мерседес», которая стала символом прогресса в автомобилестроении. Первый автомобиль под этой маркой был создан в 1901 г., а с 1902 г. все легковые автомобили ДМГ стали называться «Мерседесами». Это произошло после слияния компании ДМГ и консорциума ММБ с образованием «Даймлер-моторен-гезельшафт». Сохранение в названии объединенной компании имени Даймлера привело к тому, что многие историки и журналисты все изделия, которые выпускала компания ДМГ, продолжали называть сокращенно «Даймлерами», хотя к их созданию Даймлер не имел никакого отношения, так как в это время его уже не было в живых. Это также относится и к автомобилю «Мерседес», в создании которого Даймлер не принимал никакого участия. Тем не менее главный «арийский» историк автомобилестроения Зиберц в 1940–1941 гг. писал в своих публикациях, что Даймлер был основным идеологом в создании автомобилей этой марки, что «автомобиль “Мерседес” был создан компанией ДМГ, которая использовала идеи Готтлиба Даймлера»⁵¹. По-другому Зиберц написать не мог. Не мог же он в своих публикациях сказать, что в создании любимой автомобильной марки Адольфа Гитлера принимали участие «неарийцы», да еще и еврейской национальности⁵². Поэтому он писал, что выпускавшиеся консорциумами АМГ и ММБ автомобили были низкого качества и только компрометировали патенты Даймлера. Коммерческий же успех консорциумов он объяснял финансовыми махинациями, возглавлявших их групп предпринимателей. Аналогично Зиберцу поступали и многие немецкие СМИ времен Третьего рейха, превозносившие Даймлера над другими конструкторами и изобретателями «неарийской» национальности и замалчивавшие вклад последних.

Высказывания Зиберца, разумеется, не соответствуют действительности. Автомобили и двигатели консорциумов АМГ и ММБ на многих выставках были удостоены золотых медалей и первых премий. В частности, в 1899 г.

⁵⁰ Sass. Geschichte des deutschen Verbrennungsmotorenbaues... S. 82.

⁵¹ Siebertz. Gottlieb Daimler: ein Revolutionär der Technik... S. 193.

⁵² Напомним, что название «Мерседес» возникло благодаря зядлому гонщику и богатому австрийскому бизнесмену, генеральному консулу Австро-Венгрии Эмилию Еллинеку (*Emil Jellinek*), который по национальности был евреем. Он же был и первым заказчиком этого автомобиля. В 1906 г. Еллинек написал в «Альгемейне Аутомобиль-Цайтунг», что «не только весь бизнес, но и вся конструкция автомобиля “Мерседес” были и остаются полностью построенными по моим планам» (*Adler, D., Moss, S. Mercedes-Benz: Silver Star Century. Osceola, WI: MBI Publishing Company, 2001 P. 32*).

на Первой международной автомобильной выставке в Берлине автомобили консорциума ММБ были награждены золотыми медалями⁵³.

Так что если бы компания ДМГ, а позже «Мерседес-Бенц АГ» не достигли больших успехов в области автомобилестроения, то сегодня, вероятно, мало бы кто знал имя Готтлиба Даймлера. Кстати, оно могло бы быть забыто еще раньше, в 1894. г., если бы произошло объединение компаний ДМГ и «Газмоторен-фабрик Дойц».

References

- A Daimler-Milnes Lorry (1901), *The Tramway and Railway World*, vol. 10, p. 431.
- Adler, D. and Moss, S. (2001) *Mercedes-Benz: Silver Star century*. Osceola, WI: MBI Publishing Company.
- Scavenius, B. (1996) *Art nouveau i Central Europa: Bratislava-Budapest-Krakow-Prag-Wien*. København: Kunstforeningen.
- Dick, R. (2005) *Mercedes and Auto Racing in the Belle Epoque, 1895–1915*. Jefferson, NC; London: McFarland.
- Dubovskoi, V. I. (1994) *Avtomobili i mototsikly Rossii (1896–1917) [Cars and Motorcycles in Russia (1896–1917)]*. Moskva: Transport.
- Geschäftliche Mitteilungen (1902), *Der Motorwagen*, vol. 1, p. 17.
- Ling, P. J. (1990) *America and the Automobile: Technology, Reform, and Social Change*. Manchester: Manchester University Press.
- Meyan, P. (1896) *Automobilisme, L'illustration: journal universel*, vol. 108, pp. 446–447.
- Motor Finance (1896) *The Statist: A Journal of Practical Finance and Trade*, vol. 38, p. 768.
- Niemann, H. (2000) *Gottlieb Daimler: Fabriken, Banken und Motoren*. Delius Klasing Verlag.
- Niemann, H. (1995) *Wilhelm Maybach, König der Konstrukteure: zum 150. Geburtstag*. Stuttgart: Motorbuch-Verlag.
- Nixon, St. John C. (1948) *Daimler, 1896–1946: A Record of Fifty Years of the Daimler Company*. London: G. T. Foulis.
- Sass, F. (1962) *Geschichte des Deutschen Verbrennungsmotorenbaues: von 1860–1918*. Göttingen; Heidelberg; Berlin: Springer.
- Schmittthener, C. (1896) Die Gas- und Erdölmaschinen der Elektrizitäts- und Kunstgewerbeausstellung in Stuttgart 1896, *Dingler's polytechnisches Journal*, vol. 301, no. 9, pp. 200–208.
- Seiffert, R. (2009) *Die Ära Gottlieb Daimlers: Neue Perspektiven zur Frühgeschichte des Automobils und seiner Technik*. Wiesbaden: Vieweg+Teubner; GWV Fachverlage GmbH
- Siebertz, P. (1950) *Gottlieb Daimler zum Gedächtnis: eine Dokumenten-Sammlung*. Stuttgart – Untertürkheim: Daimler – Benz Aktiengesellschaft.
- Siebertz, P. (1942) *Gottlieb Daimler: ein Revolutionär der Technik*. Berlin: J. F. Lehmann.
- Spooner, S. (1899) Die internationale Motorwagenausstellung zu Berlin 1899, *The Automotor and Horseless Vehicle Journal*, vol. 3, p. 105.
- Stadler, Ch. (2004) *Unternehmenskultur bei Royal Dutch / Shell, Siemens und DaimlerChrysler*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Terplán, S. (1969) Vor 75 Jahren entstand der Karburator als Erfindung von Donát Bánki und János Csonka, *Acta technica*, vol. 66, p. 407–412.

⁵³ Spooner, S. Die internationale Motorwagenausstellung zu Berlin 1899 // *The Automotor and Horseless Vehicle Journal*. 1899. Vol. 3. P. 105.