



**ФИРСОВ**

**Александр Владимирович,**  
канд. ист. наук, зав. кафедрой  
социально-гуманитарных дисциплин  
Черкасского филиала  
Европейского университета  
(г. Черкассы)

**ВКЛАД Б.Г. ЛУЦКОГО В СОЗДАНИЕ ПЕРВЫХ БОЕВЫХ  
ПОДВОДНЫХ ЛОДОК РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ**

*В статье на основании анализа литературных и архивных источников установлен вклад выдающегося конструктора и изобретателя Б.Г. Луцкого в создание первых боевых подводных лодок Российской империи.*

*У статті на підставі аналізу літературних і архівних джерел встановлений внесок видатного конструктора і винахідника Б.Г. Луцького в створення перших бойових підводних човнів Російської імперії.*

*In the article on the basis of analysis of literary and archived sources the deposit of prominent designer and inventor B. Loutzky in creation of the first battle submarine boats of the Russian empire.*



**Рис. 1. Луцкий Б.Г.**

О первых боевых подводных лодках Российской империи написано много публикаций [1–5]. Однако об участии в создании этих лодок выдающегося конструктора и изобретателя Бориса Григорьевича Луцкого (1865–1942) (рис. 1) говорится очень мало и фрагментарно и только то, что двигатель для первой подводной лодки «Дельфин» спроектировал именно он. На самом деле вклад Б. Г. Луцкого в создание первой боевой подводной лодки Российской империи и последующих был настолько значительным, что за заслуги перед отечеством в 1904 г. он был награжден орденом Святого Станислава. В 1906 г. за внедрение моторов для Императорского Российского флота

Император России Николай II присвоил ему звание потомственного почетного гражданина Российской империи [6, с. 201]. Необходимо отметить, что во многих зарубежных публикациях того времени Б.Г. Луцкого называли не иначе, как «знаменитый конструктор русских подводных лодок» [7, с. 87].

К сожалению имя Б. Г. Луцкого по разным причинам оказалось забытым. Один из самых известных автомобильных историков России Л.М. Шугуров в прямом эфире радиостанции «Эхо Москвы» 12 июля 2003 года сказал: «О нем (Луцком) известно очень мало, и вообще какая-то тайна присутствует над всей его биографией. ...Я стесняюсь того, что многих подробностей не знаю и не уверен, что в этом тумане неизвестности появятся просветы. Надеюсь, но не знаю» [8]. Другими словами до настоящего времени в жизни и деятельности Б. Г. Луцкого имеется много «белых пятен». Одним из таких «белых пятен» является участие Б. Г. Луцкого в создании первых подводных лодок и других военных кораблей для Российской империи.

**Цель статьи:** восполнить исследовательский пробел в жизни и деятельности Б. Г. Луцкого, который связан с его участием в создании первых боевых подводных лодок Российской империи.

История создания первой боевой подводной лодки Российской империи, которая описана во всех советских и современных российских публикациях, такова.

В конце XIX века сразу в нескольких странах (Италии, Франции, Испании, Португалии, США) появились вполне работоспособные образцы подводных лодок. В 1895 г. в состав военно-морских сил Италии вошла подводная лодка «Дельфино» («Delfino») водоизмещением 108 т. с электродвигателем мощностью 65 л.с. В 1900 г. одновременно во Франции и США были приняты на вооружение первые подводные лодки. Во Франции это была подводная лодка «Нарвал» («Narval») с паровым двигателем, а в США – «Холланд» («Holland») с бензиновым двигателем. Все государства

мира осознали, что подводные лодки могут стать серьезным элементом государственной обороны, а, может быть, даже и нападения. Поэтому Англия, Япония и другие страны также решили оснастить свои военно-морские силы подводными лодками. Не осталась в стороне и Россия. Летом 1900 г. член Морского технического комитета (МТК), главный инспектор кораблестроения Российской империи Н. Е. Кутейников отправился в заграничную командировку «для инспектирования кораблестроительных работ, выполняемых по заказам Морского министерства», и одновременно для сбора сведений о строительстве и возможностях заказа подводных лодок.

В Нью-Йорке Кутейникову не удалось ознакомиться с готовой подводной лодкой компании «Holland-Torpedo-Boat Company», а в отношении закупки, американцы выставили требование: постройка не менее 10 лодок по цене 170000 долларов за каждую со сдачей в Нью-Йорке или Сан-Франциско. Во Франции результаты оказались еще более скромными: приобретение литературы по подводному плаванию.

По возвращении в Россию Кутейников получил письмо от компании «Holland-Torpedo-Boat Company», в котором цена подводной лодки повышалась до 190000 долларов. Управляющий Морским министерством вице-адмирал П. П. Тыртов счел эти условия неприемлемыми.

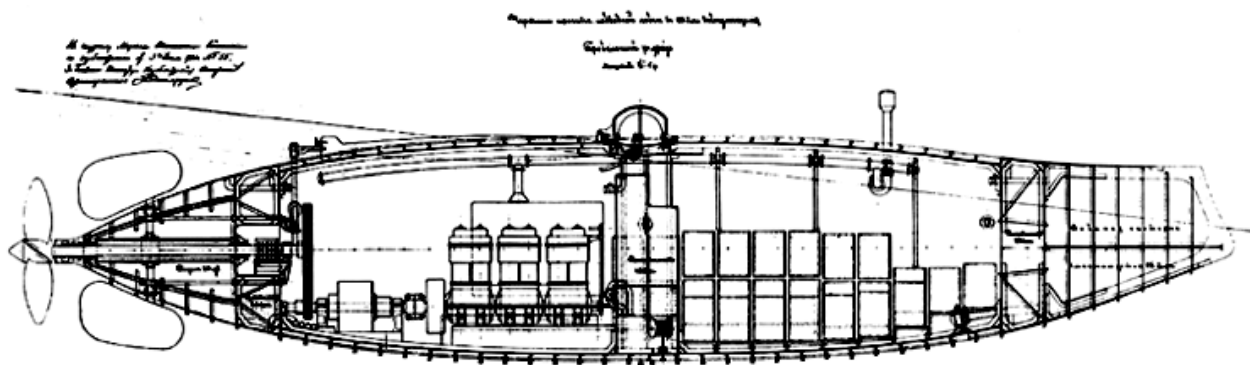
Проанализировав собранные русскими морскими агентами в США и Франции материалы по подводным лодкам Холланда и Густава Зеде, Кутейников пришел к выводу о возможности создания подводных лодок русскими кораблестроителями. В докладе от 23 сентября 1900 г. (здесь и далее все даты приведены по старому стилю) Кутейников предлагает: «...с таким материалом, собранным систематически в одно место, и имея в нашем распоряжении проекты г. Джебевского..., мы могли бы и сами начать разработку вопроса о защите миноносцев водою.... Мне представляется возможным успешно проектировать и построить лодку... небольшою группой ученых специалистов...». 19 декабря 1900 г. Председатель МТК вице-адмирал И. М. Диков и главный инспектор кораблестроения Кутейников обратились к

управляющему Морским министерством вице-адмиралу П. П. Тыртову с предложением поручить проектирование подводных судов специальной Комиссии [9, с. 7]. В состав Комиссии вошли: И. Г. Бубнов – корабельный инженер, взявший на себя работы по кораблестроению; М. Н. Беклемишев – лейтенант, офицер-минер, ответственный за работы по электротехнике; И. С. Горюнов – помощник старшего инженера механика, отвечавший за работы по механике. 22 декабря 1900 г. Комиссия приступила к работе. В основу создания подводной лодки были положены следующие соображения:

1. Принцип наименьших затрат, исходя из которого водоизмещение подводной лодки должно было быть минимальным.
2. Надводная скорость лодки должна быть достаточной для нападения на суда, проходящие мимо нее, либо стоящие на якоре, либодвигающиеся у входа в гавань малым ходом.
3. Прочность и простота устройства при значительной силе двигателей.

Выбор двигателя для надводного хода был невелик: паровая машина или бензиновый двигатель, а с учетом взглядов МТК его, собственно, и не было. МТК принял решение об использовании бензинового двигателя. За время работы Комиссии проект дважды обсуждался в МТК. В апреле 1901 г. удалось принципиально решить вопрос о заказе бензинового двигателя. Его взялся спроектировать один из директоров берлинского «Моторостроительного акционерного общества» Б. Г. Луцкий. Изготовить двигатель в восьмимесячный срок брался германский завод Даймлера в Канштадте. 3 мая 1901 г. Комиссия представила проект «миноносца № 113» (класса подводных лодок в Военно-морском флоте Российской империи еще не существовало). Чертежи миноносца (рис. 2) разработал чертежник Яковлев. Итоговое заседание Комиссии состоялось 3 июня 1901 г. Авторы представили чертежи, объяснительную записку, спецификацию корпуса и эскизные чертежи бензинового двигателя Б. Г. Луцкого. Комитет счел проект

«настолько разработанным по корпусу, что к постройке можно приступить



**Рис. 2. Подлинный чертеж подводной лодки «Дельфин»**

безотлагательно, не ожидая окончательной разработки приборов по управлению лодкой и разных деталей». Тогда же было принято окончательное решение о заказе двигателя. 5 июля проект был утвержден, а 9 июля Балтийскому судостроительному заводу и механическому заводу в Санкт-Петербурге был выдан наряд на постройку. Подводная лодка строилась как «миноносец № 113». Строителем «миноносца № 113» был назначен И. Г. Бубнов. В марте 1902 г. «миноносец № 113» был зачислен в списки флота как «миноносец № 150». В мае 1903 г. подводная лодка была спущена на воду и в октябре этого же года были закончены ее ходовые испытания. 31 мая 1904 г. первая боевая подводная лодка Российской империи вступила в состав Балтийского флота, а 5 июня 1904 г. ей было присвоено имя «Дельфин».

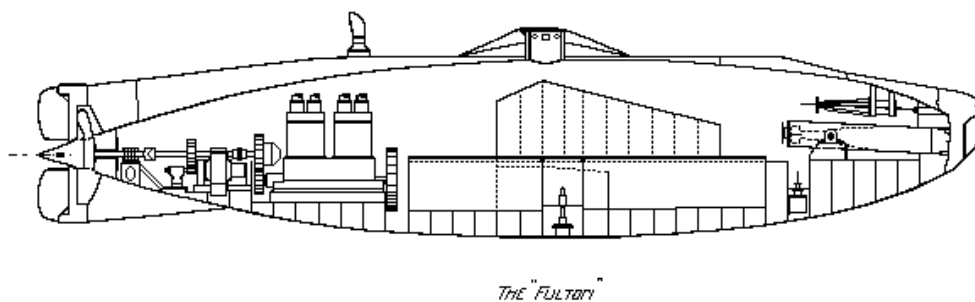
А теперь проанализируем публикации о первой боевой подводной лодке Российской империи. Во всех советских и российских публикациях пишется о том, что необходимость создания подводной лодки собственными силами была вызвана тем, что американцы запросили слишком большую цену за постройку подводной лодки – 170 000 долларов. Это не соответствует действительности. Компания «Holland-Torpedo-Boat Company» для всех стран, которые заинтересовались ее подводными лодками, запросила такую же цену. Даже правительство США закупило подводные лодки VII поколения у этой компании по цене 170000 долларов, а предыдущую лодку

VI поколения с двигателем 45 л.с. за 165000 долларов. Вероятнее всего причиной, побудившей Морское министерство попытаться изготовить подводную лодку своими силами, было банальное отсутствие денег в казне. Подтверждением этой версии является доклад Кутейникова, посвященный успешному завершению испытаний миноносца № 150 в октябре 1903 г. В этом докладе Кутейников сообщил, что: «...труд Комиссии сэкономил бюджету России более трех миллионов рублей».

Во всех публикациях также говорится о том, что МТК еще до начала проектирования подводной лодки принял решение об использовании бензинового двигателя, и поэтому вопрос о выборе двигателя перед созданной Комиссией вообще не стоял. В этой связи необходимо отметить, что в конце 1900 г. во всем мире не существовало мощных компактных бензиновых двигателей внутреннего сгорания, пригодных для использования на подводных лодках. Даже первая подводная лодка Холланда VI поколения, которая была принята в состав ВМФ США в сентябре 1900 г., имела бензиновый двигатель мощностью всего 45 л.с. И только на лодках VII поколения в 1901 г. компания «Holland-Torpedo-Boat Company» стала использовать двигатели мощностью 160 л.с. И в это же самое время МТК решает использовать на проектируемой подводной лодке двигатель мощностью 300 л.с. Это указывает на то, что МТК знал еще до создания «Строительной комиссии», кто спроектирует этот двигатель и где он будет построен. То есть МТК знал, что это будет Б. Г. Луцкий.

Необходимо отметить, что только благодаря двигателю Луцкого подводная лодка «Дельфин» стала известной во всем мире. В публикациях того времени освещалась только конструкция уникального двигателя Луцкого, а о конструкции самой лодки «Дельфин» не говорилось ни слова, так как она была идентична конструкции подводной лодки Холланда VII поколения (рис. 3.). Даже размеры подводной лодки «Дельфин» полностью совпадали с размерами всех подводных лодок «Холланд» VII поколения. У лодки «Дельфин»: длина – 19,25 м; диаметр – 3,56 м; водоизмещение

подводное – 124 т. У лодки «Холланд»: длина – 63 фута 4 дюйма (19,29 м); диаметр – 11 футов 9 дюймов (3,58 м); водоизмещение подводное – 120 т.



**Рис. 3. Подводная лодка Холланда VII поколения**

До сих пор у некоторых историков существует иллюзия о некоей абсолютной российской самобытности замысла и конструкции подводной лодки «Дельфин». Однако, это не так. Не могли три человека за четыре месяца создать что-то новое, так как в то время в России отсутствовали даже разработки по основным вопросам теории подводной лодки: устойчивости при погружении-всплытии, управляемости под водой, ходкости и т.д. Кроме того, Бубнов, Беклемишев и Горюнов не располагали сведениями о практике исполнения многих устройств и систем подводной лодки. Поэтому при проектировании подводной лодки они предусмотрели использование в ее конструкции в основном иностранных комплектующих. В частности, бензиновый двигатель и разобщительная муфта были заказаны фирме «Даймлер-Моторен-Гезельшафт» в Германии; компрессор, гребной и вспомогательные электродвигатели фирме «Сотерн-Гарле» во Франции, перископ варшавской фирме «Фос», приборы и комплектующие изделия электросистемы фирме «Шуккерт» в Германии. Поэтому, как бы ни было обидно российским историкам, но все-таки справедливо зарубежные историки называют первую подводную лодку Российской империи «модификацией» подводной лодки «Фултон» конструкции Д. Ф. Холланда. Но зато какой «модификацией»! Применением самого мощного и самого совершенного на тот период времени двигателя, созданного российским инженером Луцким. Об этом двигателе Луцкого с восхищением писала

пресса того времени. В частности, журнал Конгресса США за 1903 г. писал: «...в течение двух прошлых лет флот Царя с очень высокими успешными результатами использует лодочные моторы на спирте мощностью до 300 л.с. ...Как типичный пример, который объединяет в себе наивысшую степень прогресса в конструкциях спиртовых двигателей, являются двигатели, изобретенные директором Борисом Луцким из Русского морского технического ведомства. На его экспонатах особое внимание сконцентрировал Немецкий Император, чей восторженный интерес ко всему, что связано с использованием алкоголя для моторных целей на земле и море, хорошо известно» [10, с. 36]. Немецкий ежегодник автомобильной и лодочно-моторной индустрии за 1906 г. писал: «В Германии уже построены лодочные моторы до 300 л.с. компанией Даймлер-Моторен-Гезельшафт в Унтертюркхейме и недавно компанией Ховальдсверке в Киле по проектам Луцкого» [11, с. 263].

Рассмотрим подробнее участие Б. Г. Луцкого в создании первой подводной лодки Российской империи. Необходимо отметить, что руководство Российской империи узнало о существовании инженера Б. Г. Луцкого, и о том, что он является подданным Российской империи, только в марте 1900 г. Это было связано с тем, что с 1882 до 1900 гг. Б. Г. Луцкий проживал в Германии, и многие, в том числе и в России, считали, что он – немецкий инженер. На самом деле Б. Г. Луцкий до последних дней своей жизни оставался подданным России. 21 марта 1900 г. русский военный агент в Берлине князь П. Н. Енгальчев направил в Главный штаб письмо Б. Г. Луцкого, в котором тот предлагал свои услуги России в качестве автоконструктора: «Желая посылить быть полезным своему отечеству, я позволю себе сделать Вашему сиятельству некоторое сообщение о моих последних изобретениях по применению автомобиля для передвижения скорострельных орудий... В последнее время я сосредоточил свою деятельность на изыскании средств к применению автомобилизма к военному делу. Придя в этом вопросе к значительным результатам, я считаю,



как русский подданный, своей священной обязанностью сообщить о таковых Вашему сиятельству...». Первым с Б. Г. Луцким познакомился начальник главного управления кораблестроения и снабжения Императорского Российского флота вице-адмирал (с 1904 г. адмирал) В. П. Верховский (1837–1917). Это произошло на Всемирной парижской выставке 1900 г., где Б. Г. Луцкий экспонировал свои двигатели и автомобили. Двигатели Луцкого настолько понравились Верховскому, что он поручил генерал-майору Фабрициусу навести справки об изобретателе и его двигателях. В рапорте от 12 июня 1900 г. генерал-майор Фабрициус докладывал Главному инженерному управлению русского военного ведомства: «По наведенным справкам оказывается, что русский изобретатель Луцкий еще с начала 90-х годов с успехом выступил в качестве соперника известному строителю бензиновых двигателей Даймлеру и заслужил себе почетное положение среди промышленников этой специальности машинного строения» [12]. После этого доклада Верховский лично посетил Берлин и ознакомился с двигателями Луцкого. В журнале «Всемирное техническое обозрение» (С.-Петербург., № 5, 1900) приводится «Сообщение председателя IV отдела (управления кораблестроения и снабжения Морского министерства) вице-адмирала Верховского «О бензиновых моторах в применении к движению шлюпок, судов и экипажей». Это сообщение было сделано 28 ноября 1900 г. В сообщении говорится: «Адмиралу пришлось видеть в Берлине и Париже на выставке прекрасные, по его мнению, бензиновые моторы системы Луцкого с электромагнитным воспламенением». Далее сообщается: «Адмирал предложил Луцкому разработать подобный бензиновый двигатель для миноносца в 23 тонны водоизмещением».

Ознакомившись с двигателями Луцкого, и убедившись в высочайшей квалификации конструктора, Верховский поручает Б. Г. Луцкому наблюдение за строительством российских военных кораблей в г. Киле. С этой целью Б. Г. Луцкого назначают неофициальным атташе (техническим экспертом) при Российском посольстве в Берлине. Кроме этого Верховский

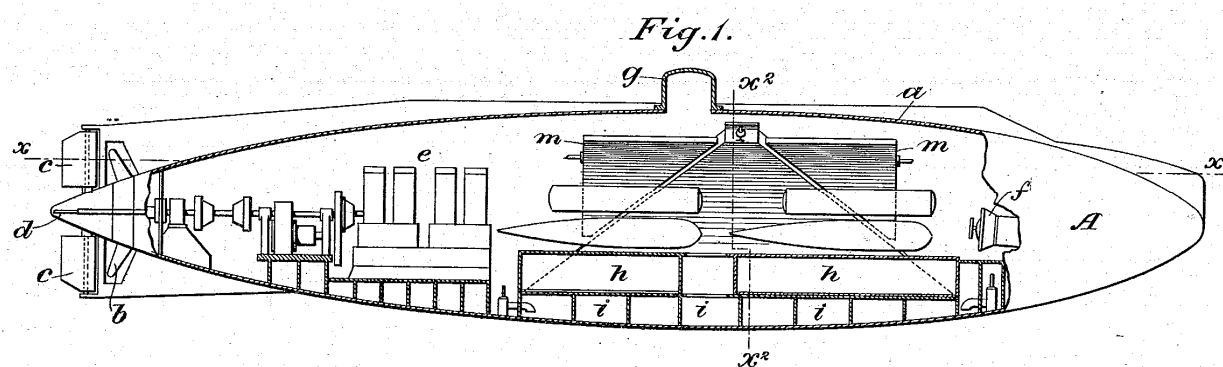
поручает Б. Г. Луцкому разработать конструкции двигателей для подводных лодок и катеров российского военного флота, а также решить вопрос о перевозке грузов при помощи автомобилей. Необходимо отметить, что все эти поручения были даны Б. Г. Луцкому еще до создания «Комиссии по проектированию полуподводного судна».

А теперь, необходимо отметить очень интересный факт из биографии Б. Г. Луцкого. Оказывается, что в декабре 1900 г. Америку после неудачной поездки Кутейникова посетил и Б. Г. Луцкий, который в это время уже был военно-морским атташе при Российском посольстве в Берлине. Об этом факте свидетельствует документ: «Заметка о двигателях системы Луцкого в Берлине», который хранится в Центральном государственном архиве Военно-Морского Флота России [13]. Этот документ датирован 1 декабря 1900 г. и подписан помощником старшего механика Афанасьевым, который был послан в Берлин Верховским для детального осмотра двигателей Луцкого. В конце этой заметки и говорится об отъезде Б. Г. Луцкого в Америку.

Поездка Б. Г. Луцкого в Америку, в частности, в Нью-Йорк и Филадельфию (в Филадельфии находилась фирма «Otto Gas Engine Works» – авт.) была связана с необходимостью его присутствия при испытании новых двигателей, предназначенных для строившихся в США пятнадцати подводных лодок типа «Холланд» VII поколения. Эти двигатели, по мнению известного автомобильного историка В. И. Дубовского, были конструкции Луцкого. Дубовской пишет: «Форма камеры сгорания и факт поездки Луцкого в Нью-Йорк и Филадельфию в декабре того же года заставили предположить, что он был его конструктором. Это же предположение высказал в своем письме от 26 июля 1977 г. европейский представитель американского журнала «Отомобил Куотерли» г-н Г. Борджес. ...Основанием для подтверждения факта участия Луцкого в постройке 160-сильного двигателя явилось сообщение председателя комиссии, ведающей постройкой судов в Америке, Главному управлению кораблестроения России, датированное 21 декабря 1900 г., в котором говорилось:

«Ознакомившись с двигателями Луцкого, убедился, что они отличаются от американских двигателей других фирм тем, что зажигание от индуктора, а не от батарей, как у американских» [14, с. 104].

Необходимо отметить, что в 1899–1900 гг. Д. Ф. Холланд посещал Европу и вероятно встречался с Б. Г. Луцким, который предложил ему использовать для подводных лодок более мощные вертикальные четырехцилиндровые бензиновые двигатели его конструкции. 3 октября 1900 г. Холланд подал в патентное ведомство США заявку на выдачу ему патента на изобретение № 681222 под названием «Подводное судно» («Submarine vessel»). В этой заявке, как видно из рис. 4, Холландом впервые предусмотрено использование четырехцилиндрового вертикального бензинового двигателя *e*. До этого на всех патентах Холланда были представлены одно и двухцилиндровые двигатели.



**Рис. 4. Фрагмент патента № 681222**

Необходимо также отметить, что в петербургском журнале «Всемирное техническое обозрение» № 20 за 1901 г., и во французском журнале «Яхта» № 1204 за 1901 г. были помещены фотографии и статьи, в которых описывался 4-цилиндровый двигатель для подводных лодок США мощностью 160 л.с. Заводом изготовителем была названа филадельфийская фирма «Otto Gas Engine Works», которая была лицензиатом немецкой фирмы «Gasmotoren-Fabrik Deutz» и выпускала в основном горизонтальные двигатели внутреннего сгорания, и только для подводных лодок Холланда были изготовлены вертикальные двигатели мощностью 45 л.с. и 160 л.с. На этих фотографиях видно, что распределительный вал двигателя расположен

сбоку от двух блоков цилиндров и имеет привод от коленчатого вала при помощи короткого вертикального вала с коническими шестернями. От распределительного вала, помещенного ниже головок цилиндров, при помощи коромысел приводятся в действие впускные клапаны, расположенные перпендикулярно цилиндру. Привод выпускных клапанов, находящихся сверху, по центру цилиндров, осуществляется при помощи штанг и коромысел таким образом, что оба клапана каждой головки цилиндров располагаются перпендикулярно друг к другу. Эти конструктивные особенности для двигателей внутреннего сгорания были разработаны и запатентованы Б. Г. Луцким еще в 1895–1898 г.г. (французский патент № 248989 и немецкие патенты №№ 71213, 104770, 104975, 106296) и использовались в двигателях автомобилей, представленных на Всемирной автомобильной выставке в Берлине в 1899 г. [15]. Кстати автомобили Б. Г. Луцкого на этой выставке получили Большую золотую медаль.

Автор данной статьи также нашел подтверждение тому, что Б. Г. Луцкий принимал участие в разработке двигателей для подводных лодок США. Сами разработчики первых подводных лодок США: Ф. Т. Кэбл, Д. Ф. Холланд и У. В. Кимбалл в книге «Рождение и развитие американской подводной лодки» [16, с. 228] написали, что при конструировании двигателей для первых боевых подводных лодок ВМС США «...находились в постоянной связи с русским изобретателем по имени Луцкий».

Известно, что в феврале 1901 г., после возвращения из Америки, Б. Г. Луцкий через морского агента в Берлине А. К. Полиса сообщил руководству Морского ведомства о возможности ознакомления с последними лодками, строящимися компанией «Holland-Torpedo-Boat Company». Запрошенный по этому поводу И. Г. Бубнов доложил, что «было бы желательно подробно познакомиться с этими новыми лодками по построенным уже корпусам их, а также выполняемыми и проектными чертежами». Кроме осмотра Бубнов считал желательным участие в походах и

погружениях. В середине июля Б. Г. Луцкий сообщил, что спуск новой подводной лодки «Холланд» VII поколения уже запланирован и русского представителя ожидают в августе. По предложению председателя МТК Дубасова в Америку направили Беклемишева. Вернувшись из Америки, Беклемишев в рапорте написал: «...в результате командировки появился запас чисто практических сведений, так нужных для детальной разработки устройств «полуподводного миноносца» [17, с. 16]. Кроме ознакомления с подводной лодкой Беклемишев также принял участие в пробном погружении.

По мнению автора, договоренность Б. Г. Луцкого с американцами о командировке на завод компании «Holland-Torpedo-Boat Company» русского инженера сыграла значительную роль в создании первой подводной лодки. Если бы не хорошие отношения Б. Г. Луцкого с компанией «Holland-Torpedo-Boat Company» неизвестно была бы ли в 1903 г. вообще построена первая подводная лодка Российской империи. Ведь поездка в Америку Кутейникова, до поездки туда Б. Г. Луцкого, закончилась неудачей.

Необходимо отметить, что большинство советских и российских историков, по незнанию, отрицают факт участия Б. Г. Луцкого в посредничестве между компанией «Holland-Torpedo-Boat Company» и Морским ведомством России. Все они повторяют в публикациях одну и ту же фразу: «Попутно выяснилось, что посредничество Луцкого было фикцией, рассчитанной на получение комиссионных. Настоящих связей с компанией Холланда он не имел и помочь ничем не мог». Это не соответствует действительности. Авторы книги «Рождение и развитие американской подводной лодки» написали, что в 1900–1902 гг. они посещали Европу и, в частности, Б. Г. Луцкого в Берлине, так как им для новых подводных лодок нужны были более мощные двигатели, чем те, которые они использовали на первых подводных лодках. Привожу цитату из этой книги: «Развитие подводных лодок вдохновило европейских техников продемонстрировать свою изобретательность в улучшении двигателей, перископов, и других

механических устройств. Нам нужно было лучшее оборудование, и это было частью нашей миссии за рубежом, чтобы изучить их продукцию. До этого времени самый мощный двигатель использовался в 160 л.с. и бензинового типа. Подводные лодки ближайшего будущего требовали разработки двигателей большей мощности, чем этот. За несколько месяцев нашего изучения мы не нашли более эффективных двигателей чем те, которые мы использовали. Поэтому мы обратились к русскому изобретателю Луцкому, который разработал два двигателя мощностью 300 л.с. каждый...» [18, с. 228–229]. После этого «обращения» в начале 1906 г. на подводных лодках Холланда появились новые более совершенные бензиновые двигатели. Газета «Вашингтон пост» от 8 марта 1906 г. написала: «Подводные торпедные лодки «Porpoise» (Свинья) и «Shark» (Акула), оснащенные более совершенными бензиновыми двигателями, прошли испытания в заливе Narraganselt на прошлой неделе, проплыв за шесть дней около 500 миль... Выше названные лодки, и 25 других в военно-морских флотах США, Англии, Японии и России оснащены морскими бензиновыми двигателями фирмы Отто мощностью 200 л.с.» [19, с. 564].

Историки, отрицающие факт участия Б. Г. Луцкого в посредничестве между фирмой «Holland-Torpedo-Boat Company» и Морским ведомством России, ссылаются на тот факт, что Б.Г. Луцкий несколько раз переносил дату посещения Америки Беклемишевым и, следовательно, у него не было связей с этой фирмой. На самом деле причиной переноса даты посещения было не отсутствие связей у Б. Г. Луцкого с фирмой «Holland-Torpedo-Boat Company», а не готовность новой подводной лодки «Фултон» к проведению испытаний. Кстати, руководство «Holland-Torpedo-Boat Company» переносила дату посещения своей компании не только российскому представителю, но и голландским представителям. В отличие от России, правительство Голландии в 1901 г. приняло решение о покупке подводной лодки и для ее осмотра также планировало посещение компании «Holland-Torpedo-Boat Company» своими представителями в августе 1901 г. Однако

реально делегация голландского флота смогла осмотреть подводную лодку «Фултон» только 17 октября 1901 г. Об этом визите голландской делегации сообщила газета «Brooklyn Eagle» [20].

Причиной отсрочки посещений были неполадки в некоторых узлах подводной лодки, а главное – не удавалось достичь скорости движения лодки на поверхности в 8 узлов. Именно эта скорость, как минимальная, была зафиксирована в контракте между фирмой «Holland-Torpedo-Boat Company» и заказчиками. Чем же были вызваны эти неполадки? Оказывается, что после создания новой компании «Holland-Torpedo-Boat Company», ее президент Исаак Райс заменил на посту Генерального менеджера фирмы Д. Ф. Холланда, назначив вместо него Лоуренса Копье. Главным инженером был назначен Бейди. 6 сентября 1901 г. Д. Ф. Холланд в письме к голландскому капитану Адр. Тромпу писал: «...после организации новой компании («Holland-Torpedo-Boat Company» – авт.) в апреле 1898 г. мне было запрещено что-либо изменять в конструкции и заниматься строительством подводных лодок без разрешения Фроста (Фрост Э. Б. – вице-президент компании «Holland-Torpedo-Boat Company» – авт.)». Само же новое руководство компании решило внести изменения в конструкцию лодки с целью уменьшения ее веса. Однако эти изменения оказались неудачными. Д. Ф. Холланд в письме к капитану Адр. Тромпу писал: «Несколько дней назад мне телеграфировал г-н Фрост и просил меня приехать в Нью-Саффолк, чтобы посоветоваться со мной относительно неприятностей с лодкой «Фултон». Я приехал туда 13 сентября и обнаружил, что на полной мощности – 160 л.с. лодка могла развивать скорость только до 6,8 узлов на поверхности, и что эта неприятность была вызвана дефектами в форме лодки. Я приехал туда снова в следующий вторник 17-го числа сего месяца и сказал, что нужно сделать, чтобы обеспечить скорость до десяти узлов. Я посоветовал г-ну Фросту уведомить Вас и Ваше правительство о неполадках, и попросить вашего морского министра отложить визит комиссии на два

месяца. Я полагал, что устранение неполадок займет не более одного месяца при быстрой работе. Он согласился со мной...» [21].

Из приведенного выше письма видно, что даже двигатель мощностью 160 л.с. не обеспечивал необходимой скорости движения подводной лодки в случае принятия при ее проектировании неправильных конструктивных решений. Поэтому двигатель Б. Г. Луцкого, который был в два раза мощнее, по мнению автора, сыграл решающую роль в том, что даже неудачные технические решения все-таки позволили «строительной комиссии» создать первую работоспособную подводную лодку Российской империи, скорость движения которой в надводном положении составляла 9 узлов.

Из публикаций современных российских историков также следует, что Б. Г. Луцкий, якобы не участвовал в заседаниях Комиссии, а только присылал по почте из Германии эскизы и чертежи двигателя. Это также не соответствует действительности. Жена Б. Г. Луцкого Люси Хикенлупер (впоследствии взяла псевдоним Ольга Самарофф – авт.) в своей автобиографической книге «История американского музыканта» написала: «В период моего замужества с Борисом Луцким (1900–1904 гг. – авт.) я проживала частично в Берлине, а частично в Санкт-Петербурге, все мысли о концертной деятельности были заброшены. Я оказалась в таком окружении, что мне не хватало связей с серьезной музыкой... В мой салон приходили дипломаты, морские и армейские офицеры, правительственные должностные лица, гражданские инженеры, ученые и деловые мужчины. Большинство из них не имели никакого интереса к любой музыке». По мнению автора одной из причин, по которой распался в 1904 г. брак между супругами, явились частые командировки Б. Г. Луцкого в Россию. Летом 1904 г., когда Б. Г. Луцкий находился в России, его жена покинула Европу и уехала на родину в Америку. В 1906 г. Папа Римский аннулировал их брак.

Подтверждением того, что Б. Г. Луцкий участвовал в заседаниях Комиссии, по крайней мере при первом обсуждении Комиссией проекта подводной лодки в МТК, в апреле 1901 г., является известный факт: «30



апреля 1901 г. Б. Г. Луцкий имел честь представить Императору России Николаю II и группе официальных лиц, в числе которых был и вице-адмирал Верховский, три автомобиля своей конструкции (два грузовых и один легковой). Автомобили были изготовлены на немецкой «Фабрике моторов и транспортных средств, Мариенфельде, Берлин» [22, с. 137]. Эти машины были построены для Российского морского ведомства. Не мог Б. Г. Луцкий в этом же месяце не присутствовать на заседании Комиссии. Более того, по мнению автора, первое заседание Комиссии именно в апреле 1901 г. было связано с приездом Б. Г. Луцкого в Россию. Вероятно, что на этом заседании Б. Г. Луцкий также сообщил Комиссии о результатах своей поездки в Америку.

Двигатели конструкции Б. Г. Луцкого использовались и на других подводных лодках Российской империи. После успешного испытания первой подводной лодки «Дельфин» и, заручившись «пожеланием успеха при дальнейших постройках», высказанным российским императором Николаем II, И. Г. Бубнов 13 августа 1903 г. обратился с рапортом на имя управляющего Морским ведомством вице-адмирала Ф. К. Авелана за разрешением приступить к разработке чертежей новой подводной лодки большего водоизмещения. На этой лодке предусматривалась установка двух бензиновых двигателей конструкции Б. Г. Луцкого по 400 л.с. вместо одного 300-сильного, как на подводной лодке «Дельфин». Изготовлением двигателей занялся Балтийский завод, поставивший целью добиться мощности каждого двигателя не менее 400 л.с. Однако Балтийский завод справился с этим заданием с большим опозданием. Поэтому первоначально, в ходе строительства, на новых подводных лодках устанавливались бензиновые двигатели фирмы «Панар и Левассор» мощностью 60 л.с. Исключением была лишь подводная лодка «Макрель», которая получила предусмотренные проектом бензиновые двигатели мощностью 400 л.с. Постройка подводных лодок шла довольно быстрыми темпами. 24 июля 1904 г. сошла на воду подводная лодка «Касатка», а в августе того же года

еще пять: «Фельдмаршал граф Шереметев», «Макрель», «Скат», «Налим» и «Окунь».

Необходимо отметить, что бензиновые двигатели фирмы «Панар и Левассор» были приобретены для новых подводных лодок также благодаря содействию Б. Г. Луцкого. Б. Г. Луцкий тесно сотрудничал с этой фирмой, так как она по его патентам изготавливала двигатели и автомобили. Журнал «Циклист» № 18 за 1901г. писал: «...Луцкой стоит во главе как моторного, так и автомобильного дела, разрабатывая свои идеи в этой области при помощи заводов «Даймлер» и «Мариенфельде» ... Громадный завод фирмы «Панар-Левассор», стоящий вне конкуренции, перетянул к себе г-на Луцкого и распространяет его машины в самых широких размерах по всему свету». Кроме того, фирма «Панар-Левассор» была лицензиатом фирмы «Даймлер», а сам конструктор, как известно, длительное время работал на этой фирме.

Следует также отметить, что в 1906 г. на подводной лодке «Почтовый», построенной по проекту С. К. Джебевцкого, также использовались два четырехцилиндровых четырехтактных бензиновых двигателя фирмы «Панар и Левассор» мощностью по 130 л.с. [23, с. 12]. Это была первая подводная лодка, которая имела единый двигатель для надводного и подводного хода.

Б. Г. Луцкий помог не только Морскому ведомству в приобретении двигателей фирмы «Панар-Левассор», а и другим фирмам России. В. И. Дубовской пишет: «...благодаря участию Б. Г. Луцкого в разработке двигателей «Панар-Левассор» эта фирма в виде исключения поставляла их отечественным фирмам (кроме «Фрезе» ими пользовалась московская фирма «Дукс» и фирма «Балаховский-Кэр» [24, с. 162].

В 1904 г. по проекту С. А. Яновича на заводе «Лесснер» была построена подводная лодка «Кета». Для вращения гребного винта на этой лодке использовался автомобильный бензиновый двигатель мощностью 14 л.с., также изготовленный на заводе «Лесснер». Этот двигатель был конструкции Б. Г. Луцкого. Об этом свидетельствует письмо от 24 августа 1901 г. фирмы «Лесснер» к Верховскому: «...завод «Лесснер» заканчивает переговоры с

заводом Даймлера в Германии по вопросу о постройке бензино- и спиртомоторов Луцкого и Даймлер-Луцкого на С.-Петербургском заводе... в 12-16 лош. сил на валу...» [25]. Журнал «Моторваген» № 4 за 1903 г. сообщил: «В феврале 1903 г. на выставке спиртовых двигателей фирма Мариенфельде представила двигатель мощностью 14 л.с. конструкции Луцкого».

Хочется отметить, что в конце XIX – начале XX века Б. Г. Луцкий был самым известным изобретателем в области двигателестроения не только в Германии, но и во всем мире. За выдающиеся достижения в двигателестроении он был награжден многочисленными дипломами и почетными призами. Начиная с 1888 г., его двигатели практически ежегодно награждались золотыми и серебряными медалями на выставках. По патентам Б. Г. Луцкого изготавливались двигатели в Германии, Франции, Англии и Америке. Однако, несмотря на то, что автором изобретений являлся Б. Г. Луцкий, права на изготовление его двигателей принадлежали фирмам, купившим его патенты. Поэтому все двигатели Б. Г. Луцкого носили не его имя, а имя фирм, производивших эти двигатели.

В целом проведенные исследования показали, что вклад Б. Г. Луцкого в создание первых подводных лодок Российской империи был значительным. Не зря Император России Николай II осенью 1904 г. за создание моторной флотилии наградил его орденом Святого Станислава [26, с. 109]. Практически на всех первых подводных лодках Российской империи использовались двигатели его конструкции, даже двигатели, которые были изготовлены в других странах.

### Список использованной литературы

1. *Афонин Н. Н.* Дельфин – первая русская боевая подводная лодка / Н. Н. Афонин. – Л. : Судостроение, 1990. – № 1. – С. 65–68.
2. *Быховский И. А.* Первая боевая подводная лодка в России / И. А. Быховский, Н. Н. Ефимьев. – Л. : Судостроение, 1974. – № 12. – С. 39–43.
3. *Лившиц И. А.* Подводное кораблестроение в России, 1900–1917 : сборник документов / И. А. Лившиц, Ю. А. Пантелеев. – Л. : Судостроение, 1965. – 404 с.
4. *Лавров В. П.* Первые российские подводные плователи / В. П. Лавров. – СПб. : Судостроение, 2006. – 216 с.
5. *Рассол И. Р.* Подводная лодка «Дельфин» / И. Р. Рассол. – СПб. : Гангут, 2000. – 50 с.
6. *Jahrgang V.* Berliner Automobil-Verein / V. Jahrgang // Zeitschrift des mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins. – Vol. 7. Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein. – Berlin, 1906. – P. 201.
7. *Neuberg E.* Die Reversierung von Verbrennungskraftmaschinen / E. Neuberg. – Berlin : Boll & Pickardt, 1911. – P. 87.
8. *Шугуров Л. М.* Прямой эфир радиостанции „Эхо Москвы“, 12 июля 2003 года [Электронный ресурс] / Л. М. Шугуров. – Режим доступа: [www.echo.msk.ru/programs/parking/3235](http://www.echo.msk.ru/programs/parking/3235). – Загл. с экрана.
9. *Кормилицын Ю. Н.* Российское подводное кораблестроение : вехи истории. К 100-летию подводного флота России / Ю. Н. Кормилицын // Морской вестник. – СПб. : Мор Вест. – 2006. – № 1(17). – С. 7.
10. *United States Congressional serial set: Issue 4495.* – United States. Government Printing Office. – U.S. G.P.O., 1903. – P. 36.
11. *Neuberg E.* Jahrbuch der Automobil- und Motorboot-Industrie / E. Neuberg. – Berlin : Boll & Pickardt, 1906. – 522 p.
12. ЦГА ВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 457, л. 295–300.
13. РГВИА, ф. 803, оп. 1, д. 1036, л. 37.
14. *Дубовской В. И.* Автомобили и мотоциклы России (1896–1917 гг.) / В. И. Дубовской. – М. : Транспорт, 1994. – 302 с.
15. *Les Automobiles Loutzky / Le Chauffeur, Lockert, Louis.* Éditeur scientifique. – 1899. – 25 Octobre. – P. 384–390.
16. *Frank T. Cable.* The birth and development of the American submarine / Frank T. Cable, John Philip Holland, William Wirt Kimball. – New York : Harper & Brothers, 1924. – 337 p.
17. *Рассол И. Р.* Указ. работа. – С. 16.
18. *Frank T. Cable.* Указ. работа. – С. 228–229.
19. *Popular Mechanics.* Vol. VIII, № 5. – Uncle Sam Satisfied Chicago, 1906. – 598 p.
20. *Dutch inspect Fulton* [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.dutchsubmarines.com/rd/r&d\\_dutch\\_inspect\\_fulton.htm](http://www.dutchsubmarines.com/rd/r&d_dutch_inspect_fulton.htm). – Загл. с экрана.

21. *Bill of Complaint*. Filed by Electric Boat Company [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.dutchsubmarines.com/rd/r&d\\_bill\\_of\\_complaint.htm](http://www.dutchsubmarines.com/rd/r&d_bill_of_complaint.htm). – Загл. с экрана.

22. *Фірсов О. В.* Наш співвітчизник Б. Г. Луцький – один з піонерів автомобілебудування в світі / О. В. Фірсов // Наука. Релігія. Суспільство. – 2010. – № 3. – 246 с.

23. *Крючков Ю. С.* Первая в мире подводная лодка с единым двигателем / Ю. С. Крючков // Морской сборник. – 1954. – № 5. – С. 12.

24. *Дубовской В. И.* Указ. работа. – С. 162.

25. *ЦГА ВМФ*, ф. 427, оп. 1, д. 579, л. 147.

26. *Дубовской В. И.* Указ. работа. – С. 109.