

УДК 629.113:621.431

НЕМЕЦЬКИЙ КОНСТРУКТОР ГОТТЛІБ ДАЙМЛЕР: К ВОПРОСУ О ЕГО ПРИОРИТЕТЕ В СОЗДАНИИ БЕНЗИНОВОГО ДВИГАТЕЛЯ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ И АВТОМОБИЛЯ

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

В статье на основании анализа патентов на изобретения, литературных и архивных источников установлено, что приоритет в создании автомобиля с бензиновым двигателем внутреннего сгорания не принадлежит немецкому конструктору Готтлибу Даймлеру. Реальным создателем первого автомобиля с бензиновым двигателем является австрийский конструктор и изобретатель Зигфрид Маркус.

Среди автомобильных историков и в средствах массовой информации до сих пор ведется полемика о том, кому принадлежит приоритет в создании автомобиля с бензиновым двигателем внутреннего сгорания (ДВС)?

В большинстве публикаций, особенно немецких авторов, говорится о том, что пальма первенства в создании автомобиля с бензиновым ДВС принадлежит немецким конструкторам Готтлибу Даймлеру (Gottlieb Daimler) и Карлу Бенцу (Karl Benz). При этом многие историки и авторы публикаций в СМИ отдают приоритет в создании автомобиля именно Даймлеру, а не Бенцу. Эта точка зрения вообще непонятна. Ведь известно, что Карл Бенц раньше Готтлиба Даймлера создал и запатентовал в Германии 3-колесное моторизованное транспортное средство (немецкий патент № 37435 от 29.01.1886 г.). Даймлер же только установил разработанный им двигатель на купленную в компании «Wilhelm Wimpff & Sohn» конную 4-колесную карету. Вероятно, эти историки и авторы публикаций в СМИ под термином «автомобиль» подразумевают 4-колесное моторизованное транспортное

средство, которое в те времена называлось «моторной телегой». А так как Бенц создал 3-колесное моторизованное транспортное средство, которое в те времена называлось «моторизованным трициклом», то они посчитали правильным отнести его к классу мотоциклов.

Цель статьи – установить, принадлежит ли приоритет в создании автомобиля с бензиновым двигателем внутреннего сгорания немецкому конструктору Готтлибу Даймлеру.

Сразу же хочу отметить, что проведенные исследования показали, что Готтлиб Даймлер не является создателем первого автомобиля с бензиновым ДВС. Об этом постоянно пишут непредвзятые историки и СМИ многих стран мира (за исключением немецких), начиная с XX века и до сих пор. Так, например, еще в 1906 г. секретарь Британского общества автопроизводителей Т.Ф. Вудфайн (T.F. Woodfine) в популярном журнале Стенли Спунера (Stanley Spooner) «The Auto: the motorist's pictorial» написал, что реальным изобретателем первого в мире автомобиля с бензиновым ДВС является австриец Зигфрид Маркус (Siegfried



Markus), а не Даймлер. В статті «Кто изобрел автомобиль» он пишет:



Готтлиб Даймлер
(1834-1900)

«...реальный изобретатель автомобиля Зигфрид Маркус не упоминается вовсе или упоминается только изредка и, кстати, мало кто знает, что первый автомобиль появился на улицах Вены. ...Четырехтактный бензиновый двигатель Маркуса был показан еще в 1873 г. на большой Всемирной выставке. Его описание содержится в большом каталоге этой выставки» [1, с. 1099].

В американском журнале «Scientific American: Supplement» за 1906 г. написано: «Первый паровой автомобиль построил французский офицер Никола Жозеф Кюньо (Nicolas Joseph Cugnot) в Париже, в 1770 г., а первый бензиновый автомобиль австриец Зигфрид Маркус в Вене, в 1875 г.» [2, с. 53].

В 1921 г. Фредерик Артур Амбросий Тэлбот (Frederick Arthur Ambrose Talbot) в книге: «All about inventions and discoveries: the romance of modern scientific and mechanical achievements» написал: «Двигатель Ленуара (Jean Joseph Étienne Lenoir) привлек большое внимание во всем мире, и, кстати, он побудил немецкого инженера Зигфрида Маркуса обратить внимание на созда-

ние моторного транспортного средства с использованием двигателя этого типа» [3, с. 314].

В 1932 г. Уильям Джон Пессингем (William John Passingham) в книге «Romance of London's underground» написал: «Прародителем современного моторного автобуса был бензиновый автомобиль, который был представлен на Венской выставке 1873 г. Зигфридом Маркусом, и в Мальхине (Malchin) около Мекленбурга (Mecklenburg), на его родине, есть надпись, которая гласит, что он был изобретателем автомобиля» [4, с. 222].

В 1936 г. Джон С. Никсон (John C. Nixon) в книге: «The invention of the



Зигфрид Маркус
(1831-1898)

automobile (Karl Benz and Gottlieb Daimler)» написал: «Зигфрид Маркус построил два таких автомобиля, один из которых был показан на Венской выставке в 1873 г., и этот самый автомобиль все еще находится во владении Австрийского автомобильного клуба, который признает Маркуса как изобретателя автомобиля» [5, с. 21].

В 1946 г. Джордж Эдвард Томас Истон (George Edward Thomas Eyston) в книге «Fastest on earth» написал: «Хотя большинство людей всегда считали, что Готтлиб Даймлер был создателем первого высокоскоростного двигателя

внутреннего сгорания, а другие считают, что он также, соответственно, построил и первый легковой автомобиль, этот факт остается до сих пор спорным. В 1860 г. француз по имени Лемуар установил «газовый двигатель» на карете, но он не получил дальнейшего развития, а его двигатель использовался главным образом на лодках. Затем в 1873 г. Зигфрид Маркус представил бензиновый автомобиль в Вене, но он никогда не ездил, так как полиция запретила его использование из-за возможных неприятностей на дорогах! Я считаю, что есть еще и американский патент Селдена...» [6, с. 12].

В «Хатчинсонской научной энциклопедии», изданной в 1998 г., написано: «Жан Этьен Лемуар, запатентовал первый двигатель внутреннего сгорания в 1860 г., а австриец Зигфрид Маркус построил первый автомобиль, который был показан на выставке в Вене (1873 г.)» [7, с. 131].

В «Исторической энциклопедии естественно-математических наук», изданной в 2009 г., написано: «Зигфрид Маркус (1831–1898, Германия). Инженер и изобретатель. Изобретатель автомобиля. Построил первый безлошадный экипаж (1864) и в 1875 г. второй, который имел первый 4-тактный двигатель, предназначенный для бензиномеханического транспортного средства» [8, с. 2294].

Необходимо отметить, что участником Всемирной Венской выставки 1873 г. был и Готтлиб Даймлер. На этой выставке в экспозиции локомотивов он представлял газовые двигатели, созданные компанией «Газмоторен-фабрик Дойц» («Gasmotoren-fabrik Deutz»), на которой он работал в период с 1872 по 1882 гг. Журнал «Zeitschrift Verein Deutscher Ingenieure» за 1874 г. сообщил имена всех участников, которые принимали участие в выставке локомотивов на

этой выставке. Среди них указано имя директора «Газмоторен-фабрик Дойц» Готтлиба Даймлера [9, с. 17]. На этой выставке 37 участников представили в общей сложности 50 локомотивов.

Факт присутствия Готтлиба Даймлера на Венской выставке 1873 г. позволяет сделать предположение, что он видел на выставке автомобиль Маркуса и возможно, что именно он побудил его заняться в 1885 г. созданием автомобиля с бензиновым двигателем.

Раньше Даймлера (но после Маркуса) были также созданы и запатентованы транспортные средства, приводимые в движение ДВС, следующими изобретателями: итальянцем Энрико З. Бернарди (Enrico Zeno Bernardi) (1874 г.), немцами Юлиусом Зёнлайненом (Julius Söhnlein) (1875 г.) и Конрадом Крауссом (Conrad Krauss) (1878 г.), американцем Джорджем Б. Селденом (George Baldwin Selden) (1877 г.), французами Эдуардом Деламар-Дебуттевиллем (Eduard Delamare-Deboutteville) и Леоном П.Ч. Маландином (Leon Paul Charles Malandin) (1883 г.).

Особенно хочется отметить имя немецкого изобретателя Конрада Краусса из г. Линдена (Linden), который 8 октября 1878 г. запатентовал в Германии изобретение под названием «Локомотив с газовым двигателем внутреннего сгорания для улиц и во вторую очередь для рельсовых путей» («Gaskraft-Lokomotive für Strafsen- und Secundärbahnen») (патент № 6768). Это изобретение было запатентовано на семь лет раньше, чем известные патенты Даймлера № 36423 и Бенца № 37435. Конрад Краусс был вице-президентом Ганноверского Машино-строительного завода (Hannover Machine Works - Hanomag).

Эрик Эккерман (Erik Eckermann) в книге «World history of the automobile» пишет: «Краусс получил патент (DRP 6768) в 1878 г., за девять лет до тележ-

ки Даймлера 1887 г. ...С помощью данного устройства Ганноверский машиностроительный завод создал первое в мире бензиновое транспортное средство и продемонстрировал его эффективность – это произошло на пять и семь лет раньше, чем были созданы Готтлибом Даймлером и Вильгельмом Майбахом соответственно мотоцикл и моторная телега» [10, с. 25].

П.Н. Газлук (Paul N. Hasluck) в 1902 г., в книге «The automobile; its construction and management» написал: «...Бензиновый автомобиль построен Зигфридом Маркусом в Вене, в 1877 г. Однако можно сказать, что бензин и спирт реально не использовались в автомобилях до 1883 г. К этому времени Деламар-Дебуттевилль построил то, что считается первым газовым трициклом, который действительно ездил по дорогам общего пользования. ...Работая с Маландином, изобретатель создал то, чему он дал название карбюратор, который впервые был применен на их основном двигателе, а затем и на бензиновом автомобиле. Их патент появился 12 февраля 1884 г. и дает им приоритет, который часто приписывают Даймлеру или Бенцу, чьи бензиновые автомобили появились в 1886 г.» [11, с. 18].

Справедливости ради, необходимо отметить, что немцы не всегда отказывались признавать первенство других изобретателей в создании автомобиля. Так, например, в 1906 г. в журнале «Der Motorwagen» вышла обширная статья, рассказывающая о машине французского изобретателя Эдуарда Деламар-Дебуттевилля. В этой статье, в частности, говорится: «В последнее время французский «Touring Club» на дороге от «Fontaine-le-Bourg» к «Cailly» установил мемориальную доску в память о первых экспериментах с построенным в 1884 г. Деламар-Дебуттевиллем авто-

мобилем. ...Он построил двухцилиндровый двигатель и установил его на повозку, после этого 12 февраля 1884 г. получил патент, чертеж которого представлен здесь, как «La France Automobile» [12, с. 59].

В 1926 г. В. Ландграбер (W. Landgraeber) в немецком политехническом журнале Динглера опубликовал статью, посвященную 50-летию изобретения автомобиля. Статья называлась «Полвека автомобилю и развитие транспортных средств». В этой статье Ландграбер пишет: «Кто является истинным изобретателем... Наши исследования показали, что Зигфрид Маркус, родом из Ольденбурга, в Вене, в 1862 году занимался строительством бензиновых двигателей, после того, как он попытался в 1861 году проехать на грузовике с использованием газифицированной нефти. В то время бензин был лабораторным продуктом, он поставлялся из Германии и стоил 3 марки за 1 литр. Несмотря на трудности, Маркусу удалось построить бензиновый двигатель и автомобиль, соответствующим образом его оборудовать и эксплуатировать. Во всяком случае проведенные испытания показали хорошие результаты. В дальнейшем Маркус улучшил бензиновый двигатель и в 1875 г. построил 4-тактный двигатель с магнитоэлектрическим зажиганием. Поэтому 1875 г. является годом рождения современного автомобиля. Позже Маркус потерял интерес к своему изобретению. Он был зол на полицию, которая запрещала ему ездить на автомобиле, из-за того, что было «слишком много шума». Дальнейшее развитие автомобилizма связано с именами Готтлиба Даймлера и Карла Бенца. В 1885 году Даймлер изобрел высокоскоростной газовый двигатель...» [13, с. 108].

В приведенной цитате указано, что Маркус в 1875 г. построил 4-тактный двигатель. Эта информация очень интересна. Она подтверждает тот факт, что приоритет в создании знаменитого метода работы ДВС по 4-тактному циклу не принадлежит немецкому конструктору Николаусу Аугусту Отто (Nikolaus August Otto). Этот метод работы ДВС был запатентован компанией «Газомоторен-фабрик Дойц», в которой работал Отто, позже, в 1877 г. (немецкий патент № 532 от 4 августа 1877 г.).

После прихода к власти нацистов, когда Третий рейх отмечал 50-летие германской автомобильной промышленности (1936 г.), ни о каком Деламар-Дебуттевилле и тем более Зигфриде Маркусе, который был евреем, уже не вспоминали. Немалую негативную роль в этом сыграл официальный летописец компании «Daimler-Benz AG» – Пауль Зиберц (Paul Siebertz).

Необходимо также отметить, что у Даймлера никогда не было запатентованного изобретения на конструкцию автомобиля, а было лишь несколько патентов на отдельные его узлы. В частности, на радиатор (английский патент № 10257 от 25.03.1899 г.) и устройство для охлаждения тормозных барабанов (английский патент № 7271 от 17.02.1900 г.).

Сам Даймлер никогда не оспаривал первенство других конструкторов и изобретателей в создании автомобиля, в частности, у Бенца.

Кстати, забавно, но имя Карла Бенца, который раньше Готтлиба Даймлера создал и запатентовал конструкцию компактного ДВС и автомобиля (немецкие патенты: № 12383 от 28.01.1880 г., № 24088 от 9.01.1883 г., № 37435 от 29.01.1886 г.), исчезло из названия знаменитого концерна «Daimler-Benz». Осталось, так сказать, за бортом истории. Сегодня этот концерн носит название «Daimler AG».

Раньше Даймлера были также созданы и запатентованы бензиновые ДВС во многих странах мира, в том числе, и в Германии. В 1882 г. Зигфрид Маркус запатентовал изобретение на ДВС с использованием жидкого углеводородного топлива (патент № 26706 от 23 мая 1882 г.). В 1883 г. д-р М. Витал Шильц (Math. Vital Schilz) запатентовал изобретение на газовый и нефтяной двигатель (патент № 26621 от 24 апреля 1883 г.). В 1884 г. Юлиус Зёнлайнен запатентовал изобретение на нефтяной двигатель (патент № 31634 от 15 июля 1884 г.). В 1885 г. Д. Шпиель (Joh. Spiel) запатентовал нефтяной двигатель с карбюратором, в котором предусматривалось использование нефти, нафты (легроина), бензина и спирта (патент № 35794 от 3 марта 1885 г.).

В Италии, в 1882 г. профессор Энрико Бернарди запатентовал изобретение на ДВС с использованием бензина (итальянский патент № 14460 от 5 августа 1882 г.). В описании изобретения он указал, что двигатель предназначен для использования на малых машинах, в частности, на швейных машинках. В 1884 г. он установил этот двигатель на трицикл, который был представлен на Туринской (Turin) международной выставке.

В Бельгии, в 1880 г. Эдмон Гейсенбергер (Edmond Geisenberger) запатентовал изобретение на газовый и нефтяной двигатель, причем запатентовал его не только в Бельгии, но и в Германии (немецкий патент № 13358 от 8 февраля 1880 г.).

Кстати, первым патентом, в котором Даймлер впервые указал в названии, что это патент на нефтяной двигатель, был патент под № 34926 от 3 апреля 1885 г. Этот патент назывался «Газовый или нефтяной силовой двигатель» («Gas - bezw. Petroleum-Kraftmaschine»). Причем, несмотря на то, что в названии изобретения указано

слово «нефтяной», в самом патенте была описана работа только газового двигателя. И лишь в конце описания изобретения указано следующее: «При работе с нефтью описанные теплопроводные газовые каналы должны быть соответствующим образом изменены».

Только 25 марта 1886 г. Готтлиб Даймлер запатентовал в Германии изобретение на испарительный карбюратор. Это патент № 36811 под названием «Apparat für die Verdunstung von Petroleum für Petroleum-Kraftmaschinen» («Apparat zum Verdunsten von Petroleum für Petroleum-Kraftmaschinen»).

Исходя из вышеизложенного, можно констатировать, что немецкому конструктору Готтлибу Даймлеру не принадлежит приоритет в создании первого автомобиля и первого ДВС, в котором использовалось жидкое углеводородное топливо.

Также можно констатировать, что приоритет в создании первого автомобиля с ДВС не принадлежит и Германии. В 1904 г. немецкий инженер В. Пфитцер (W. Pfitzner), преподаватель Технического университета Дрездена, в статье «Автомобильная техника в 1904 г.» написал: «В настоящее время почти все автомобильные заводы в мире решили строить транспортные средства с двигателями внутреннего сгорания или принимают решение об этом, и на благо всех тех, кто с самого начала признал достоинства этих машин. Мы в Германии не можем претендовать на славу и утверждать, что были первыми в создании таких транспортных средств. Однако затем, через некоторое время, основное развитие этих транспортных средств произошло во Франции, которое было достаточно высоким, благодаря хорошему финансированию и увлечению нации автомобильным спортом, но сегодня Германия вернулась на вершину» [14, с. 425].

Реальным изобретателем первого автомобиля с бензиновым двигателем является австриец Зигфрид Маркус. Ему также принадлежит приоритет в создании первого поверхностного карбюратора (1865 г.) и магнито-электрической системы зажигания (1864 г.) [15, с. 425]. В 1882 г., еще до того, как Даймлер запатентовал в Германии свое первое изобретение на газовый стационарный ДВС с калильной трубкой зажигания (№ 28022 от 16.12.1883 г.), Зигфрид Маркус запатентовал в разных странах мира изобретения на очень оригинальный ДВС, карбюратор и устройство для магнито-электрического зажигания. В частности, в Германии 20.05.1882 г. он запатентовал изобретение под № 25947, которое называлось «Магнито-электрическое зажигание для двигателей внутреннего сгорания» («Magneto-elektrischer Zündapparat für Explosionsmotoren»). Там же в Германии 23.05.1882 г. он запатентовал изобретение под № 26706, которое называлось «Инновации в двигателях внутреннего сгорания» («Neuerung an Explosionsmotoren»). В этом изобретении для воспламенения жидкого углеводородного топлива Маркус использовал магнито-электрическое зажигание. Кстати, Даймлер стал использовать магнито-электрическое зажигание в своих двигателях только в 1898 г. Это было магнито-электрическое зажигание, созданное немецким изобретателем Робертом Бошем (Robert Bosch).

В целом, проведенные исследования позволяют сделать вывод, что первый автомобиль с бензиновым двигателем был создан не в 1886 г. Готтлибом Даймлером, а как минимум на десять лет раньше австрийским конструктором Зигфридом Маркусом.

ЛИТЕРАТУРА

1. T.F. Woodfine. Who invented the motor car? / T.F. Woodfine // Stanley Spooner. The Auto: the motorist's pictorial. Pictorial Press, 1906. – Vol. 41. – P. 1099.
2. Scientific American: Supplement. – Munn and Company, 1906. – Vol. 61. – P. 53.
3. Frederick Arthur Ambrose Talbot. All about inventions and discoveries: the romance of modern scientific and mechanical achievements / F.A.A. Talbot. – New York, Funk and Wagnalls Company, 1921. – 376 p.
4. William John Passingham. Romance of London's underground / W.J. Passingham. – S. Low, Marston & Co. Ltd., 1932. – 241 p.
5. John C. Nixon. The invention of the automobile (Karl Benz and Gottlieb Daimler) / J.C. Nixon. – London, Country Life, 1936. – 143 p.
6. George Edward Thomas Eyston. Fastest on earth / G.E.T. Eyston. – F. Clymer, 1946. – 175 p.
7. The Hutchinson encyclopedia of science. – Helicon, 1998. – 840 p.
8. Ari Ben-Menahem. Historical Encyclopedia of Natural and Mathematical Sciences / A. Ben-Menahem. – Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg New York, 2009. – Vol. 1. – 5988 p.
9. VDI-Z: Zeitschrift für die Entwicklung, Konstruktion, Produktion, 1874. – Vol. 18. – P. 17.
10. Erik Eckermann. World history of the automobile / E. Eckermann. – SAE, 2001. – 371 p.
11. Paul N. Hasluck. The automobile; its construction and management / P.N. Hasluck. – London; New York, Cassell and Company, Ltd., 1902. – 608 p.
12. A. Stamm. Zur Geschichte des Automobils / A. Stamm // Der Motorwagen. – Berlin, Krayn, 1906. – Vol. 2. – P. 59.
13. B. Landgraeber. Ein Halbjahrhundert Automobil und die Entwicklung des Kraftwagens / B. Landgraeber // Dinglers polytechnisches journal. – Berlin, J.G. Cotta, 1926. – Band 341. – P. 108.
14. W. Pfitzner. Die Automobiltechnik im Jahre 1904 / W. Pfitzner // Dinglers polytechnisches journal. – Berlin, J.G. Cotta, 1904. – Band 319. – P. 425.
15. Samuel Kurinsky. Siegfried Marcus. The automobile and the internal combustion engine [Електронний ресурс]. – Режим доступа http://www.hebrewhistory.info/factpapers/fp03_2-2_marcus.htm – Загл. с экрана.

Фірсов О.В. Німецький конструктор Готтліб Даймлер: до питання про його пріоритет у створенні бензинового двигуна внутрішнього згорання і автомобіля. У статті на підставі аналізу патентів на винаходи, літературних та архівних джерел встановлено, що пріоритет у створенні автомобіля з бензиновим двигуном внутрішнього згорання не належить німецькому конструктору Готтлібу Даймлеру. Реальним творцем першого автомобіля з бензиновим двигуном є австрійський конструктор і винахідник Зігфрід Маркус.

Alexandr Firsov. German designer Gottlieb Daimler: to the question of its priority in the creation of a gasoline internal combustion engine and the automobile. The paper based on the analysis of patents for inventions, literary and archival sources revealed, that the priority in creating of car with a gasoline internal combustion engine does not belong to German designer Gottlieb Daimler. The real creator of the first car with a gasoline engine is an Austrian designer and inventor Siegfried Marcus.